

## RILEGGERE UN TERRITORIO ATTRAVERSO LA FERROVIA:

*il caso dell'Irpinia e dell'Avellino - Rocchetta Sant'Antonio*

di Maria Giulia Contarino<sup>1</sup>, Emanuele Von Normann<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Dipartimento di Architettura, Università degli Studi Roma Tre  
Largo G. Battista Marzi 10, Roma | [contarinomariagiulia@hotmail.it](mailto:contarinomariagiulia@hotmail.it)

<sup>2</sup> Dipartimento di Architettura, Università degli Studi Roma Tre  
Largo G. Battista Marzi 10, Roma | [emanuele.vonnormann@uniroma3.it](mailto:emanuele.vonnormann@uniroma3.it)

## ABSTRACT

*“I paesi dell'Irpinia d'Oriente hanno una particolare, desolata bellezza, ma nessuno li conosce davvero questi paesi. Perché per attraversarli nelle loro fibre ultime bisogna lasciare la macchina e camminare senza aspettarsi nulla di stupefacente. A dispetto degli inerti e dei rancorosi in paese c'è sempre qualcosa da vedere, da sentire. Chi ha detto che qui la vita deve essere un luogo di fatiche infernali? Chi ha detto che non ci possiamo più stupire, che dobbiamo solo lamentarci o intristire? L'Irpinia c'è ancora, non è tutta scomparsa, ma bisogna viaggiare, viaggiare verso oriente. Non bisogna avere l'ansia di scavalcare le montagne per inseguire le città maggiori. Bisogna restare sull'Altura.”*

*(Franco Arminio – Viaggio nel Cratere)*

Attraverso i suoi 118km, la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio offre un decalogo preciso e minuzioso dell'immensa eterogeneità dell'Irpinia. Un'eterogeneità paesaggistica, culturale e sociale che racconta un territorio che per troppo tempo è rimasto isolato ma che, proprio a causa di questa sua condizione in principio svantaggiosa, ha conservato tutti quegli elementi di pregio delle tradizioni popolari e dei paesaggi incontaminati. Lungo il suo percorso, che ricalca fedelmente quello di due dei più importanti fiumi della provincia, il Calore e l'Ofanto, il tracciato ferroviario dà la possibilità, a chi visita per la prima volta l'Irpinia, di cogliere gli elementi che storicamente e morfologicamente hanno caratterizzato questa provincia. Un contesto nel quale l'opera dell'uomo e quella della natura si sono vicendevolmente adattate e dove l'analisi del territorio e del paesaggio diviene uno strumento importantissimo per desumere, da una serie di molteplici caratterizzazioni, un'immagine rivalorizzata. I vigneti DOCG che lasciano man mano il posto ai castagni sui ripidi versanti dei Monti Picentini, le colline coltivate lungo l'Ofanto che si interfacciano a frange boschive di latifoglie, i comuni per lo più arroccati sulle alture che scandiscono un alternarsi di rilievi montuosi e zone vallive, sono solo alcuni dei paesaggi che è possibile scorgere dal finestrino del treno. L'eterogeneità di questo scenario si basa sulla composizione stessa del territorio, poiché è fortemente legato ai bacini idrografici del Calore e Ofanto e dei rispettivi tributari. Queste mille e piccole realtà che vengono messe a sistema dalla ferrovia sono però talvolta rintracciabili in modo più marcato, talvolta più nascoste, ma rappresentano senza ombra di dubbio un primo “biglietto da visita” dell'Irpinia. Ed è proprio qui che mira ad arrivare il lavoro di questa tesi: non soltanto analizzare, decifrare e restituire gli iconemi del territorio irpino ma riproporli come elemento cardine per un progetto territoriale di valorizzazione paesaggistica e culturale. Lavorando principalmente sui “personaggi” e sul tempo di lettura della scena che si inquadra dal finestrino del treno, alcuni di questi elementi naturali vengono rintracciati e ricostruiti, evidenziandone le tracce, i sistemi e la morfologia del territorio, in modo da renderli finalmente protagonisti e restituire in questo modo al viaggiatore la sua prima vera esperienza dell'Irpinia.

## 1. Introduzione

*Vittoria sullo spazio e sul tempo*: in questo modo potrebbe essere riassunta l'invenzione del treno. Un'invenzione che scardina tantissimi modi di concepire l'idea di spostarsi: non ci si sposta più soltanto per una ragione specifica o semplicemente per raggiungere una meta. Il viaggio stesso diventa una delle motivazioni per muoversi: quella sul treno difatti è un'esperienza in sé, che colpisce e dona al viaggiatore sentimenti e impressioni contrastanti. Nasce con la ferrovia un nuovo modo di intendere il viaggio, non soltanto quindi da un punto di vista economico ma anche socioculturale.

L'esperienza ferrovia si appresta dunque a diventare un nuovo paradigma sociale in cui il viaggiatore si confronta con il territorio circostante in maniera del tutto nuova, profondamente influenzata dalle variabili entro cui il viaggio si inserisce: lo spazio ed il tempo.

La trasformazione incessante della distanza degli oggetti che scorrono al di là del finestrino esige un continuo lavoro d'adattamento da parte del viaggiatore che inevitabilmente finisce con il selezionare le informazioni e veicolarle nel proprio inconscio.

Proprio perché è in costante movimento, il viaggiatore è in grado di fissare alcuni elementi (come la linea di una montagna o il profilo dell'orizzonte) che garantiscono una continuità agli scorci panoramici. Ma è anche in grado, laddove la sua attenzione viene catturata, di afferrare al volo un dettaglio, seguirlo per pochi istanti e fissarlo nella memoria. Quello rimarrà per sempre un punto, una *“pietra miliare”* che scandisce l'esperienza ferroviaria e garantisce a quello spazio una sua unicità.

Questo che stiamo provando a definire è un esercizio in grado di produrre una visione che associa grandi variazioni a particolari sfuggenti, in un modo tutto inedito di scoprire lo spazio, in cui determinati elementi e determinate *“relazioni”* di elementi esistono solo attraverso il movimento e che legano l'esperienza ferroviaria ad un primo passaggio verso la comprensione del territorio.

Nel corso di questo studio, approfondiremo il caso della ferrovia **Avellino – Rocchetta Sant'Antonio**, una ferrovia che nasce alla fine del 1800 nell'entroterra irpino e che seguendo il percorso di due fiumi (il Calore Irpino e l'Ofanto) termina il suo percorso ai limiti con la regione pugliese.

I motivi, la storia e le sorti della linea ferroviaria sono legate indissolubilmente allo sviluppo non solo dei comuni interessati e del territorio, ma anche dalle intenzionalità politiche e di progresso di un'intera provincia. Analizzando in modo ancor più approfondito queste ragioni, si scopre come la sua stessa geometria sia stata fortemente legata alla morfologia del contesto che attraversava e come, a più di 120 anni dalla sua realizzazione e a meno di 10 dalla sua sospensione, possa rappresentare a tutti gli effetti il volano per una riscoperta paesaggistica e culturale di un territorio per lo più incontaminato.

***Può essere quindi la ferrovia, con i suoi km, il suo tracciato, il suo percorso, l'espedito per poter ritrovare e riscoprire il valore culturale e sociale di un'intera provincia? Può diventare l'utilizzo del treno un modo per connettere un paesaggio costituito per lo più da singolarità e un modo per mettere finalmente a sistema e far cooperare i suoi soggetti politici e sociali?***

La domanda lascia il campo ad una situazione molto complessa, sia dal punto ideologico che strutturale, ma quello che vogliamo mostrare con questo studio è che la stessa esperienza ferroviaria può mettere in moto un processo di conoscenza di un territorio mai indagato fino ad ora. Un territorio per troppo tempo dimenticato, che aspetta soltanto di essere riletto.

## 2. Cenni Storici

### 2.1 La Ferrovia dello sviluppo

La storia della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio affonda le proprie radici ancor prima dell'unificazione del Regno d'Italia: i primi documenti infatti, risalgono al 1857 e facevano riferimento ad una concessione chiesta dal Governo Borbonico al banchiere d'Angiant per la realizzazione di una linea che collegasse Napoli a Taranto e che passasse per i comuni di Conza della Campania e Spinazzola. Solo 4 quattro anni dopo fu approvata, dal neo-composto Regno d'Italia, una legge che approvava la convenzione fra il Ministero dei Lavori Pubblici e alcuni illustri imprenditori privati per la realizzazione di un sistema ferroviario che si snodasse lungo la valle dell'Ofanto.

Il gruppo delle *ferrovie Ofantine*, così denominate, finalmente era in grado di ricucire su ferro i più importanti centri commerciali ed industriali dell'Italia Meridionale: Napoli, Salerno, Potenza, Bari, Taranto e Gioia, il tutto sfruttando la valle naturale del fiume Ofanto.

Già in questa prima proposta quindi, viene messa in evidenza la necessaria sinergia fra sviluppo infrastrutturale (e quindi economico) e morfologia territoriale: l'utilizzo delle locomotive a vapore rendeva infatti indispensabile la vicinanza delle strade ferrate ai corsi d'acqua. L'Irpinia, irrigata da un sistema idrografico profondamente complesso e ricco, posizionata nel baricentro del Meridione d'Italia, divenne dunque il passaggio naturale ed obbligato di una di queste linee ferroviarie.

L'Avellino – Ponte Santo Venere (così come era inizialmente denominata prima che il capolinea fosse trasferito a Rocchetta Sant'Antonio) rappresentava dunque uno dei tronchi principali nel Gruppo sub-regionale delle *Ferrovie Ofantine*, il cui iter burocratico iniziò ufficialmente nel 1865.

Lo scetticismo di una parte della politica, in aggiunta alle gravi difficoltà che il neoparlamento doveva affrontare in materia economica e di risorse, portarono la discussione sulla strada ferrata a prolungarsi per quasi dieci anni. A questi ritardi però, si contrappose una fervida attività politica di alcuni esponenti irpini, fra cui spicca il letterato Francesco De Sanctis, che più di tutti comprese ed evidenziò l'importanza della costruzione della ferrovia: un'importanza legata inequivocabilmente ad un territorio, che altresì, sarebbe rimasto ai margini dello sviluppo economico nazionale.

Se in un primo momento però le motivazioni furono per lo più di interesse commerciale e politico, successivamente a queste si aggiunsero anche necessità di tipo economico e militare. Si rese necessario infatti, affiancare alla rete ferroviaria nazionale (che correva prevalentemente in direzione Nord-Sud) un sistema venoso trasversale che ricucisse i lembi costieri tirrenici e adriatici e consentisse, in caso di guerra e attacchi militari, la possibilità alle truppe di muoversi lungo il territorio nazionale, al riparo da eventuali attacchi via mare o di ammutinamento delle principali linee nazionali.

