

nuovi equilibri territoriali e alternative di vita per le comunità. Ciò è possibile perseguendo una strategia di rivalutazione delle potenzialità latenti fondata su un duplice registro: quello spaziale, in grado di immaginare una riattivazione del territorio attraverso il riuso del patrimonio costruito; quello socioeconomico, finalizzato a combinare il rilancio della dimensione di comunità con il perseguimento della sostenibilità economica delle scelte.

Si tratta dunque di un'azione su diversi fronti: da un lato quello della ricerca, riattivazione ed eventuale integrazione del patrimonio costruito e delle reti infrastrutturali; dall'altro, quello della definizione di dinamiche socioeconomiche in grado di fare massa critica e di creare sinergie in contesti caratterizzati da una densità insediativa medio-bassa. In questo quadro si colloca il presente contributo, il cui obiettivo consiste nel proporre una ricerca sulle potenzialità di un progetto fondato sulla messa a sistema di azioni già innescate da attori diversi su tutto il territorio nazionale: il programma RFI 'Adotta una stazione', le azioni *bottom-up* attivate attraverso le Cooperative di Comunità (cc) – che dal 2017 stanno vanno estendendosi in tutte le regioni – e le azioni della SNAI, rilanciate con il PNRR.

L'impianto teorico e operativo che la ricerca propone persegue una coerenza con i *Sustainable Development Goal* dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile,² e rientra negli obiettivi della Strategia Nazionale Aree Interne, in particolare quelli indicati dalla seconda classe di azioni: 'Progetti di sviluppo locale'. Nel documento di definizione di obiettivi, strumenti e *governance*³ si legge infatti: «L'intervento per innescare processi di sviluppo nelle Aree interne va focalizzato [...] su fattori latenti di sviluppo e su temi catalizzatori e di grande rilevanza, legati anche (ma non solo) alle consistenti potenzialità di risorse nascoste che esistono in queste aree» (SNAI, 2013: 43).

La metodologia di lavoro proposta è fortemente orientata al riuso, alla trasformazione consapevole, alla manutenzione e all'inserimento controllato del nuovo entro il già costruito, al fine di azzerare il consumo di suolo e minimizzare l'impiego di risorse. I due elementi caratterizzanti la ricerca sono:

a) il ruolo che i sistemi infrastrutturali minori, sottoutilizzati o abbandonati, possono svolgere diventando elementi catalizzatori o *microhub* grazie ai quali attivare un doppio sistema di presidio: sociale in tempi ordinari e di protezione civile in tempi di emergenza. Di qui la proposta di assumere come oggetto di intervento manufatti come le stazioni ferroviarie dismesse/impresenziate, per coglierne la dimensione trasformativa attraverso l'individuazione di adeguate azioni e funzioni in grado di valorizzarne il ruolo di strumenti attraverso i quali dare concretezza alle strategie di riuso e di rilancio;

b) la condizione sindemica dell'ultimo anno ha accelerato alcune dinamiche in atto che vedono nelle cc uno strumento capace di coniugare le istanze delle aree interne con azioni fisiche atte a ricostituire un contesto sociale capace di garantire un processo di rigenerazione *bottom-up*; ciò sostiene l'intenzione di legare al territorio e alle comunità di appartenenza, il ruolo e le funzioni che i manufatti del punto a) potrebbero ospitare, sia per costruire una relazione sul piano della spazialità, sia per attivare un processo di appropriazione sociale e culturale, ponendo al centro l'intervento sul costruito.

Proposta per un progetto a supporto della riattivazione delle aree interne

Un doppio sistema di reti, fisiche e sociali, può offrire, se opportunamente organizzato, un contributo alla crescita sociale, culturale ed economica dei territori fragili, costruendo un supporto a un *welfare* capace di definire «nuovi legami tra pezzi di comunità» (Bussone, 2017: 15); a tal fine, è possibile appoggiarsi ad alcune dinamiche inedite e ad altre già in atto ed esasperate dall'emergenza sanitaria.

