

VALORIZZAZIONE TURISTICA DEL PATRIMONIO UNESCO E FERROVIE DISMESSE: IL CASO DEL “TRENO DEL SACRO MONTE”

Carla Ferrario e Marcello Tadini*

Abstract

TOURISM PROMOTION OF UNESCO HERITAGE SITES AND DISUSED RAILWAYS: THE CASE OF THE “SACRO MONTE TRAIN”. – The paper analyses the relationship between tourism and transport through an integrated approach linking cultural heritage and mobility infrastructure. It focuses on the Sacred Mountains of Piedmont and Lombardy, where religion, art, culture and nature are closely interconnected. From a transport perspective, the study examines the heritage of Italy’s disused railways and their potential for restoration. It highlights how railway reactivation can foster territorial regeneration and enhance cultural, environmental and tourism value. The case study of the Novara–Varallo railway is analysed through the experience of the “Sacro Monte Train.” This initiative demonstrates how reusing disused railways for tourism can support local development. It also promotes the mountain area of Varallo and its UNESCO-recognised Sacred Mountain.

Key words: Disused railways, tourism enhancement, tourist trains, Sacred Mountains of Piedmont and Lombardy.

1. Introduzione

Negli ultimi anni, la riflessione scientifica e le politiche di gestione del patrimonio culturale hanno posto crescente attenzione alle strategie di valorizzazione sostenibile dei siti UNESCO, con particolare riferimento alla loro integrazione all’interno dei sistemi territoriali e alla promozione di forme di fruizione compatibili con la tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico. In questo contesto, il turismo lento e la mobilità dolce stanno assumendo un ruolo sempre più rilevante come strumenti di valorizzazione territoriale e di sviluppo locale.

Tra le infrastrutture che favoriscono l’integrazione tra territori montani e turismo culturale e lento, la ferrovia riveste un ruolo strategico. Quest’ultima originariamente utilizzata per il trasporto ordinario, ha subito un periodo di inattività a causa dell’indebolimento demografico ed economico del territorio, per poi essere recuperata negli ultimi due decenni, consentendo la valorizzazione sia del patrimonio ferroviario sia dell’attrattività turistica delle aree interne (Delle Donne, 2024).

*Dipartimento di Studi per l’Economia e l’Impresa, Università del Piemonte Orientale. Marcello Tadini, marcello.tadini@uniupo.it; Carla Ferrario, carla.ferrario@uniupo.it

Corrispondenza: marcello.tadini@uniupo.it

Attribuzioni: il contributo è frutto del lavoro congiunto dei due autori; tuttavia a Carla Ferrario va attribuita la stesura dei paragrafi 1, 2 e 4, mentre a Marcello Tadini quella dei paragrafi 3, 5 e 6.

Tra le strategie più promettenti in questa direzione rientra il recupero e il riuso delle infrastrutture di trasporto dismesse, in particolare delle linee ferroviarie storiche, riconvertite a fini turistici. Le ferrovie rappresentano oggi una pratica diffusa a livello internazionale per promuovere forme di mobilità lenta lungo itinerari turistico-culturali, capaci di connettere tra loro paesaggi naturali, centri storici e siti di interesse culturale.

Nel contesto italiano, il riuso delle ferrovie dismesse si inserisce in una più ampia strategia di valorizzazione del patrimonio territoriale, contribuendo alla creazione di reti di turismo *slow* che favoriscono un'esperienza di visita più consapevole e immersiva.

Alla luce di queste premesse, il contributo si propone di analizzare il caso della valorizzazione turistica del patrimonio UNESCO e delle ferrovie dismesse, con particolare riferimento al “Treno del Sacro Monte”, mettendo in evidenza la forte connessione che può nascere tra turismo, patrimonio e viaggio.

I nuovi modelli e le pratiche di consumo turistico innescate dall'utilizzo dei mezzi di trasporto riqualificati quasi esclusivamente a scopo *lesure*, creano un nuovo rapporto tra destinazione e visitatore. Il ruolo del visitatore cambia: da semplice “ospite” a “viaggiatore-turista”.