In quest'ottica, nel luglio del 1879, il gruppo delle ferrovie Ofantine venne portato, nel programma di progettazione e gestione delle ferrovie italiane, dalla IV Categoria (interesse di livello *Locale*) alla III Categoria (interesse di livello *Interprovinciale*). In questo modo non solo ne fu garantita la costruzione ma ne fu anche garantita la fattibilità economica, poiché le ferrovie di III Categoria erano coperte solo per il 20% dagli Enti Locali e per la quasi totalità dallo Stato.

Nel 1885 iniziò dunque la fase di studio e di progettazione, dapprima affidata alla *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* ed in un secondo momento alla *Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo* che si concluse soltanto 10 anni dopo. Era il 27 Ottobre 1895 e il viaggio inaugurale si svolse partendo da Napoli fino a Rocchetta Sant'Antonio, con ritorno la sera stessa. Le motivazioni che produssero un ritardo così notevole nell'apertura di questa linea ferroviaria furono sostanzialmente due: una mancata sinergia delle forze politiche locali e le scelte del Ministero dei LL.PP.

Se in un primo momento infatti, l'accesa operosità della classe politica irpina, parecchio agguerrita in Parlamento, produsse un'accelerazione nella formulazione delle proposte, in un secondo momento mancò di organizzazione soprattutto durante la scelta della localizzazione del tracciato: si vennero così a scontrare due fazioni differenti, una che proponeva il passaggio della ferrovia a Nord, nella valle del

fiume *Ufita* e una invece che promuoveva quello che è attualmente il percorso del treno, ovvero attraverso la valle del fiume Calore e successivamente lungo la valle del fiume *Ofanto*.

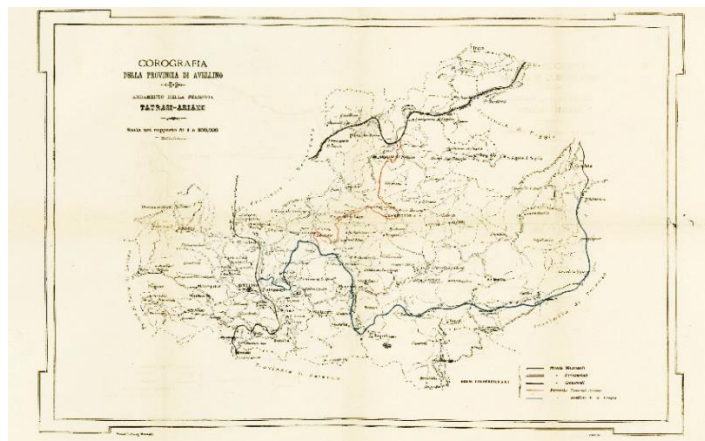


Figura 1 – Rilievi per la deputazione provinciale a favore della Ferrovia “Valle dell’Ufita”

D’altro canto il Ministero, con la legge 5002 del 1879 che aveva spostato il gruppo delle ferrovie *ofantine* dalla IV alla III categoria, ne promuoveva sì l’interesse strategico e militare ma ne impose tuttavia la realizzazione a *scartamento ordinario* per agevolare il passaggio dei convogli nazionali: questa scelta, non solo fu maggiormente dispendiosa dal punto di vista economico ma ne rallentò difatti la costruzione. Soprattutto nel tratto Avellino-Lioni, la pendenza in alcuni punti e la franosità del terreno a causa della sua composizione geomorfologica prolungarono ulteriormente i lavori, comportando sia un allungamento del tracciato stesso che in futuro dei tempi di percorrenza.

## 2.2 Le ragioni della crisi

La costruzione della ferrovia, benché costellata di problemi, ritardi, riprese ed inevitabili lungaggini amministrative, svolse fin dalla sua apertura l’importante funzione di collegamento con il capoluogo provinciale dei numerosi paesini e borghi che incontrava durante il suo sinuoso percorso lungo le valli fluviali.

Gli ingenti sforzi iniziali non furono seguiti però da un altrettanto notevole interessamento delle comunità locali, alcune delle quali non investirono mai nella costruzione di adeguate vie d’accesso alle proprie stazioni, lasciando che alcune di esse fossero raggiungibili solo attraverso stradine interpoderali disperse nella vegetazione. La legge n. 4613 del 30/08/1868 infatti obbligava i comuni a realizzare le strade di collegamento con mezzi propri: questa scelta si rivelò un fattore di squilibrio, risultando ottemperabile solo dai comuni maggiormente dotati di beni demaniali alienabili o sede di fiorenti attività economiche, mentre fu disattesa nella maggior parte dei casi dati la scarsità delle risorse dei piccoli borghi. Non a caso i comuni che poterono godere di stazioni prossime al centro urbano sono quelli che hanno registrato nell’ultimo secolo un più intenso sviluppo commerciale: vedi Avellino/Atripalda, Lioni e Montella.

Le limitazioni dello sviluppo ferroviario sono dunque per lo più riconducibili a tre fattori:

- L’assenza di linee trasversali atte a servire l’intero territorio provinciale: la linea terminava ad Avellino, senza intersecare altre strade ferrate che permettessero di raggiungere i comuni non situati lungo il tracciato (come ad esempio le zone dell’Arianese o della Baronia, completamente escluse dal servizio ferroviario);

- La lunghezza dei tempi di percorrenza che come supposto in precedenza fu dovuto per lo più alla sinuosità e tortuosità del tracciato, costruito pedissequamente lungo l'alveo dei due corsi fluviali;
- Il riscontro che, correndo la ferrovia prevalentemente nel fondo valle, si creava una distanza non indifferente fra le stazioni e i relativi comuni, arroccati per lo più su alture o su crinali.

Per questi motivi già inizialmente non si ebbero sul territorio quegli effetti di trasformazione urbana che l'arrivo della ferrovia avrebbe dovuto portare e che furono invece largamente diffusi in altri centri abitati. Nello stesso capoluogo provinciale la stazione ferroviaria venne costruita ai limiti orientali del centro abitato, in una zona che fu completamente disinteressata dallo sviluppo urbanistico nel secondo dopoguerra, che avvenne invece in direzione totalmente opposta (si preferì di fatto l'espansione verso Napoli e dunque verso l'imbocco dell'autostrada A16).

Fu proprio la costruzione dell'Autostrada Napoli-Bari che comportò in un certo qual modo la prima grossa ferita inferta allo sviluppo ferroviario irpino ed in particolar modo all'Avellino – Rocchetta SA. E' noto ai più che il tracciato deciso per l'Autostrada avrebbe dovuto seguire il percorso Napoli-Benevento-Foggia (incentrando difatti sulla città di Benevento un importantissimo nodo di scambio intermodale ferro-gomma) come è altresì noto che l'intervento venne modificato sotto l'influenza dell'onorevole irpino Fiorentino Sullo all'epoca ministro presso il dicastero dei Lavori Pubblici.

Il tracciato quindi deviò verso l'Irpinia anziché passare nel Sannio Beneventano, comportando inevitabilmente una disparità nella crescita economica e commerciale dei comuni interessati dal passaggio autostradale (Monteforte, Avellino, Mirabella, Grottaminarda) e ponendosi in modo diametralmente opposto alla ferrovia.

Unitamente ad una diversa idea di diverso sviluppo provinciale a rendere ancora più marginale e a tratti drammatico l'utilizzo della ferrovia ci pensò l'esodo a cavallo fra gli anni '60 e '70 che vide una fortissima inversione di tendenza in quasi tutti i comuni dell'entroterra irpino. L'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio da simbolo di rinascita e progresso divenne ben presto immagine di intere famiglie costrette ad emigrare e che proprio a bordo di quei convogli raggiungevano Avellino per poi spostarsi verso Napoli, alla volta del Nord Italia. Qui di seguito riportiamo una breve sintesi del saldo migratorio che ha colpito alcuni comuni dell'Alta Irpinia nei decenni 1951-61-71.

<i>Comune</i>	<i>Censimento 1951</i>	<i>Censimento 1961</i>	<i>Censimento 1971</i>
Avellino	36.965	41.825	52.382
Atripalda	8.288	8.158	8.036
Montella	9.180	8.648	8.551
Lioni	6.802	6.515	5.820
Calitri	8.677	8.501	7.258
Nusco	6.812	5.866	5.139
Montemarano	5.380	4.756	3.828
Taurasi	3.322	2.931	3.029

*Fonte:* Dati Istat

Il sisma del 23 Novembre 1980 segnò infine la chiusura di un ventennio drammatico per buona parte del territorio irpino e per la ferrovia, costituendo un vero e proprio spartiacque cronologico. Il sisma di magnitudo 6,89 della scala Richter sconvolse l'Irpinia provocando 2.914 morti, 8.848 feriti e 280.000 sfollati. Più di 50 centri, tra cui ricordiamo Conza della Campania, Sant'Angelo dei Lombardi, Lioni e Teora, furono completamente rasi al suolo e più di 200 altri comuni furono pesantemente danneggiati.

Nella seguente tabella, sono messi a confronto i valori registrati durante il sisma con quelli di un terremoto convenzionale secondo la normativa vigente dell'epoca.

<i>Parametri</i>	<i>Sisma Novembre 1980</i>	<i>Sisma Convenzionale</i>
Magnitudo	6,8	5
Intensita scala MCS	X-XII	VI-VIII
Energia	$10^{22}$ erg	$10^{19}$ erg
Accelerazione al suolo	0,33 g	0,028 g
Durata	80 sec.	20 sec.
Periodo di ritorno	250-300 anni	5-10 anni

*Fonte:* La normativa vigente all'epoca era quella emanata dopo il terremoto del 1962 nell'Arianese.

Il sisma ovviamente danneggiò pesantemente anche la ferrovia, soprattutto nel tratto Avellino – Conza della Campania che costeggiava difatti l'epicentro. Lungo questo tronco quasi tutte le stazioni vennero praticamente distrutte, tra cui quella di Avellino e quella di Conza-Andretta dove persero la vita anche due ferrovieri in servizio.

Per accelerare i tempi della ricostruzione, la maggior parte delle stazioni danneggiate furono sostituite da anonimi prefabbricati in calcestruzzo armato, riproposti pedissequamente lungo tutta la linea e che resistono tuttora pur versando in uno stato di profondo abbandono.

Parallelamente, l'incentivo del trasporto su gomma e la ramificazione delle arterie statali nella valle del Calore e dell'Ofanto divennero uno degli obiettivi primari della ricostruzione e unitamente ad una scarsa integrazione con il servizio ferroviario portarono ad una progressiva soppressione di alcune fermate per il traffico dei passeggeri.

Dal 1993 in poi i treni vennero via via sostituiti dagli autobus di linea che partivano dal capoluogo e che consentivano un più rapido e frequente collegamento con le aree interne e il completamento della variante *SS7 Appia / Ofantina bis* sancì la definitiva crisi della linea.