Innanzitutto, va richiamata l'esperienza del PRIN Recycle Italy,⁴ che ha indagato strumenti e pratiche multidisciplinari per processi di rigenerazione, evidenziando come il sistema delle reti infrastrutturali minori (linee e stazioni ferroviarie) possa diventare un nuovo telaio su cui strutturare opportunità di riattivazione dei territori minori dell'abbandono (Corradi, Massacesi, 2016) (fig. 1).

Successivamente, va ricordato come la crisi pandemica abbia acuito la fragilità di questi territori, bloccando l'economia locale spesso basata sul turismo e sulla produzione enogastronomica a filiera medio-corta. Ciò ha stimolato la nascita di una *microrete* di distribuzione dei prodotti, gestita spesso individualmente tramite canali *social*, e legata in prevalenza alla scala di prossimità e a forme di autorganizzazione, sollevando la necessità di intraprendere azioni a supporto delle comunità, in una condizione di emergenza nell'emergenza, accelerando processi di autorganizzazione nella direzione indicata dal Codice del Terzo Settore.

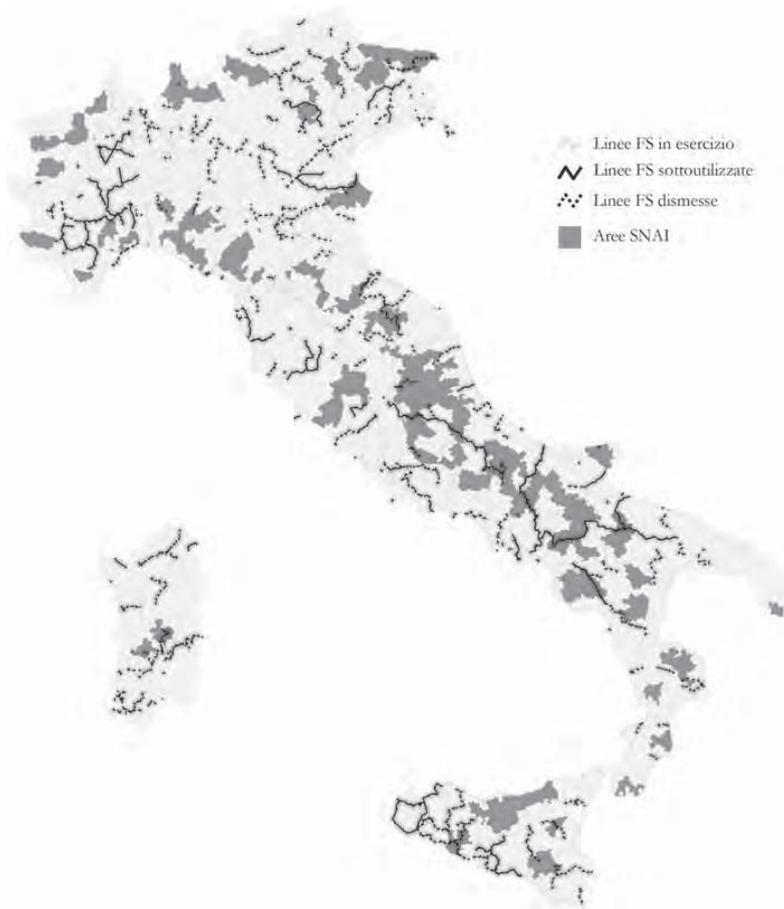
Si tratta di una combinazione di fattori in cui la pandemia ha agito quale elemento catalizzatore, mettendo in moto il processo organizzativo delle Cooperative di Comunità,⁵ forme di impresa del terzo settore⁶ nelle quali i cittadini sono i soggetti economici e imprenditoriali attraverso cui è possibile attivare azioni organizzative a supporto della costruzione di filiere di beni e servizi per la collettività, in un sistema di mutuo soccorso.