Lo scopo è quello di analizzare come la valorizzazione turistica possa puntare alla creazione o al recupero di itinerari “alternativi” legati alla tradizione locale, privilegiando percorsi esperienziali che favoriscano l'immersione del turista nel paesaggio, nelle tradizioni, nella memoria storica e nelle vocazioni del territorio.

La ricerca adotta un approccio qualitativo e interdisciplinare, combinando un'analisi della letteratura della geografia del turismo e dei trasporti con i riscontri empirici (e ove è stato possibile quantitativa). In particolare, il “Treno del Sacro Monte” viene preso come caso esemplare per indagare le dinamiche di riuso delle ferrovie dismesse e il loro impatto sulla valorizzazione del territorio, attraverso una migliore fruizione del suo patrimonio culturale. Quest'ultimo non è rappresentato solo dal valore storico, religioso e architettonico del Sacro Monte di Varallo, ma anche da quello dei tracciati e delle strutture di trasporto storiche, favorendo una piena integrazione tra infrastruttura e meta, attraverso “il recupero, il riuso intelligente e la reinterpretazione delle infrastrutture di trasporto come parte costitutiva dell'identità dei luoghi” (Cresta, 2019; PSMT, 2017).

2. Il turismo culturale e le destinazioni patrimonializzate

Il turismo culturale è una pratica di *lesure* in cui la motivazione principale dei visitatori è la conoscenza e la fruizione degli elementi culturali, tangibili e intangibili, di un luogo, quali storia, arte, tradizioni, usi della popolazione locale e patrimonio culturale materiale e immateriale.

Secondo la definizione¹ dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO, 2017), esso comprende gli spostamenti effettuati per motivi culturali, come la visita a siti

¹ Nella letteratura accademica è possibile rintracciare numerose definizioni di turismo e di turista culturale, elaborate da diversi autori e istituzioni nel corso del tempo. Tali definizioni riflettono approcci teorici differenti e mettono in evidenza aspetti diversi del fenomeno, come la motivazione del viaggio, il grado di coinvolgimento del visitatore o la tipologia di esperienza culturale ricercata. Nel presente lavoro sono state prese in considerazione solo alcune di queste definizioni, a titolo esemplificativo, con l'obiettivo di evidenziare le principali interpretazioni del concetto presenti in letteratura.

storici, la partecipazione a eventi, esposizioni e festival, nonché la scoperta di usi e costumi locali, evidenziando la stretta connessione tra turismo e patrimonio culturale dei territori.

Autori come Hughes (2005), affermano che il termine turismo culturale può essere applicato a un'ampia gamma di attività; comprende il patrimonio culturale e la partecipazione a spettacoli di musica, danza e teatro.

Particolarmente significativa è la definizione proposta da Stebbins (1996), secondo il quale il turismo culturale è un genere di turismo di interesse speciale basato sulla ricerca e sulla partecipazione a esperienze culturali nuove e profonde, siano esse estetiche, intellettuali, emotive o psicologiche. Questa definizione mette in evidenza la dimensione motivazionale che caratterizza il turismo culturale, sottolineando come il visitatore non si limiti alla semplice osservazione passiva, ma ricerchi attivamente esperienze capaci di arricchirlo dal punto di vista cognitivo ed emotivo.

La motivazione rappresenta quindi l'elemento distintivo che consente di identificare il turista culturale. Tuttavia, le ragioni alla base della fruizione culturale non sono omogenee, poiché esistono diversi livelli di coinvolgimento: si va dalla ricerca intenzionale di esperienze culturali profonde fino alla fruizione occasionale durante viaggi intrapresi per altre finalità. In base a questa prospettiva, il visitatore culturale può essere suddiviso in diverse categorie.