### 2.3 Verso la sospensione

Già sul finire del 1995, il destino della linea ferroviaria apparve quanto meno sicuro, indirizzato com'era verso una soppressione accertata. Sul finire degli anni '90 c'era solo una coppia di treni a percorrere l'intera linea mentre altre due coprivano il tronco Avellino-Lioni che risultò, fino all'ultimo, il tratto maggiormente frequentato e proficuo grazie al pendolarismo di numerosi studenti. Il servizio in ogni caso continuava a versare in uno stato di semiabbandono: da un lato il Gruppo di Ferrovie Italiane, intenzionato a sopprimere questo "ramo secco" non era disposto a spendersi ulteriormente nell'ammodernamento della linea, dall'altro gli Enti Locali sostenevano sì che la ferrovia costituisse, in caso di terremoto, l'unica valida alternativa per raggiungere i paesi delle aree interne, ma non si preoccupavano ulteriormente affinché qualcosa si muovesse al riguardo.

Negli anni 2000 furono avviati alcuni lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla linea: venne sostituito l'armamento nel tratto Montella-Lioni con nuove rotaie, vennero riverniciati i ceppi chilometrici e ripulite (sebbene non riprogettate) le stazioni più importanti e vennero anche sostituite alcune delle travate metalliche di alcuni ponti sul fiume Ofanto. Per consentire ai lavori lo svolgimento nei tempi necessari la linea venne chiusa a più riprese e le fu affiancata un'autocorsa.

Depotenziata nei mezzi e isolata negli intenti, la linea venne definitivamente sospesa nel Dicembre 2010, complici i tagli imposti dalla Regione Campania al settore dei trasporti e il disinteresse di buona parte della classe politica, sia locale che nazionale.

## 2.4 Un'ipotesi di rinascita

Se da un lato gli organi amministrativi avevano, negli ultimi anni, completamente accantonato alcun interesse sia strutturale che culturale sulla linea ferroviaria, ciò non si può dire altrettanto della popolazione irpina. Nel 2007 infatti nacque un'iniziativa che puntava al rilancio turistico della tratta, mediante alcuni treni speciali, riattivati un paio di volte al mese. Questa iniziativa, che prese il nome "*Treni d'Irpinia*", fu un esperimento che diede ottimi risultati in termini di partecipazione. Grazie alla perseveranza del *Comitato Amici della Avellino Rocchetta* e dell'associazione *In Loco Motivi* nel 2009 si diede vita ad un vero e proprio appuntamento mensile: ogni una o due domeniche del mese dei treni turistici consentivano di raggiungere alcuni dei vari comuni interessati dalla tratta, in occasione anche e soprattutto di eventi o festività particolari.

Questa breve ma importantissima parentesi ha fatto sì che, accantonata l'ipotesi di una riapertura funzionale al trasporto dei pendolari, l'intera linea venisse rivista ed inquadrata in una strategia di rivalorizzazione paesaggistica e culturale del territorio irpino.

Già nel 2013 nella stesura del P.T.C.P. della Provincia di Avellino veniva avallata l'ipotesi di trasformazione della ferrovia in una *Greenway* e l'individuazione di un corridoio ecologico lungo il tracciato, forte della compresenza della linea lungo l'alveo dei fiumi Calore Irpino e Ofanto.

La tenacia delle associazioni e la lungimiranza di alcuni esponenti irpini ha fatto sì che in occasione dello *Sponz Fest* (festival ideato e diretto da Vinicio Capossela) si riaccendessero i riflettori sulla ferrovia: per l'edizione 2016, Fondazione FS ha messo a disposizione un convoglio d'epoca che è tornato a solcare i binari della linea, collegando Foggia e Conza della Campania, passando per Rocchetta. In questo modo furono ripristinati i primi 40 km della linea ferroviaria.

E' di esattamente un anno dopo l'approvazione della legge 128/2017 sulla "*Disposizione per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico*" che ha dato nuova prospettiva e speranza a moltissimi dei "rami secchi" presenti sul territorio italiano, fra cui l'Avellino-Rocchetta SA.

Ad oggi, quasi 8 anni dopo la definitiva sospensione, tutti i 118,7 km della linea ferroviaria Avellino – Rocchetta Sant'Antonio sono stati ripristinati e lungo i suoi binari, in collaborazione con gli enti locali e grazie al supporto e alla sinergia di Fondazione FS e della Regione Campania, transitano convogli turistici in occasione dei tanti eventi presenti in Irpinia.

Un *modus* quest'ultimo, che prova a rispondere all'esigenze di una comunità di riscoprire i valori più intrinseci del proprio territorio, per troppo tempo dimenticati e accantonati, e di riappropriarsi di un bene che è stato specchio e racconto silente di una terra, per quasi più di 120 anni.

## 3. Il treno del Paesaggio

### 3.1 Definire il Paesaggio

La breve parentesi storica sulla linea ferroviaria ci ha dato la possibilità di individuare già molti punti di interconnessione fra l'infrastruttura e il territorio: punti di interconnessione che riguardano non soltanto la genesi stessa del tracciato ferroviario ma anche il suo potenziale paesaggistico e culturale.

Parlare di rapporto con il territorio significa in prima istanza comprendere come il territorio stesso, con la sua morfologia e il suo paesaggio ne abbia inciso profondamente la storia, a partire dalla scelta del tracciato ma soprattutto come ne possa influire il futuro, in un'ottica di riqualificazione territoriale.



Il paesaggio irpino è una sintesi sufficientemente complessa di operazioni antropiche non lineari (gli elementi che hanno segnato più volte una battuta d'arresto e una ripresa sono state le emigrazioni e i terremoti *in primis*) dove la componente naturalistica ha per fortuna conservato una sua preponderanza, a discapito di massivi sviluppi industriali o urbani.

Già sottolineando questo *gap* si può comprendere come mai, nel tempo, la linea ferroviaria Avellino – Rocchetta Sant'Antonio abbia assunto nell'immaginario collettivo l'epiteto "*Treno del Paesaggio*"; ad ogni modo questa denominazione ci impone una doverosa riflessione sull'accezione stessa del termine "*paesaggio*", del quale largamente e spesso impropriamente se ne fa uso, e forse anche abuso.

Il termine, che spesso e volentieri viene chiamato in causa in vari ambiti tra loro non sempre equiparati (quello artistico, quello scientifico o quello tecnico ad esempio) assume, a seconda del contesto, sfumature diverse. Benché si parli di paesaggio in geografia, in urbanistica o in pittura, il concetto rimanderà sempre ad un insieme di elementi che descrive gli aspetti più o meno indagati di un "porzione di terra" e che rimanda, tramite l'insieme di una serie di elementi, ad un'immagine ben definita, spesso riconducibile ad un preciso ed iconografico campo di appartenenza (vedi "*i tipici paesaggi toscani*").

È doveroso a questo punto, anche ai fini della trattazione di questo studio, invertire il senso di lettura e assumere che il paesaggio *non è l'immagine della superficie nel suo insieme, bensì nei suoi singoli tratti*<sup>3</sup>.

Il paesaggio può essere dunque assunto attraverso una "veduta panoramica" della quale si possono percepire porzioni, elementi di volta in volta "nuovi" a seconda del punto di vista. Un punto di vista che può cambiare angolo d'osservazione ma può cambiare altresì *modus operandi*: ovvero passare da statico a dinamico, in un susseguirsi di immagini che una volta ricostruite ci restituiscono l'idea di un determinato luogo. Ma principalmente, il paesaggio può essere assunto attraverso alcuni elementi particolari il cui peso, all'interno della scena, possono far variare l'attenzione dello spettatore, fissarsi nella memoria e costituire il preciso riferimento iconografico dell'intera visione (vedi "*il filare di cipressi nei tipici paesaggi toscani*").

Tutto questo si può sintetizzare nel tentativo, da parte dell'intelletto umano, di riassumere e in un certo qual modo "decifrare" le caratteristiche intrinseche di un territorio attraverso elementi scientificamente definiti.

Il filare di cipressi, come suggerito prima, rimane nell'iconografia storica di un luogo ma ovviamente deriva da elementi ambientali definiti (composizione del suolo, microclima, attitudine della specie arborea, etc etc). Elementi naturalistici e antropici si mescolano di volta in volta in situazioni diverse creando opportune specificità che rappresentano il valore intrinseco di un territorio, un valore che può diventare sinonimo di sviluppo economico, culturale e sociale. Eugenio Turri definiva questi elementi *iconemi: unità elementari di percezione, quadri particolari di riferimento sui quali costruiamo la nostra immagine di un paese*<sup>4</sup>.

### 3.2 Il paesaggio irpino

In tal senso, per poter ricostruire *l'immagine di un paese* è necessario conoscerne gli elementi costitutivi, studiarne le relazioni e le interconnessioni in modo da poter attingere a dati che possano successivamente sviluppare una strategia di riqualificazione territoriale.

Il paesaggio irpino in tal senso rappresenta la sintesi di una serie di sistemi complessi, incernierati fra di loro in una precisa consequenzialità di cause-effetto. In particolar modo, alcune di queste si ritrovano come casi specifici nelle aree interessate dal passaggio della ferrovia, che geograficamente comprende la *Conca di Avellino*, le *Colline della Bassa Irpinia* a ridosso del Parco Regionale dei Monti Picentini, le *Colline dell'Ofanto* e le *Colline dell'Alta Irpinia*<sup>5</sup>, queste ultime situate al confine con le Regioni Basilicata e Puglia.

---

<sup>3</sup> Aldo Sestini, *Il paesaggio*, Milano, Club Italiano, 1963

<sup>4</sup> Eugenio Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Biblioteca Marsilio, Venezia, 2014

<sup>5</sup> P.08\_Sottosistemi del Territorio Rurale Aperto, PTCP Provincia di Avellino, 2014

Questi sottosistemi, ascrivibili al bacino idrografico del Calore Irpino e dell'Ofanto, presentano delle caratteristiche ben definite, facilmente riscontrabili all'interno del contesto irpino. I sistemi principali individuati nelle aree in esame sono essenzialmente tre:

- *Le unità di paesaggio;*
- *Le componenti urbane;*
- *Il sistema dei beni culturali ed ambientali.*

Queste tre macro-aree così individuate presentano anche ad una prima analisi alcuni elementi di interconnessione tra di loro ma vengono senza dubbio raggruppate in una prima e generica considerazione che riguarda la costruzione della linea ferroviaria lungo l'alveo dei due fiumi.

Così come è possibile notare in *Figura 2*, il tracciato ferroviario quasi “scompare” per l'80% della sua lunghezza poiché visivamente si sovrappone perfettamente ai corsi dei due fiumi principali.



*Figure 2 – Schematizzazione del percorso della ferrovia*

In figura sono raffigurati quindi i due bacini (che come si può vedere coprono quasi per intero l'intera estensione provinciale) e il sistema Appenninico Meridionale che suddivide l'Irpinia in due zone: una Occidentale e con un'orografia più accentuata (a ridosso della quale insiste la prima parte del tracciato) e una Orientale caratterizzata invece da un'orografia molto più dolce e di tipo collinare.

### *3.3 Le unità di Paesaggio*

Il Calore e l'Ofanto sono inseriti in realtà in un complesso idrografico molto più fitto che si estende su un territorio la cui composizione geomorfologica è prevalentemente costituita da rocce di origine sedimentaria marina, fra cui *argille, marne, calcari, arenarie e gessi*.