La riorganizzazione emergenziale ha inoltre aperto ulteriori interessanti prospettive: la prima è quella offerta dalle nuove opportunità indotte dallo *smart working*, che ha reso possibile l'attivazione di quello che potremmo definire un moto di 'nuovo urbanesimo inverso'; la seconda è rappresentata dal rafforzamento del valore di modelli di vita alternativi a quelli urbani, con condizioni ambientali migliori per qualità di aria, cibo e acqua, oltre a ridotta conflittualità sociale e forte senso di appartenenza ai luoghi.

Queste prospettive inquadrano le possibili azioni progettuali multiscalari ipotizzate dalla ricerca che, attraverso il riabitare i luoghi, possono attivare un processo circolare di messa a sistema di territorio e impresa, nella prospettiva della gestione del rischio da perseguire anche attraverso la manutenzione e la gestione dei luoghi stessi.

La prima azione possibile fa tesoro del programma del Gruppo Ferrovie dello Stato-RFI 'Adotta una stazione', che dal 2015 ha messo a disposizione 1700 delle oltre 1900⁷ stazioni impresenziate che costituiscono una parte importante del patrimonio immobiliare di RFI.

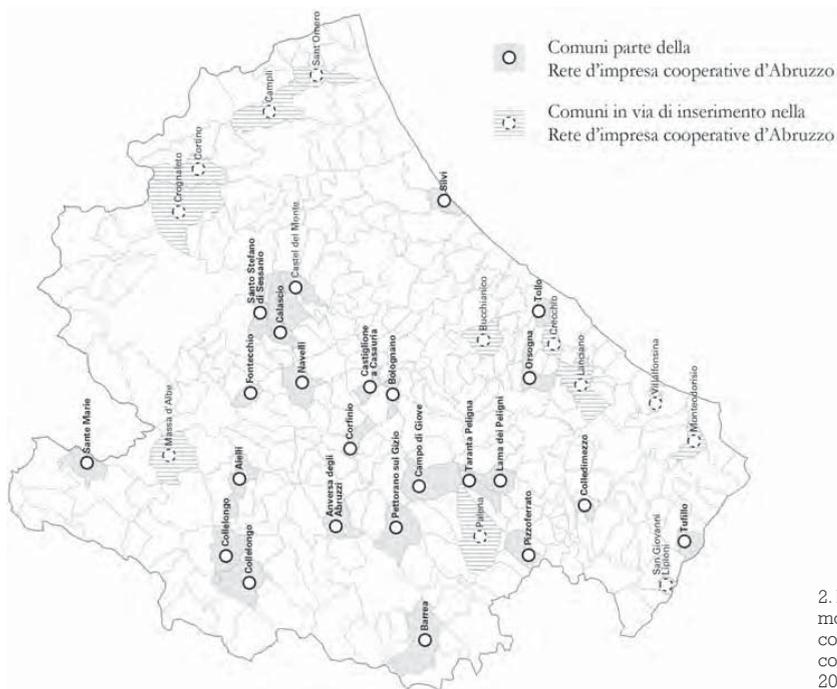
Il programma, che nel 2019 ha già all'attivo quasi 450 stazioni (Gentile, 2019) concesse da RFI in comodato d'uso gratuito per scopi sociali, mostra una serie di *best practices*,⁷ in cui vengono illustrati gli esiti di 4 anni di lavoro su 88 casi diffusi sul territorio



1. L'elaborato mostra la sovrapposizione tra le aree selezionate all'interno della Strategia Nazionale Aree Interne con le linee ferroviarie dismesse e in stato di sottoutilizzo. È possibile notare come, in particolare nell'area dell'appennino centro-meridionale, vi sia una compresenza dei due elementi, aprendo a una possibilità di progetto per un duplice riattivazione dei territori. Rielaborazione degli autori su basi: Aree di progetto SNAI del Comitato Tecnico Aree SNAI, 2019; RFI, 2016, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Aversa: Graficanappa.