Una delle classificazioni più note è quella proposta da Richards (1996), che distingue due categorie principali: il turista culturale specifico e il turista culturale generale.

Il primo sceglie una destinazione principalmente per le sue attrazioni culturali e tende ad appartenere alla classe media, con un livello di istruzione elevato e un buon reddito. Il secondo, invece, integra la dimensione culturale con altre attività tipiche del viaggio, come intrattenimento, shopping e *sightseeing*. Successivamente, Richards e Wilson (2006) ampliano la prospettiva definendo il turismo culturale in senso più generale come i movimenti di persone verso attrazioni culturali, arti e manifestazioni al di fuori del proprio luogo di residenza, con l'obiettivo di acquisire nuove conoscenze e soddisfare bisogni culturali. Un'ulteriore classificazione è quella proposta da Bywater (1993), che distingue i turisti culturali in base al grado di motivazione e sensibilità verso l'esperienza culturale. I turisti culturalmente motivati considerano la cultura il principale motivo del viaggio e organizzano l'intera esperienza attorno alla visita di un luogo specifico o alla partecipazione a un evento culturale. Accanto a questi, l'autore individua i cosiddetti turisti "culturalmente attratti", che viaggiano principalmente per altre ragioni ma, durante la vacanza, partecipano comunque ad attività culturali, come la visita a musei o monumenti.

Il turismo culturale si configura come una forma di viaggio in cui la domanda si traduce in un coinvolgimento diretto del turista nelle attività e nelle espressioni culturali del territorio, valorizzando non solo la fruizione dei beni materiali, ma anche l'interazione con le dimensioni immateriali della cultura locale.

Infine, la breve revisione della letteratura appena citata mostra come il campo della ricerca sul turismo culturale e sul patrimonio sia sempre più articolato e diversificato, soprattutto alla luce delle caratteristiche del turista postmoderno (Urry, Larsen, 2011). A tali prospettive si affianca oggi una crescente attenzione verso temi quali la sostenibilità, il comportamento dei visitatori, l'impiego delle tecnologie digitali e la dimensione esperienziale del turismo. Tali elementi offrono prospettive multidisciplinari utili per comprendere il rapporto tra turismo culturale e

valorizzazione delle destinazioni patrimonializzate come fenomeni dinamici e complessi.

Le destinazioni con riconoscimenti UNESCO, in particolare, offrono un *brand* riconosciuto a livello internazionale che può incrementare la visibilità e il flusso turistico, favorire lo sviluppo locale e catalizzare investimenti per la conservazione e l'interpretazione dei patrimoni. Tuttavia, numerosi studi sottolineano che la semplice iscrizione a liste internazionali non garantisce automaticamente sostenibilità o benefici diffusi: richiede politiche di gestione attive, coinvolgimento delle comunità locali e strategie volte a integrare la tutela del patrimonio con la fruizione turistica responsabile.

Secondo Ritchie e Crouch (2003), una destinazione turistica non è solo uno spazio geografico, ma un sistema complesso di attrazioni, servizi di ospitalità e ristorazione, attività ricreative ed eventi che, nel loro insieme, ne definiscono l'identità e la capacità di attrarre visitatori.

Il processo di sviluppo di una destinazione turistica si fonda sulle risorse già esistenti e sulla capacità di valorizzarle in un contesto competitivo e in continua trasformazione. Leiper (1979) propone una definizione di destinazione turistica come luogo in grado di attrarre visitatori, inducendoli a permanere per un determinato periodo. Tale luogo si caratterizza per l'offerta di attrazioni naturali e culturali uniche, che ne differenziano l'identità rispetto al punto di origine del turista. Lo stesso autore propone un approccio sistemico allo studio delle destinazioni, evidenziando come fattori quali la morfologia, l'accessibilità e le risorse disponibili rappresentino elementi determinanti per il loro successo. Sulla base di tale prospettiva, è possibile ampliare ulteriormente la definizione di destinazione, intesa come un sistema integrato in cui attrazioni, accessibilità e servizi interagiscono in modo sinergico, contribuendo alla creazione di un'esperienza complessiva per il visitatore.