Queste tipologie particolari di suoli hanno fin da subito influito sulla biodiversità del terreno e sul suo conseguente utilizzo da parte dell'uomo: a seconda della composizione geomorfologica troviamo diversi sistemi che hanno prediletto nel tempo l'evolversi, in termini di matrici agricole, di una determinata coltura rispetto ad un'altra.

Tutto ciò rende il paesaggio irpino quindi, soprattutto quello nel quale si inserisce la ferrovia, la risultante di una rete complessa di sistemi naturali che si declinano attraverso l'interazione profonda delle attività umane con il territorio. Questa forte interazione *natura-cultura*, stratificata nel corso dei secoli, è leggibile dall'attuale uso dei suoli, che rappresenta di fatto il paradigma conoscitivo (nonché di sviluppo economico e sociale) del territorio irpino.



Figure 3 – Schematizzazione del percorso della ferrovia e delle unità di paesaggio

Come è possibile notare ed intuire da questa rielaborazione mediante alcuni estratti di foto aeree, l'utilizzo del suolo varia sensibilmente man mano che si procede lungo la ferrovia, complice il passaggio tra diversi sistemi geomorfologici. La diversa caratterizzazione del suolo può essere ascritta a due grandi macrosistemi: il bacino idrografico del fiume Calore e quello del fiume Ofanto. Il primo, in cui insiste la prima parte della ferrovia, è caratterizzato da una condizione orografica fortemente accentuata, in cui troviamo una quantità consistente di colture permanenti fra le quali spiccano *Oliveti*, *Noccioleti*, *Castegneti*, *Vigneti*.

Di grandissimo pregio soprattutto gli ultimi due, con produzioni di qualità (DOC, DOCG e DOP) riconosciute a livello internazionale. Il paesaggio si presenta quindi a prevalenza di matrice agricola, sufficientemente frammentario, a cui va aggiunta un'importante presenza di boschi di latifoglie perlopiù ascrivibili al Parco Regionale dei Monti Picentini.

Quest'ultimo, che rappresenta il limite meridionale delle zone prese in esame, segna il passaggio fra i due bacini idrografici. Superato il confine settentrionale del Monte Cervialto infatti, a ridosso del comune di Nusco, la ferrovia lascia definitivamente il bacino idrografico del Calore Irpino per entrare in quello dell'Ofanto. La leggera ma comunque decisiva variazione nella composizione del suolo si manifesta inevitabilmente anche agli occhi del viaggiatore: non solo si passa ad una geografia collinare più dolce, ma la caratterizzazione agricola è data dalla quasi esclusività dei seminativi, che rappresentano il maggiore introito dell'Alta Irpinia. Scomparse quindi quasi del tutto le colture permanenti, così come è possibile notare dai grafici qui riportati in *Figura 4 e 5* ed elaborati in sede di studio, rimangono solo le aree boschive, raggruppate in superfici ben delimitate e riconoscibili, che costeggiano l'alveo del fiume (e dei suoi numerosi tributari) e si integrano dunque con la vegetazione ripariale presente lungo le sponde. Anche qui si registra una forte preponderanza di latifoglie.

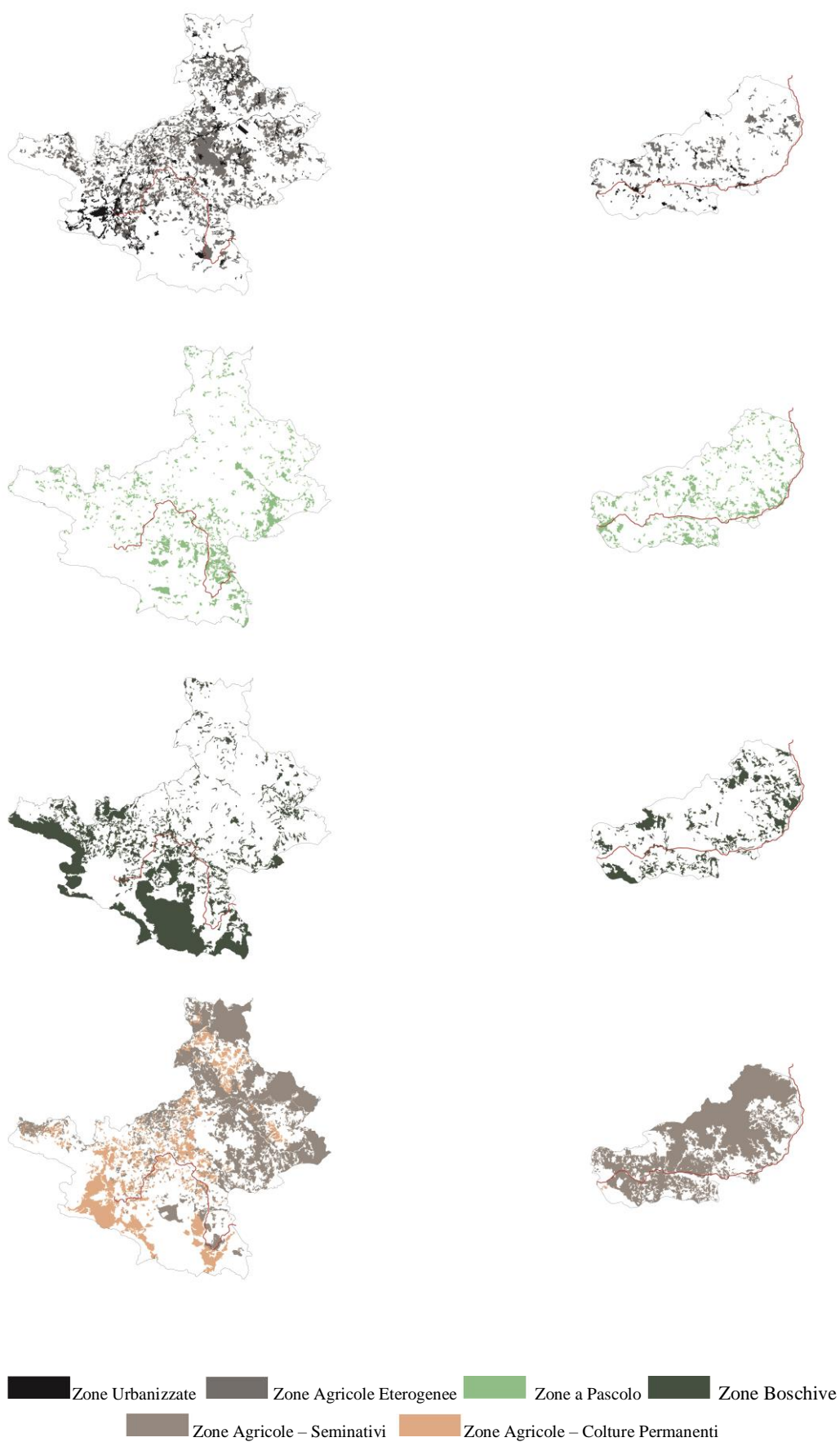


Figure 4 e 5 – Restituzione schematica dell'Uso del Suolo della Provincia Irpina compresa nel Bacino Idrografico del Calore (a sx) e dell'Ofanto (a dx)

### 3.4 Le Componenti Urbane

Come appurato nel paragrafo anteriore, l'appellativo “*ferrovia del paesaggio*” risulta quantomeno valido se si analizza il contesto paesaggistico. Ma non solo: a rendere ancora più pertinente questa descrizione vi è anche l'esigua densità abitativa di molti dei comuni presenti lungo la linea (sebbene vi sia disparità fra le due zone così come precedentemente indicate).

Dei 32 comuni complessivamente toccati dall'Avellino – Rocchetta Sant'Antonio, almeno per quanto riguarda il territorio irpino, solo 4 comuni superano attualmente i 5000 abitanti (su una media comunque di 18 comuni su 118 nell'intera provincia): Avellino, Atripalda, Montella e Lioni.

Come illustrato nella tabella e nel grafico seguenti, la densità abitativa contiene indici molto bassi, anche e soprattutto a causa dell'estensione di alcuni limiti comunali nettamente in sproporzione ai loro centri abitati.

<i>Comuni (AV)</i>	<i>Superficie (km<sup>2</sup>)</i>	<i>Popolazione (ab)</i>	<i>Densità abitativa (ab/km<sup>2</sup>)</i>
<u>Avellino</u>	<u>30,55</u>	<u>54.769</u>	<u>11.792,77</u>
<u>Atripalda</u>	<u>8,59</u>	<u>11.020</u>	<u>1.282,2</u>
Sorbo Serpico	8,1	583	71,97
Salza Irpina	4,96	772	155,64
San Potito Ultra	4,54	1.558	335,77
Parolise	3,22	663	205,90
Candida	5,35	1.147	214,39
Montefalcione	15,29	3.359	219,69
Lapio	15,25	1.572	103,08
Montemiletto	21,64	5.313	245,51
Taurasi	14,41	2.377	5.164,9
Luogosano	6,07	1.187	195,55
San Mango sul Calore	14,59	1.185	81,22
Paternopoli	18,43	2.384	129,3
Castelvetero sul Calore	17,17	1.615	94,05
Montemarano	34,01	2.851	83,82
Castelfranci	11,69	2.041	174,59
Cassano Irpino	13,07	982	75,31
<u>Montella</u>	<u>93,97</u>	<u>7780</u>	<u>82,88</u>
Bagnoli Irpino	68,81	3.217	46,75
Nusco	53,6	4.203	78,41
<u>Lioni</u>	<u>46,51</u>	<u>6.201</u>	<u>133,32</u>
Sant'Angelo dei Lombardi	55,11	4.250	77,11
Morra De Sanctis	30,41	1.297	42,65
Teora	23,21	1.537	66,22
Conza della Campania	51,64	1.373	26,58
Andretta	43,65	1.927	44,14
Cairano	13,81	326	23,60
Calitri	101,6	4.666	45,92
Sant'Andrea di Conza	7,05	1.539	218,29
Aquilonia	56,15	1.739	30,97
Monteverde	39	784	20,10

Fonte: Istat, agg. 2017

Questo dato ci fornisce già chiaramente quale può essere una valutazione insediativa complessiva dell'intera area e quale può essere lo scenario che si manifesta agli occhi del viaggiatore una volta salito sul treno: un paesaggio incontaminato, dove ad essere preponderante è sicuramente la componente naturalistica, piuttosto che quella insediativa. Quest'affermazione è valutata rispetto a due dati fondamentali che riguardano quindi sia l'andamento demografico che la vicinanza dei centri abitati rispetto al tracciato ferroviario come riportato sinteticamente nei diagrammi seguenti.

Un appunto è doveroso fare sul secondo dato: come affronteremo nel paragrafo successivo, la percezione lungo i binari, a cui viene indirizzata una prima battuta dell'analisi territoriale, subisce l'influenza di numerosi fattori fra cui quello fondamentale dell'orografia. Può capitare che un centro abitato, alla medesima distanza di un altro, sia maggiormente percepito a causa di una posizione geografica molto circoscritta, divenendo quindi un potenziale elemento di impatto su cui lavorare.