italiano, esemplari per qualità delle trasformazioni dello spazio, gestione, coinvolgimento sociale e programma funzionale. In questo telaio esistente, si può constatare come l'insieme delle stazioni impresenziate delle reti regionali, caratterizzate da sottoutilizzo o da dismissione del sistema ferroviario, rappresenti una struttura strategica a supporto di un palinsesto territoriale capillare caratterizzato da fattori di grande potenzialità (Cozza, Valente, 2014). La geografia implicata è definita spazialmente da un posizionamento ricorrente di circa 3 km di distanza dai centri abitati, con facilità d'accesso agli stessi, presenza di connessioni viarie adeguate in relazione a sistemi sovracomunali e consistenza di edifici quali le stazioni stesse, in discreto stato di conservazione. Queste presentano tipologie standardizzate, adatte pertanto ad alcune azioni ripetibili e adeguabili, con relativa facilità, alle normative vigenti. Inoltre, una serie di spazi aperti quali piazzali, aree di manovra e di deposito, configurano ambiti facilmente accessibili a mezzi di soccorso anche di grande dimensione, garantendo inoltre disponibilità di urbanizzazione primaria.

Questa condizione fa sì che gli elementi del patrimonio ferroviario dismesso possano assumere il ruolo di *micro-hub*, capaci di riorganizzare un sistema spaziale e territoriale a partire da una condizione di accessibilità in genere ottimale proprio in virtù del rapporto di scambio ferro-gomma che l'ha originato. A ciò si aggiunge un'ampia offerta di spazi aperti che possono funzionare, se opportunamente attrezzati, sia come luoghi di scambio dei prodotti agroalimentari che come punti di organizzazione di servizi sanitari a supporto delle comunità, per esempio accogliendo camper medici attrezzati digitalmente per la telemedicina, e attivando processi di gestione in condizioni di sicurezza in relazione sia alla pandemia che ad altre forme di catastrofe. Sarebbe quindi possibile offrire un insieme di servizi di supporto a diverse scale e su un piano multifunzionale: medico, psicologico, educativo, formativo, digitale, di servizio alle attività economiche, ecc., divenendo presidi territoriali permanenti.⁸ Un secondo elemento sul quale si intende fondare l'azione della ricerca è il sistema delle, già citate, Cooperative di Comunità, che nell'ultimo anno ha avuto una crescita vertiginosa, come



2. La rete d'impresa cooperative d'Abruzzo mostra una distribuzione capillare dei comuni in cui è presente questa forma consorziativa. Dato registrato nel gennaio 2021. Elaborazione degli autori.

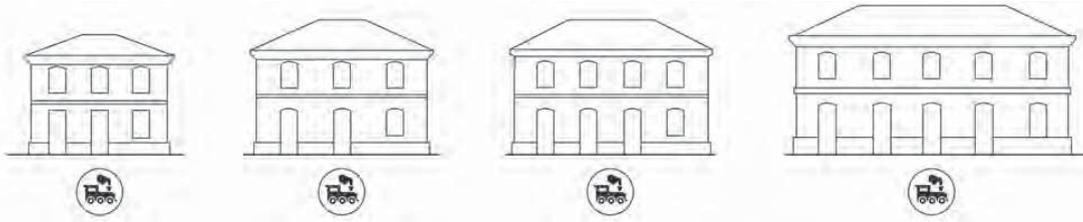
esemplificato dal caso abruzzese che, nell'arco del 2020, ha visto aumentare il loro numero da 11 (inizio anno) fino a 30 unità.⁹ In questo dinamismo, la riorganizzazione delle attività a supporto delle comunità può trovare occasione di incontro con il sistema infrastrutturale esistente attraverso l'attivazione di un processo di riuso del patrimonio ferroviario dismesso, tornando a supportare sistemi economici in un indirizzo di sostenibilità e rimettendo in circolo un capitale fisico e sociale significativo. Il «grande progetto di infrastrutturazione, alle diverse scale che sappia tenere insieme dimensione *logistica*, *ambientale*, e di *welfare*» (De Rossi, 2020: 17), può forse ripartire proprio dalle infrastrutture minori, dalle stazioni impresenziate, dalla comprensione di come i telai esistenti possano servire come base di riscrittura delle relazioni tra spazio, comunità e ambizioni, in una dimensione che vede le comunità coinvolte nel processo di valorizzazione sostenibile, nella «necessità di riallestire i territori come sistemi partecipativi» (Teneggi, 2020: 66). Il processo proposto dalla ricerca apre a nuove opportunità, in cui l'attenzione allo spazio e alla qualità dei processi di trasformazione diviene fondamento di un modello di vita in grado di coniugare esigenze socioeconomiche e ambiente.