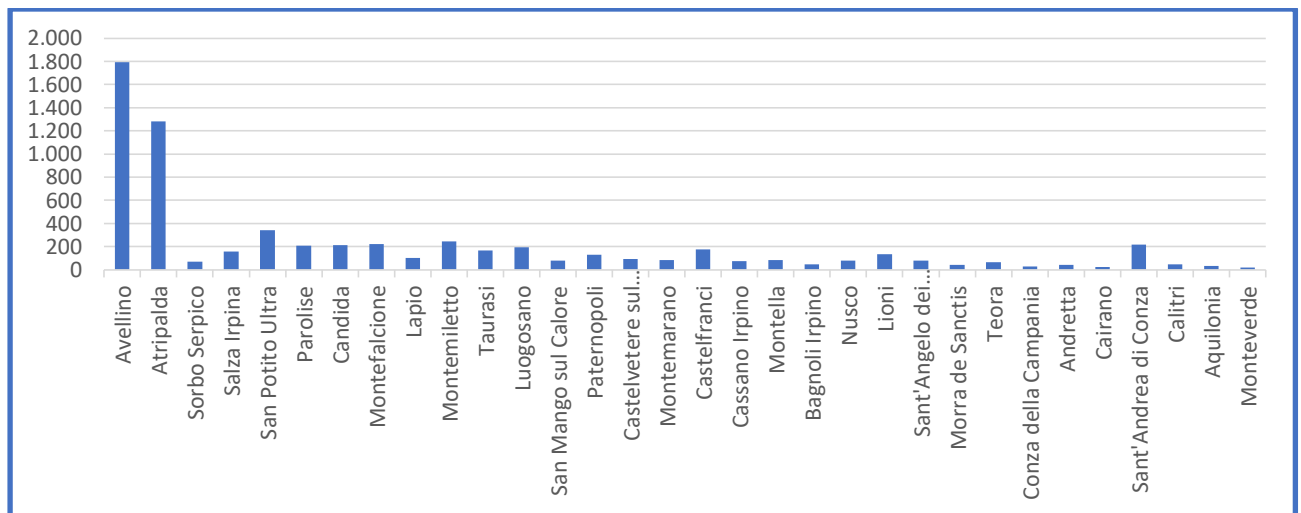


Figura 6 – Andamento densità abitativa Comuni Irpino interessati dalla Ferrovia (ab/km<sup>2</sup>)

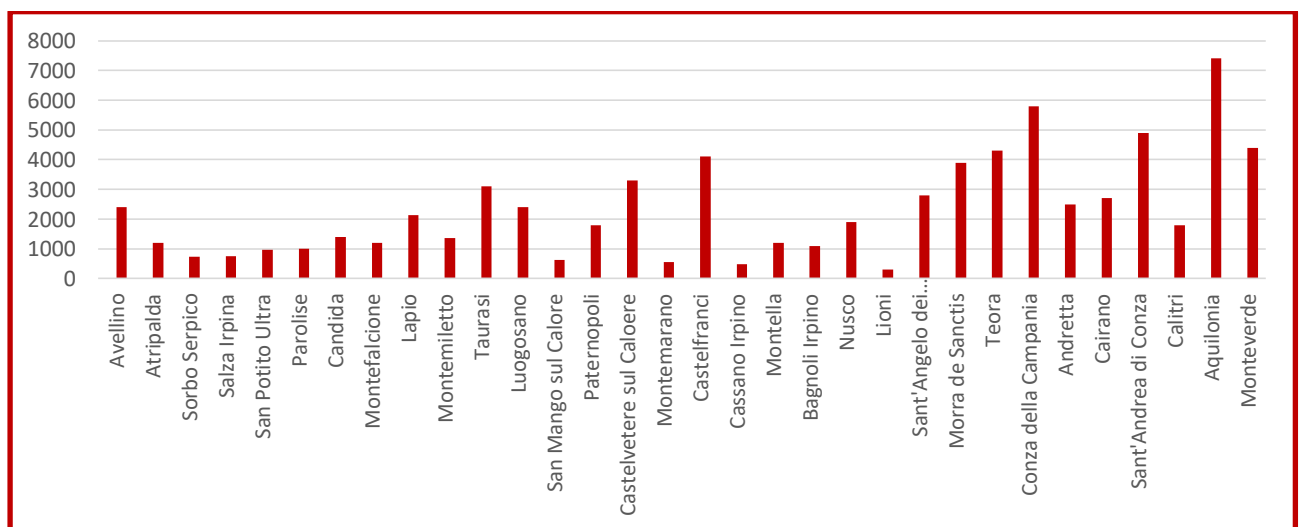


Figura 7 – Distanza dei Centri Urbani dalla Stazione di Riferimento (m)



Percorrendo la ferrovia è facile notare quindi non solo come la presenza dei centri urbani sia limitata ma in che modo siano invece diffusissime le unità abitative monofamiliari, molte delle quali in passato riconducibili alla tipologia della *masseria*, in un contesto territoriale dove l'agricoltura ha sempre rappresentato il maggior introito.

Questa caratteristica è figlia di un momento storico ben preciso: la legge napoleonica *sull'eversione della feudalità* (1806) sottrasse il latifondo meridionale alla proprietà nobiliare e in parte a quella ecclesiastica (sistema che era nato in età medievale) consentendo quindi una diffusa micro-proprietà contadina attraverso il noto sistema delle *quotizzazioni*. Questo provvedimento non fece altro che “polverizzare” il territorio in piccolo e medi appezzamenti di terreno che facevano sì capo ai comuni principali, ma che allo stesso tempo disseminarono il territorio di edilizia minore, le cui tracce sono ancora visibili soprattutto nella ricorrente tipologia architettonica della *masseria*.

Morfologicamente parlando, gli insediamenti urbani irpini sono quasi tutti riconducibili alla tipologia di centro “compatto” e si trovano quasi sempre arroccati su alture, presentando una morfologia a tipica sede di “*poggio*” o di “*sperone*”. La modesta presenza di insediamenti a valle deriva non solo da condizioni storiche e culturali (la contrazione degli insediamenti abitativi in epoca medievale e la scarsa sicurezza dei tracciati viari durante le varie dominazioni barbariche) ma anche geografiche (le valli, prima di ingenti opere di bonifica, risultavano insalubri e inabitabili).

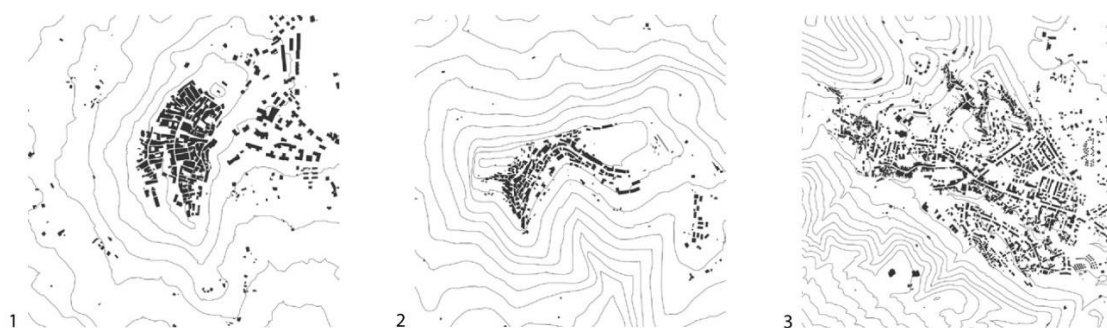


Figura 8 – Esempi morfologia urbana comuni: 1. Nusco, 2. Cairano, 3. Montella

Esempi a sé in questo panorama uniforme sono invece il comune di Conza e quello di Montella: il primo venne raso completamente al suolo durante il sisma del 1980 e ricostruito a 5km più a Sud: fra le rovine delle case abbattute dal terremoto oggi è possibile vedere i ruderi dell'insediamento romano di *Compsa*, con i resti del foro e di altri edifici pubblici. Il secondo invece si distacca dalla tipologia “compatta” poiché nasce dalla fusione di più nuclei, per lo più in origine romana, costituiti da agglomerati sparsi di case (riconducibili al modello insediativo della *curtis*<sup>6</sup>) e posti, tra l'altro, a quote diverse. Questa differenza è tutt'ora leggibile nell'odierno tessuto urbano.

### 3.5 Il sistema dei beni culturali ed ambientali

Nella trattazione degli elementi fondanti del paesaggio irpino non si può non parlare del sistema dei beni culturali ed ambientali, che annoverano al loro interno siti di pregio e di particolare rilevanza regionale. Per quanto riguarda il sistema ambientale, il panorama delle possibili mete turistiche irpine è per lo più concentrato nell'area che riguarda il *Parco Regionale dei Monti Picentini*. Come è possibile vedere nell'elaborazione riassuntiva in *Figura 9* il Parco ricopre un'area molto estesa, pari ad una superficie di 62.000 ha e si trova cavallo fra le provincie di Salerno ed Avellino. Oltre al Parco Regionale sono presenti

<sup>6</sup> Palma Pratillo, *Accentrimento insediativo fra tarda antichità e alto medioevo: dati sull'Alta Valle del Calore*, 2008

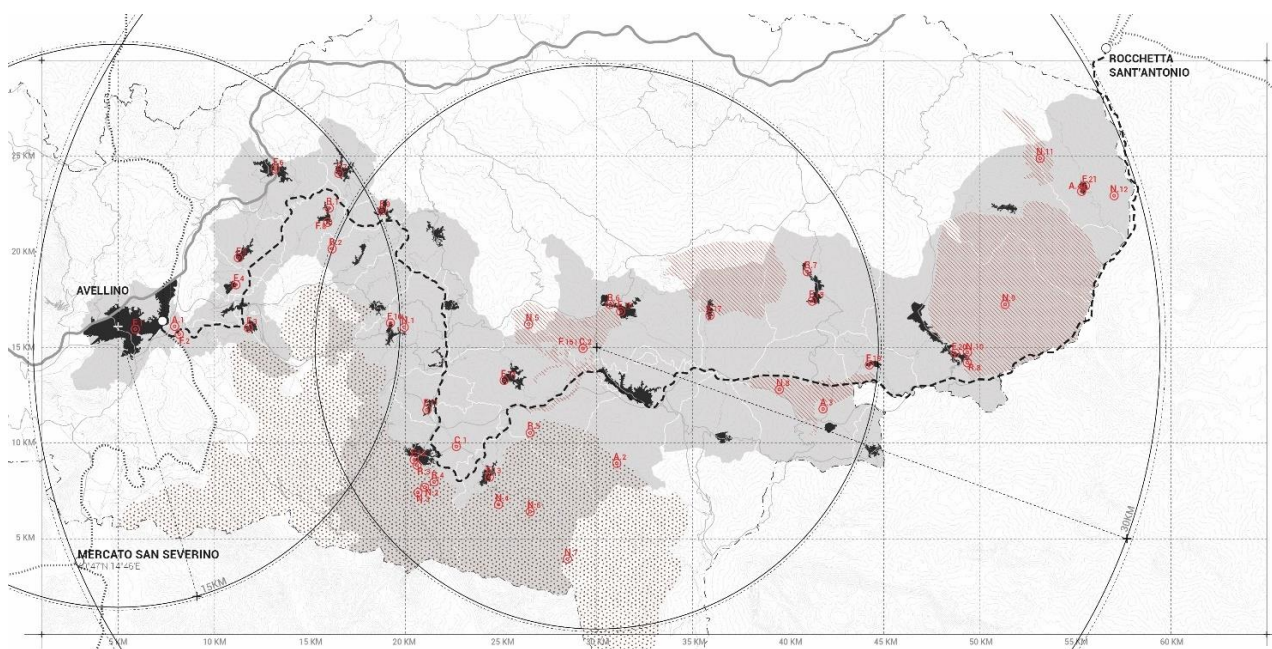
inoltre tre aree della Rete Natura 2000 e che comprendono il *Monte Acellica* (sorgente del fiume Ofanto), *l'Oasi del WWF del bacino artificiale di Conza della Campania*, il *Bosco di Zampaglione* (a Calitri) e il *bacino artificiale di San Pietro*, nel comune di Monteverde.