Il progetto di architettura si colloca in questo modello, accettando il compito di misurarsi con spazi, vocazioni e aspirazioni, attraverso un attento lavoro di censimento, descrizione e catalogazione critica, che implichi il concetto di durata come elemento di verifica. Un'assunzione di ruolo che vede nei territori minori, nelle infrastrutture e nelle comunità gli elementi catalizzatori del processo circolare di rigenerazione a partire da una condizione di emergenza. Tutto ciò potrebbe rappresentare un'accelerazione di quella «inversione dello sguardo» (De Rossi, 2018: 3-17) che la pandemia ha introdotto rivalutando il ruolo delle aree interne, e che, a sua volta, deve farsi carico di una carenza di servizi di base soprattutto di tipo socio-sanitario e con un *digital device* che non riesce a supportare il sistema delle microimprese che caratterizza queste aree.

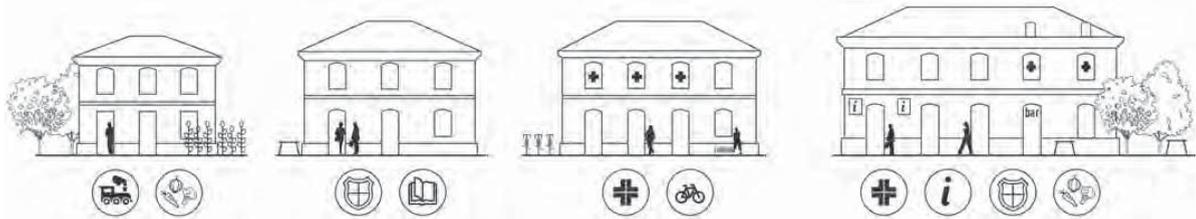
Approcci di economia circolare e processi di rigenerazione per il progetto delle aree interne

Nel passato i principi dell'economia circolare erano impliciti nelle pratiche trasformative dei luoghi: azioni di riuso erano infatti alla base di un'incessante opera di innovazione spaziale e

Individuazione delle tipologie ricorrenti dei fabbricati ferroviari nelle linee minori



Assesti di Microhub



3. I fabbricati ferroviari, storicamente, sono stati concepiti secondo una tipologia fissa, presentando quattro variazioni legate alla dimensione del manufatto. La logica di chiara standardizzazione può oggi favorire un'azione sistematica su questi fabbricati, aprendo però ad una opportunità di specificazione degli interventi. Questa è intesa come risposta a bisogni locali, e quindi in grado di conformare spazi e funzioni specifiche a seconda del sito. Al contempo, il progetto si apre all'utilizzo di risorse locali, anche in relazione alle vocazioni del territorio. In questo modo, la circolarità assume una capacità rigenerativa per questi fabbricati, supportando l'inserimento di pratiche e servizi socio-comunitari (presidi di protezione civile; spazi per telemedicina; centri aggregativi; vendita prodotti km0; ecc.).
Rielaborazioni degli autori su modelli tipologici di I. Briano, 1977, *Storia delle ferrovie in Italia*, Milano: Cavallotti Editore.

architettónica; un *green deal* in cui la scarsità di mezzi e risorse inevitabilmente implicava continuità tra sistemi urbani, paesaggi, architetture e i contesti nei quali si sviluppavano, definendo modelli insediativi in relazione a culture materiali pienamente identificate con le comunità che le avevano prodotte.