Nel caso specifico ad avere un ruolo di primo ordine nell'accessibilità di questi siti sono senza dubbio il comune Capoluogo e i comuni di Montemarano, Montella, Bagnoli, Nusco, Calitri, Cairano, Andretta e Monteverde.

Per quanto riguarda il sistema dei beni culturali invece, come è possibile notare sempre dalla restituzione in *Figura 9*, sono presenti in quasi la totalità dei comuni e riguardano testimonianze collocate fin dall'epoca romana. Testimonianze che non riguardano soltanto gli innumerevoli siti di interesse religioso (fra cui ricordiamo il Convento di *San Francesco a Folloni*, il Santuario del *SS. Salvatore* o *l'Abbazia del Goletto*) ma anche alcuni comuni dall'alto valore storico e artistico quali Nusco, Cairano, Conza della Campania, Calitri, Monteverde e Aquilonia oltre che al sito romano di *Compsa* (che come accennato in precedenza, fu rinvenuto all'indomani del sisma del 1980).

Benché la ferrovia si sviluppi lungo un tracciato di ben 119km, i siti di interesse si sviluppano in un raggio d'azione di 30km, a causa del suo percorso sinuoso e tortuoso lungo le valli fluviali. In un certo qual modo la lunghezza del tracciato appare fittizia se si tiene conto che, fatta esclusione per i borghi dell'Alta Irpinia, i restanti sono racchiusi in una distanza inferiore a 15km di raggio.

Questo dato appare strategico se si pensa alle possibilità di interconnessione e di scambio fra il sistema della ferrovia e il sistema viario provinciale e statale, sicuramente in grado, oggi, di sostenere con maggiore efficacia l'accessibilità al territorio irpino.



*Figura 9 – Restituzione grafica del sistema dei beni culturali ed ambientali*

In una trattazione più approfondita, il sistema dei beni culturali è stato così ripartito:

- Castelli e fortificazioni;
- Aree archeologiche;
- Chiese rupestri;
- Chiese a forte contenuto identitario;
- Elementi di interesse naturalistico.



La dislocazione di tutti questi beni, in rapporto con la riqualificazione della ferrovia diventa fondamentale se si pensa di poter creare un sistema di mobilità dolce perfettamente integrato nella riscoperta del territorio. Molti di questi siti ovviamente sono di competenza comunale, ma ciò non toglie che si possa pensare alla creazione di itinerari turistici, religiosi e culturali che possano utilizzare la ferrovia come *trait-d'union*.

Appare quantomeno evidente infatti che, a causa della lontananza di questi siti dai centri maggiori (si pensi non tanto ad Avellino, quanto al flusso turistico che interessa il Cilento, la Costiera Amalfitana, Napoli o Caserta) essi abbiano bisogno di una strategia che possa “metterli a sistema” in modo da ottenere non solo visibilità ma soprattutto un’offerta turistica in grado di risultare convincente e competitiva. Tutti questi piccoli gioielli dell’Irpinia sono stati per troppo tempo dimenticati ed ignorati non solo dalle strategie politiche ma soprattutto dalle comunità stesse, commettendo un errore di valutazione gravissimo. Essi rappresentano in tutto e per tutto la storia, le origini e le tradizioni di un paese, come l’Italia, che deve la sua forza principale ai piccoli comuni delle aree interne, proprio come in questa porzione dell’Irpinia. Perdere il contatto e la possibilità di far scoprire e ri-scoprire questi luoghi è la minaccia più profonda che possa colpire non solo lo sviluppo economico di un territorio, ma anche quello culturale e sociale.

Come evidenziato fino ad ora quindi, la ferrovia lambisce un territorio costellato di piccole gemme, ma la linea stessa, con la sua costruzione rappresenta un piccolo gioiello e capolavoro di ingegneria.

Qui di seguito sono riportati alcuni dei ponti in travatura metallica e in muratura che costellano il tracciato e che permettono alla ferrovia di inerpicarsi su un terreno geologicamente difficile e fragile, pieno di lievi e significativi sbalzi di quota. La presenza di queste strutture inoltre rende tangibile e fisicamente percepibile il rapporto fra la ferrovia e il fiume, rendendolo evidente tutte le volte che i due sistemi lineari si intercettano.



Figura 10 e 11 – Ponte Principe (Lapio) e Ponte Curvo (Atripalda)

## 4. Un’analisi percettiva

### 4.1 L’esperienza ferroviaria

Gli elementi analizzati fino ad ora sono il frutto di un approccio tradizionale allo studio di un territorio, perfettamente in linea con la volontà di trarre spunti su cui elaborare future strategie di riqualificazione territoriale. Nel corso di questo studio però, come brevemente accennato nel par. 3.1 *Definire il paesaggio*, ci siamo interrogati sull’esistenza di una forma di analisi alternativa, che potremmo definire *esperienziale*. Partire da una semplice catalogazione degli elementi costitutivi del paesaggio irpino in grado di creare una rete di sviluppo fra ferrovia e territorio è subito sembrato quantomeno riduttivo. Riduttivo soprattutto se si analizza un sistema lineare come quello ferroviario che può essere a tutti gli effetti un “mezzo” per avere un primo approccio con l’entroterra campano.

La ferrovia dunque può essere a tutti gli effetti un “monumento da visitare” o in questo caso, da “provare” che si trasforma a tutti gli effetti in un’esperienza a sé. E’ un movimento, un’alternanza fra il vedere e il non vedere impossibile da descrivere se non attraverso l’esperienza diversa. Il panorama ferroviario offre un modello di visione che permette di comprendere tutti quegli elementi analizzati fino ad ora come un insieme

coerente, continuo, fluido. Ogni scena, derivante perfettamente da quelle connessioni fra sistema antropico e naturale (*i borghi sulle alture, le coltivazioni, i boschi, gli attraversamenti sui ponti*), rappresenta un'interazione racchiusa in una sola ed unica visione, proprio come accade per un paesaggio su una superficie dipinta. Tutto ciò permette al viaggiatore di entrare in contatto diretto con il territorio, di leggerne le tracce e di elaborare considerazioni e riflessioni, in un fluire continuo di immagini. Immagini che possono ovviamente interrompersi laddove si intercetta un sito di interesse culturale o naturalistico, creando un collegamento diretto con le realtà locali.

I filari DOCG che lasciano mano mano il posto ai castagni sui ripidi versanti dei Monti Picentini, le colline coltivate lungo l'Ofanto che si interfacciano con frange boschive di conifere fra Calitri e Monteverde, i borghi arroccati sulle alture che sovrastano la valle costellate da piccole abitazioni e antiche masserie: sono tutte queste piccole realtà che la ferrovia mette a sistema e che racconta attraverso il suo percorso lungo i binari. In questo studio dunque si parte da una trattazione più didattica per poi provare a leggere il tutto attraverso un approccio più didascalico, per certi versi sperimentale. Un approccio che però può servire ad individuare delle prime aree di notevole interesse, laddove i sistemi confluiscono e creano delle situazioni particolarmente ricche dal punto di vista culturale e sociale. Questo approccio, che rende necessaria la sintetizzazione di aspetti per lo più soggettivi e strettamente personali in elaborati definiti, fu studiato per la prima volta dall'urbanista statunitense Kevin Lynch.

#### 4.2 Il metodo di Kevin Lynch

Nel 1964 Kevin Lynch pubblica un libro mai tradotto in Italia *"The view from the road"* che si ripropone di continuare gli studi sullo spazio urbano e sulle sue letture iniziati 4 anni prima con il ben più famoso *"L'immagine della città"*. In questo volume Lynch, per la prima volta, ci offre una lettura della città non dall'alto, bensì dal punto di vista di chi percorre le sue infrastrutture. Nel tentativo di dimostrare che anche le Highways americane erano a loro modo una *"una forma d'arte"* egli mette a punto un sistema di diagramma, opportunatamente rappresentati, che affiancandosi alle foto e ai video, restituiscono una sinossi percettiva dell'esperienza in movimento. Qui di seguito vi riporto alcuni di questi diagrammi che rappresentano lo studio che Lynch condusse nel tratto della *Northeast Expressway*, nel Massachusetts (USA).

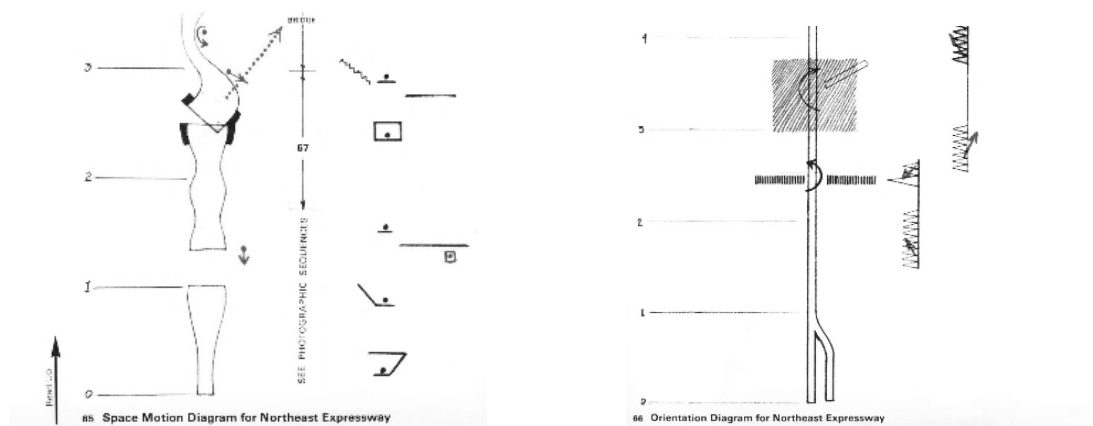


Figure 12 e 13 – Estratti dal volume *"The view from the road"*

Grazie a questo metodo si ha la possibilità di estrapolare alcuni sistemi (siano essi puntuali o lineari) che si fissano nella memoria del viaggiatore e diventano a tutti gli effetti delle scansioni temporali (nonché fisiche) del percorso. Esse restituiscono, alla fine, un'esperienza profondamente personale ma al contempo oggettiva, un'esperienza che diventa a tutti gli effetti un mezzo privilegiato per poter interpretare ed insieme rivalorizzare un territorio, partendo proprio da quelle informazioni che il territorio è in grado di esibire.

#### 4.3 L'esperienza ferroviaria a bordo dell'Avellino – Rocchetta Sant'Antonio

Forte di queste considerazioni, lo studio riportato in avanti ha riguardato proprio il tentativo di elaborare un'analisi basandosi su riferimenti percettivi. In occasione delle numerose riaperture della tratta legate ad eventi turistici in calendario in Irpinia sono stati documentati e raccolti tutti quei dati che l'esperienza ferroviaria era in grado di restituire. Questo ha portato alla riprova ma ugualmente alla revisione di alcune considerazioni fatte in precedenza, come le seguenti:

- La distanza con i comuni e la loro percezione dal treno è un fattore che dipende quasi esclusivamente dall'orografia dell'area. La distanza **reale** diventa a tutti gli effetti **fittizia** se si considera che alcuni borghi, posti in posizione predominante rispetto alla valle, risultano a tutti gli effetti più vicini di altri che, a causa dell'andamento del terreno o della presenza di vegetazione, risultano quantomeno nascosti, sebbene tecnicamente più vicini. Questo dato ha evidenziato la capacità quindi di alcuni borghi di diventare degli attrattori principali rispetto ad altri.
- Il rapporto con il fiume è risultato essere il più complesso e allo stesso tempo il più stimolante: la presenza del fiume si manifesta non solo attraverso il passaggio del treno sui molteplici ponti così come ipotizzato dall'analisi del tracciato, ma anche attraverso la vegetazione. In più punti infatti, la presenza di tracce di vegetazione ripariale è ben visibile dai finestrini del treno e mette in risalto l'intero sistema idrografico irpino. Questa particolarità che ad occhio meno esperto potrebbe apparire difficile da decifrare, diventa chiarissima in autunno quando alcune specie (come i Pioppi) assumono una colorazione giallo/arancione, che unita alla forma della chioma rende evidenza energicamente la propria presenza.
- La presenza di un paesaggio agricolo sempre diverso aiuta a scandire temporalmente e geograficamente il percorso attraverso l'Irpinia, regalando paesaggi via via sempre diversi e difforni. Di particolare pregio sono le aree boschive, che distolgono l'attenzione del viaggiatore dal contesto, occludendo la vista e rallentando il tempo di percorrenza sui binari. Una pausa significativa che in alcuni punti (nei pressi di Lapio e Taurasi o all'altezza del bosco di Zampaglione a Calitri) possono concretizzarsi in spunti turistici.

La costruzione dei diagrammi, sebbene riprenda il *modus operandi* elaborato da Kevin Lynch nello studio delle Highways, viene adattata al caso specifico della ferrovia irpina con una simbologia opportunamente studiata ed analizzata in modo da comunicare al meglio le vari parti del percorso. Gli elementi presi in esame compaiono dunque attraverso dei simboli (riportati di seguito) che si dispongono lungo un asse centrale, ovvero una semplificazione del percorso ferroviario. Il diagramma presenta ovviamente le stesse proporzioni fra lunghezza del tracciato e misure dei vari elementi in modo da avere sempre lo stesso rapporto dimensionale fra realtà e rappresentazione grafica. La simbologia nei diagrammi è così ripartita:

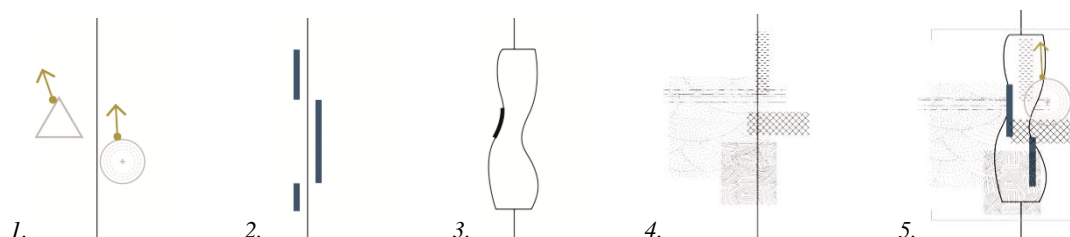


Figure 14 – Simbologia dei Diagrammi: 1. Landmarks, 2. Path, 3. Edges, 4. Districts, 5. Nodes

- **Landmarks: Punti di riferimento – Elementi puntuali e identificabili che hanno delle proprie caratteristiche.** Si distinguono per posizione, forme e durata temporale nel capo visivo: maggiore è la presenza sulla *scena* maggiore sarà la loro grandezza sul diagramma. Sono inoltre accompagnati da un segno di *traslazione apparente* identificato con delle piccole frecce in grado di segnalare la direzione che l'elemento in esame sembra assumere rispetto alla traslazione effettiva, che è quella del passeggero a bordo del treno.
- **Path: Idrografia – Elementi lineari continui che nell'immagine del viaggiatore lo accompagnano nel moto continuo.** In questo studio l'elemento lineare per eccellenza è costituito sicuramente dai due fiumi (il Calore prima, l'Ofanto poi) la cui presenza è denunciata più che altro dall'intersezione con la ferrovia e dalla presenza dei ponti (siano essi in muratura che a travatura metallica). Un altro elemento che denuncia la presenza del fiume (oltre che la sua relativa vicinanza al tracciato ferroviario) è sicuramente la vegetazione ripariale che lo ingloba nella maggior parte dei casi (questo dato è ascrivibile, per logica interpretativa, nella categoria "*Districts: Uso del suolo*"). Maggiore sarà la distanza dalla linea blu (*il fiume*, ndr) rispetto all'asse centrale, maggiore sarà la distanza non solo fisica ma anche percettiva del fiume dal treno.
- **Edges: Orografia – Confini fisici o barriere che restringono (o ampliano) il campo visivo del viaggiatore modificando la percezione dello spazio.** Analogamente in questo studio si cerca di definire l'andamento dell'orografia lungo il percorso, rappresentando i *bordi* delle valli dei due bacini idrografici che a seconda della morfologia del terreno si ampliano o si restringono. Le interruzioni di questi segni rappresentano i tratti in galleria che, come è possibile immaginare, annullano completamente la percezione dello spazio circostante. Viene inoltre ispessito il tratto che rappresenta questi bordi quando si vuole indicare una porzione con un forte carattere identificativo rispetto all'orografia complessiva. Quel punto verrà inoltre evidenziato mediante la presenza di un simbolo *Landmark-Punto di riferimento*.
- **Districts: Uso del suolo – Aree che per determinate caratteristiche morfologiche e visive sono ritenute omogenee e dunque assimilabili.** In questo studio viene preso in esame soprattutto l'elemento paesaggistico così da poter rintracciare queste aree nel sistema dell'Uso del Suolo (così come codificato secondo il Corine Land Cover (CLC) 2012). L'ampiezza dell'area è in ogni caso orientativa ma sempre proporzionata alla posizione e all'estensione rispetto al sedime ferroviario e in relazione alle aree attigue. L'intersezione di più *districts* è manifestazione di una frammentarietà del sistema in cui sarà evidentemente presente e maggiormente leggibile una suddivisione dell'Uso del Suolo.
- **Nodes: Aree Campione – Punti di entrata o di uscita in cui il viaggiatore può decidere di fermarsi, sostare e/o ripartire.** Questo simbolismo non viene visto alla stregua dei quattro precedenti bensì come la sommatoria degli stessi: la sovrapposizione di più elementi è in grado di fornirci la possibilità di riconoscere in quell'area un punto nodale.

L'ultimo punto in particolare, i *Nodes*, rappresenta la chiave che traspone questo studio teorico nel campo della praticità. Sia dal punto di vista dell'analisi territoriale che di quella percettiva infatti, si possono individuare delle aree le quali, all'attuale stato delle cose e per via della compresenza di più elementi caratteristici, costituiscono dei potenziali attrattori.

#### 4.4 Un esempio progettuale di riqualificazione territoriale e paesaggistica

Il quadro che viene fuori da quest'approccio didascalico è un quadro in cui la sinergia di diversi fattori, la loro unicità e la loro intrinseca connessione rendono l'ipotesi della fruizione del territorio irpino mediante l'utilizzo del treno, un'idea concreta. Lo strumento del diagramma infatti si appresta a diventare un metodo più immediato e veloce per gestire un territorio così ampio e così vasto, in modo da poter individuare già ad una rapida occhiata le aree su cui poter immaginare dei primi interventi.



A questo punto lo studio lascia spazio alla fase di progettazione, una progettazione che può partire da interventi mirati sul territorio proprio grazie a quello che il territorio è in grado di comunicare. E' importante sottolineare dunque come la riqualificazione territoriale e paesaggistica possa assumere, in una prima fase, il rafforzamento di alcune potenzialità attrattive. L'idea, una volta rintracciati, è quella di evidenziare e ricostruire alcuni *iconemi* del paesaggio irpino: un esempio è dato proprio dalle tracce di vegetazione ripariale. Queste ultime infatti altri non sono che il negativo del sistema idrografico, che nel caso dell'Irpinia appare quanto meno fondante nelle sue dinamiche di sviluppo, fin dai tempi più antichi. Uno sviluppo che come richiamato nella parentesi storica, fu anche uno dei motivi per la localizzazione in queste aree della linea ferroviaria. L'introduzione di specie autoctone e già presenti nell'area (come ad esempio il *Populus Nigra*) per ricucire questi sistemi lineari crea quindi non soltanto la possibilità di riequilibrare il sistema vegetativo ma anche di "esternare" le interconnessioni fra sistemi antropici ed ambientali: basti pensare alla dislocazione di alcune coltivazioni a seconda della composizione del suolo e quindi dalla presenza più o meno massiccia di acqua. Di seguito è riportato un estratto del progetto elaborato a supporto della tesi magistrale dove vengono riportati i diagrammi percettivi sia di studio che di progetto (Figure 15 e 16), uno stralcio della planimetria di progetto che georeferenzia alcuni dei *landmarks* rintracciati nei diagrammi ed evidenzia le tracce di vegetazione ripariale ricostruite (Figura 17) ed infine una restituzione grafica di una delle aree di progetto (Figura 18).