Tale condizione ha trovato anche nelle aree interne una specificità che ha contribuito a determinare configurazioni tutt'ora riconoscibili all'interno di un vasto patrimonio materiale abbandonato, in riferimento al quale, in uno scenario post-pandemico, si possono aprire singolari prospettive di riattivazione che intercettano differenti temi e questioni, evidenziando la necessità di una *new 'life cycle' deal* fondato sulle identità culturali delle comunità. Una conferma in tal senso proviene dalla recente adesione dell'Italia alla Convenzione di Faro del 2005,¹⁰ che definisce il patrimonio culturale quale elemento cruciale per la crescita sostenibile.

È proprio su tali prospettive di riattivazione, in rapporto alla dimensione socioeconomica rappresentata dalla rete delle Cooperative di Comunità che si fondano alcune possibili progettualità; queste appaiono come occasioni di rilancio dei territori la cui fragilità è risultata gravemente acuita dalla crisi pandemica.

Nella proposta descritta è evidente come alcune delle iniziative già avviate pongano al centro della riflessione la coniugazione tra progetto e comunità. Analizzando gli accordi di comodato d'uso sottoscritti dal Gruppo Ferrovie dello Stato e dalle associazioni locali,¹¹ è possibile notare come la manutenzione e la gestione degli stabili costituisca parte integrante delle opere affidate. Da ciò, si può ipotizzare uno scenario in cui la stessa manutenzione, ordinaria e in particolar modo straordinaria, divenga azione operativa, costituendo occasione di sperimentazione e coinvolgimento per una progettualità a chilometro zero. Attivare processi di manutenzione, così come di adeguamento sismico, energetico, funzionale, può avviare ragionamenti riguardanti il ciclo di vita dei manufatti, apportando possibili sovrascritture che generino una maggiore sensibilità nell'utilizzo delle risorse locali. È qui che il progetto può assumere la capacità di disvelare la relazione con il territorio, in un processo di incrementale customizzazione dei manufatti, resa possibile dalla standardizzazione originaria dei fabbricati ferroviari e degli spazi annessi (fig. 3). Questi ultimi, soprattutto nel caso dei piazzali antistanti, possono essere un vero e proprio interscambio di funzioni, urbane e

territoriali, fungere da hub attrezzabili a seconda delle fasi ordinarie o emergenziali, assumendo configurazioni che si strutturano su micro-utilities, recuperando aree già artificializzate così da restituire parte della loro natura intrinseca di interfaccia tra il tempo dell'infrastruttura e il tempo lento dei luoghi su cui insistono.

In questa prospettiva, l'economia circolare (Ellen MacArthur Foundation, 2015) assume i tratti di una pratica fortemente *site-specific*, la cui potenzialità non risiede nel solo obiettivo di rigenerare manufatti abbandonati, ma nell'interrogarsi sul processo stesso, indagando il *come*, il *cosa* e il *con chi* della trasformazione. Il progetto viene così inteso come processo di riattivazione in grado di apportare sovrascritture fisiche e nuove pratiche sociali all'interno delle comunità locali. In tal senso, le Cooperative di Comunità possono contribuire ad accelerare processi di rigenerazione, instaurando reti sovralocali in cui l'inserimento di presidi territoriali potrebbe così condurre alla definizione di filiere di prossimità altamente sensibili alla specifica geografia socioeconomica (Beccatini, 2015). Operare questa riattivazione svela la natura trasversale del progetto, in cui la concatenazione tra spazio, reti sociali e ambientali, mostra la reale potenzialità delle strategie proposte.

Rileggere le tracce degli *scarti* del territorio (Archetti *et al.*, 2017), diviene inoltre opportunità di interazione tra patrimonio esistente e nuovi cicli di vita, in un quadro nel quale l'economia circolare è intesa come strategia interpretativa e di indirizzo per la rigenerazione delle aree interne.

Conclusioni

Il post-pandemia può essere un momento di importante messa a sistema di una rete di comunità e, al contempo, di riattivazione e riuso di sistemi infrastrutturali ferroviari quali presidi territoriali, introducendo un concetto di circolarità connessa con la dimensione socioculturale e con il contesto spaziale, attivabile grazie a un'azione coordinata tra soggetti organizzati secondo una forma cooperativa, quale modello in grado di costruire risposte a esigenze locali in un contesto globale.

Per fare ciò è possibile attingere ampiamente dai principi dell'economia circolare, a partire dall'urgenza di riposizionare l'azione progettuale nei territori; in questa prospettiva lo scenario post-pandemico, oltre a evidenziare le fragilità, si pone come momento di particolare fertilità per l'applicazione di tali principi.

In questo scenario, le questioni alla base della presente proposta sono fortemente legate a un approccio multidisciplinare, basato su una consistente dimensione progettuale, della quale è necessario cogliere le implicazioni rispetto alle discipline del progetto dello spazio ed alle caratteristiche specifiche dei territori trattati. In questo senso, appare sempre più necessario richiamare il ruolo centrale che svolgono alcune condizioni strategiche e progettuali di supporto ai processi di riattivazione e valorizzazione dei sistemi territoriali interni, i quali presentano criticità specifiche determinate da condizioni radicalmente differenti rispetto alle aree urbane e periurbane, in termini di tecnologia, digitalizzazione, accesso ai servizi e alla determinazione di standard economici valutabili.

Infine, come sottolineato in Ellen MacArthur Foundation (2020), la pandemia ha messo in luce le criticità del sistema

lineare costituitosi nell'ultimo secolo, aprendo contemporaneamente a un ripensamento strutturale volto alla definizione di una resilienza a lungo termine.

Curare i territori dallo *shock* pandemico diviene dunque occasione per l'inserimento di strategie circolari, nuove pratiche condivise e sperimentazioni di nuovi sistemi spaziali capaci di costruire un *framework* rinnovato del progetto, aumentando la resistenza della società e del territorio nella prospettiva di future catastrofi.

Note

1. Nel libro *Aree interne e COVID*, a cura di N. Fenu, si evidenzia come gli squilibri economici siano stati amplificati dalla pandemia, mostrando la fragilità del rapporto tra contesti urbani e territori minori, in cui questi ultimi rappresentano un luogo ideale per un'alternativa di sviluppo socioeconomico e ambientale sostenibile.
2. In particolare, con il sotto-obiettivo II.a: 'Sostenere rapporti economici, sociali e ambientali positivi tra le zone urbane, periurbane e rurali, rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale', nell'ambito dell'obiettivo II: 'Città e comunità sostenibili'. www.agenziacoese.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/ (accesso 2021.04.15).
3. Documento tecnico allegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013, disponibile su: www.agenziacoese.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/documentazione/ (accesso 2021.04.15).
4. Ricerca PRIN-MIUR 2010-11 (finanziamento del 2013), dal titolo: *RE-CYCLE Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*, coordinatore nazionale, Renato Bocchi (Iuav, Venezia); responsabile dell'unità di ricerca di Milano, Ilaria Valente (Politecnico di Milano).
5. Per maggiori approfondimenti sulle Cooperative di Comunità si consulti: Mori (2015).
6. Per maggiori approfondimenti si veda Codice del Terzo Settore, D.Lgs. 3 luglio 2017, n. 117.
7. Per maggiori approfondimenti si veda: RFI (2019).
8. Questo doppio sistema trova un importante supporto nell'innovazione digitale che può offrire servizi di *welfare* a distanza come opportunità concreta per le aree interne, come esposto in Bussone (2017).
9. Fonte Confcoperative Abruzzo, gennaio 2021.
10. *Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*, aperta alla firma a Faro il 27.10.2005, entrata in vigore il 01.06.2011 - 10, Ratifications, Council of Europe Treaty Series.
11. Per maggiori approfondimenti riguardo quanto previsto a opera dei Comodatari/Conducenti veda: RFI (2019).