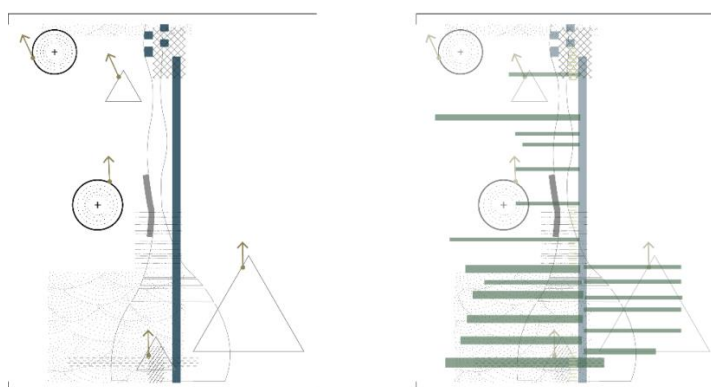


Figure 15 e 16 – Diagrammi Percettivi ed elaborazione del Progetto. Fonte: elaborazione dell'autore



Figura 17 – Progetto di riqualificazione paesaggistica: zona compresa fra Conza e Calitri. Fonte: elaborazione dell'autore.

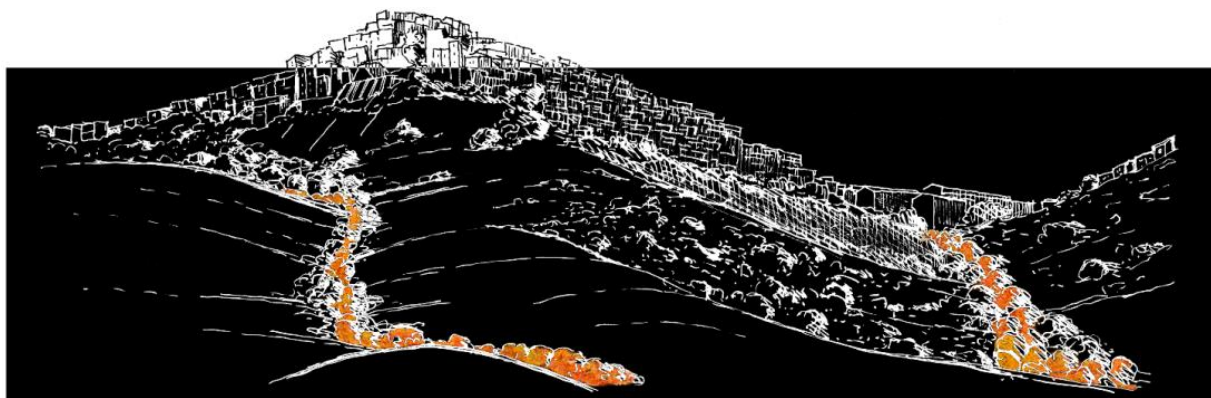


Figura 18 – Progetto di riqualificazione paesaggistica: vista del borgo di Calitri. Fonte: elaborazione dell'autore.

## 5. Verso una diversa immagine del nostro territorio

Lo studio del territorio irpino attraverso la ferrovia ha senza dubbio aperto una parentesi importantissima sul potenziale inespresso di alcune porzioni del nostro paese. Quella che è stata storicamente la sfortuna di parecchie aree interne dell'Italia (così come successo in Irpinia) e che è concisa con il progressivo spopolamento ed abbandono sia fisico che ideologico di queste aree, rappresenta oggi un potenziale punto di partenza.

Paesaggi incontaminati e fermi nel tempo come questo, che racchiudono e conservano gelosamente le tracce del proprio passato, rappresentano una validissima opzione alla frenesia delle città metropolitane, in un contesto socio-urbanistico che vede piano piano l'affermarsi di questa controtendenza.

Ritornare ai paesi, ritornare nei borghi si può, è possibile, soprattutto in un mondo come quello odierno, dove il lavoro avviene sempre più spesso attraverso reti invisibili di connessione e di sharing e dove sempre più spesso la "fisicità" non è considerata un elemento imprescindibile. Ma per tornare in questi borghi, per imparare ad apprezzarli e valorizzarli, bisogna prima di tutto compiere il passo più importante che è quello della conoscenza. Lo scopo di questo studio è stato proprio quello di dimostrare come il legame fra infrastruttura e territorio è talvolta subordinato a dinamiche più ampie, talvolta è più profondo e si snoda all'interno di piccole comunità e contesti di prossimità. Lo svantaggio di una realtà come quella Irpina è soprattutto l'isolamento che ha portato molte delle realtà locali a scomparire nel corso degli anni, in un crescente senso di abbandono sia politico che intellettuale che però non può non confrontarsi con il bisogno di non abbandonare del tutto le aree simbolo di un paese intero.

Con l'iscrizione dell'Avellino-Rocchetta SA nell'elenco delle ferrovie turistiche l'Irpinia ha senza dubbio fra le mani un'occasione importantissima di rilancio culturale e sociale, un'occasione che dipende tuttavia anche dall'impegno che la politica locale (e non solo) sarà in grado di portare avanti. Inserire la riapertura della tratta in un sistema più ampio di programmazione annuale turistica è sì possibile, ma solo mediante la sinergia fra i vari soggetti politici e sociali, i quali, messi da parte qualsiasi forma di concorrenza non fruttuosa, possono finalmente sfruttare il tracciato ferroviario per riscoprire una propria eterogenea unità.

In fondo il senso della ferrovia, all'epoca come oggi, è proprio quello di incernierare in un unico "momento" (in questo caso un momento legato al viaggio) realtà diverse fra loro ma che rientrano in un organismo molto più ampio e molto più vasto. In questo caso è proprio l'eterogeneità che si dispiega agli occhi del viaggiatore il punto di forza di un territorio come quello Irpino, che ha bisogno di essere riscoperto e riletto *in primis* dalla propria gente.

Tutte queste realtà infatti valgono da sole un'esperienza formativa unica (che sia architettonica, paesaggistica etc) ma è raccolte tutte insieme che esprimono il loro reale potenziale e possono inoltre aspirare a diventare un modello virtuoso di rigenerazione territoriale. È come se l'Avellino – Rocchetta SA si riappropriasse del ruolo di narratore di questo racconto chiamato Irpinia, con la sua storia e i suoi

protagonisti, provando a riscrivere la sceneggiatura di un territorio partendo proprio dalla proprie capacità di rappresentarsi agli occhi del lettore.

Perché come ricorda Lynch alla fine di *The view from the road*: “L’esperienza di una città (e di un territorio, aggiungo io) 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.”

## Riconoscimenti

Per la stesura di questo paper ed il progetto di tesi ad esso collegato, ringrazio il prof. Emanuele Von Normann, principale riferimento e guida lungo il percorso di studio alla ricerca di uno spunto sempre innovativo e mai banale, unito ad una profonda passione per lo sviluppo del territorio.

## Riferimenti bibliografici

- Desportes M. (2008), *Trasporti e percezione dello spazio tra XVIII e XX secolo*, Milano, Libri Scheiwiller
- D’Amato A. (1914), *La verde Irpinia: cenni storici, geografici e letterari della provincia di Avellino*, Napoli, Federico e Ardia
- Fortunato G. (1927), *Le strade ferrate dell’Ofanto*, Firenze, Vallecchi
- Melisurgo G.C. (1885), *Andamenti commerciali e strategici e nota geologica per la ferrovia Avellino – Ponte Santo Venere*, Napoli, Marghieri
- Palmira P. (2009), *Accentramento insediativo fra tarda antichità e alto medioevo: dati sull’alta valle del Calore*, in Ebanista C., Rotili M. (a cura di), *La Campania fra tarda antichità e alto medioevo. Ricerche di archeologia del territorio*, Napoli, Cimitile.
- Scazzosi L. (2003), *Leggere il paesaggio. Confronti internazionali*, Roma, Gangemi
- Scibelli O. (2016), *Avellino Rocchetta Sant’Antonio: la ferrovia di Francesco de Sanctis*, Atripalda, Mephite
- Turri E. (2003), *La conoscenza del territorio. Metodologia per un’analisi storico-geografica*, Venezia, Marsilio Ed.
- Turri E. (2011), *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio Ed.
- Turri E. (2014), *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio Ed.
- Turri E. (2001), *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio Rappresentato*, Venezia, Marsilio Ed.
- Sestini A. (1963), *Il paesaggio*, Milano, Club Italiano
- Panzone A. (2003), *Avellino – Rocchetta S.A., con De Sanctis una rete per il Sud*, Lioni, Rotostampa
- Giorgio G. (1977), *Lo sviluppo delle zone interne e le strade ferrate*, Lioni, Poligrafia Irpinia

## Sitografia

- ISPRA, *Sistemi Informativi ed Ambientali*, <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/>
- Moraca M. (2018), *L’uso del suolo in Campania. Dati dal progetto Corine Land Cover*, <http://massimilianomoraca.it/blog/luso-del-suolo-in-campania-dati-dal-progetto-corine-land-cover/>



ISPRA (2006), *La realizzazione in Italia del Progetto Corine Land Cover (CLC) 2006*, ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale <http://www.isprambiente.gov.it/contentfiles/00008300/8329-rapporto-131-2010.pdf/>

Serafino R., *La Ferrovia Avellino - Lioni - Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia*, <http://www.lestradeferrate.it/mono2.htm>

Provincia di Avellino (2010), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, <http://www.provincia.avellino.it/p.t.c.p>

ISTAT, *Demografia in Cifre*, <http://demo.istat.it/>

## ABSTRACT IN INGLESE

With its 118km, the Avellino-Rocchetta Sant'Antonio railway line gives a precise and thorough idea of how diverse and heterogeneous Irpinia is. It is a landscape, cultural and social diversity that perfectly depicts a land whose isolation, despite standing as a strong disadvantage, has allowed the preservation of the value of traditions and uncontaminated landscapes. Along its route, which accurately follows the path of two of the most important rivers in the area, the Calore Irpino and the Ofanto, the railway line makes it possible, for those who visit Irpinia for the first time, to seize all the elements that have shaped the area historically and morphologically. It is a context in which the man and the nature have reciprocally adapted to one another; a context in which the analysis of the territory and landscape become a key tool to acquire, through numerous characterisations, a revalued image. The DOCG vineyards that progressively make way for chestnut trees on the steep mountainsides of the Monti Picentini; the hills along the Ofanto that stand side by side with hardwood forests; the villages entrenched on the high ground that perfectly articulate the alternation between mountains and valleys; these are only a few of the landscapes that it is possible to admire from the window while on the train. What makes the landscape so heterogeneous is also the territory itself, as it is strictly connected to the river basin of the Calore Irpino, the Ofanto and the respective tributaries. The numerous realities the railway line displays can either be evident or, occasionally, hidden. Nevertheless, they undoubtedly represent Irpinia's "visiting card". This also stands as the ultimate goal of this thesis: not only to analyse, decrypt and restore Irpinia's core values, but also to reintroduce them as a key element to a project that aims at the landscape and cultural exploitation. By working mainly on the "characters" and on the scenery framed by the windows on the train, it is possible to identify and rebuild some of these natural elements, enhancing the traces, the systems and the morphology of the territory. This will eventually make them the main characters of what the visitor will cherish while experiencing Irpinia.