Riferimenti bibliografici

- Archetti M., Panunzi S., Pazzagli R., 2017, a cura di, *Aree interne: per una rinascita dei territori rurali e montani*. Soveria Mannelli: Rubbettino.
- Beccatini G., 2015, *La coscienza dei luoghi: Il territorio come soggetto corale*. Roma: Donzelli.
- Briano I., 1977, *Storia delle ferrovie in Italia*, Milano: Cavallotti Editore.
- Bussone M., 2017, «Aree Interne. Laboratori del welfare del futuro». *Archalp*, 14: 12-15. https://issuu.com/archalp-iam/docs/archalp_14/12 (accesso: 2021.04.16).
- Corradi E., Massacesi R., 2016, a cura di, *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Le reti ferroviarie*. Roma: Aracne.
- Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*, aperta alla firma a Faro il 27.10.2005, entrata in vigore il 01.06.2011 - 10 Ratifications, Council of Europe Treaty Series - No. 199 www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/199 (accesso 2021.04.16).

- Cozza C., Valente I., 2014, *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*. Milano: Pearson.
- De Rossi A., 2018, «L'inversione dello sguardo». In: De Rossi A. (a cura di), *Riabitare. L'Italia interna tra abbandoni e riconquiste*. Roma: Donzelli, 3-17.
- De Rossi A., Mascino L., 2020, «Sulla centralità di spazio e territorio nel progetto di rigenerazione delle montagne e delle aree interne». *Archalp*, 4: 13-17. Doi: 10.30682/aa2004a.
- Ellen MacArthur Foundation, 2015, *Growth within: a circular economy vision for a competitive Europe*. www.ellenmacarthurfoundation.org (accesso: 2021.04.12).
- Ellen MacArthur Foundation, 2020, *The circular economy: a transformative Covid-19 recovery strategy*. www.ellenmacarthurfoundation.org/publications/COVID-19 (accesso: 2021.04.14).
- Florida R., Mellander C., Rentfrow P. J., 2013, «The Happiness of Cities». *Regional Studies*, 47, 4: 613-627. Doi: 10.1080/00343404.2011.589830.
- Gentile M., 2019, «Un riuso sociale del patrimonio ferroviario». In: RFI, 2019, *Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario*. Roma: RFI Relazioni esterne. www.rfi.it/content/dam/rfi/stazioni/spazi-in-stazione/RFI_Stazioni_impresenziate.pdf (accesso: 2021.04.16).
- Massa F., 2021, *Fuga dalla città. Milano-Italia. L'inchiesta sulla metropoli simbolo di un Paese che fatica a rialzarsi*. Milano: Chiarelettere.
- Mori P.A., 2015, *Comunità e cooperazione: l'evoluzione delle cooperative verso nuovi modelli di partecipazione democratica dei cittadini alla gestione dei servizi pubblici*, Euricse Working Papers, 77-15. Doi: 10.2139/ssrn.2390748.
- RFI, 2019a, *Come richiedere per finalità sociali locali ferroviari non utilizzati*. Roma: RFI Relazioni esterne. www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-le-persone/riutilizzo-patrimonio/Riutilizzo_patrimonio_adotta_una_stazione.pdf (accesso: 2021.04.12).
- RFI, 2019b, *Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario*. Roma: RFI Relazioni esterne. www.rfi.it/content/dam/rfi/stazioni/spazi-in-stazione/RFI_Stazioni_impresenziate.pdf (accesso 2021.04.15).
- Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI), 2013, *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato.
- Teneggi G., 2020, «L'opera e il tempo dei sistemi territoriali». In: Fenu N. (a cura di), *Aree interne e Covid*. Siracusa: Lettera22, 64-68.
- Torella F., Coltellese T., 1999, a cura di, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità, politiche economiche e sociali. Ferrovie dello Stato*. www.osservatorio-riuso.it/cgi-bin/documentazione/Stazioni-impresenziate_file.pdf (accesso 2021.04.10).