L'accessibilità concorre a determinare l'attrattività di una regione turistica, poiché una destinazione poco accessibile diviene anche poco attrattiva. È l'insieme delle condizioni generali di accesso nello spazio turistico in relazione ai poli di partenza dei flussi turistici. Dipende sia dalle differenti infrastrutture di collegamento tra il territorio che si intende visitare (l'area di destinazione) e la regione da cui si parte (poli di irradiazione) sia dalle condizioni socio-politiche della destinazione.

In questo contesto, le modalità d'accesso non riguardano soltanto la presenza di collegamenti efficienti, ma anche la capacità di un territorio di riutilizzare e reinterpretare le proprie infrastrutture di mobilità come parte integrante dell'esperienza turistica. Le trasformazioni della domanda e la crescente attenzione verso forme di viaggio sostenibili e lente hanno infatti contribuito a ridefinire il ruolo delle vie di comunicazione storiche, aprendo nuove prospettive per la loro valorizzazione in chiave turistica.

Negli ultimi anni le ferrovie dismesse sono state progressivamente reinterpretate come risorse per lo sviluppo turistico, in particolare nelle aree interne e rurali, rappresentando una strategia di valorizzazione dell'accessibilità territoriale alternativa, capace di coniugare tutela del patrimonio infrastrutturale, promozione del turismo e rigenerazione economica locale (Giuntarelli, 2017). In alcuni contesti italiani, tali interventi hanno facilitato la creazione di nuovi prodotti turistici legati al paesaggio, alla cultura locale e all'enogastronomia, contribuendo a rafforzare l'attrattività di territori marginali spesso caratterizzati da spopolamento e ridotta accessibilità.

Le ex linee ferroviarie, infatti, possono collegare piccoli borghi, siti culturali e risorse naturali, favorendo forme di turismo lento ed esperienziale sempre più richieste dal turista contemporaneo (Urry, Larsen, 2011). In questo senso, la valorizzazione delle ferrovie dismesse si inserisce nelle più ampie politiche di sviluppo delle aree interne, dove il turismo rappresenta uno strumento di diversificazione economica e di recupero del patrimonio materiale e immateriale. La trasformazione delle infrastrutture ferroviarie in itinerari turistici contribuisce quindi non solo alla ripresa della fruizione del territorio, ma anche alla costruzione di nuovi legami tra mobilità, paesaggio e patrimonio locale.

3. Le linee ferroviarie dismesse e la riconversione turistica

Le ferrovie dismesse sono costituite dai tratti di ferrovie pubbliche, statali o in concessione, a scartamento ordinario o ridotto, soppressi, chiusi al traffico regolare o mai entrati in servizio, che collegavano due o più stazioni, fermate o località di servizio (RFI, 2016).

Come evidenzia la letteratura sul tema, la dismissione delle linee ferroviarie è un fenomeno che ha interessato tutti i paesi industrializzati a partire dal secondo dopoguerra (Appleton, Appleton, 1970; Sarmiento, 2002; Schwieterman, 2001, Eizaguirre-Iribar, Grijalba, 2020).

Negli ultimi decenni il futuro delle linee ferrovie dismesse è diventato un tema rilevante e dibattuto alla luce delle potenzialità di sviluppo connesse con il riutilizzo delle stesse. In relazione al patrimonio infrastrutturale, agli elementi architettonici, alle testimonianze culturali, ai paesaggi naturali e alla mobilità sostenibile, le linee ferroviarie dismesse sono contraddistinte da un evidente potenziale di sviluppo locale (Galindo, Sabaté, 2009), generalmente legato al turismo (Taylor, 2015; Willard, Beeton, 2012).

Come sottolinea Claroni (2020), in tempi recenti il trasporto ferroviario ha assunto nuovamente una posizione di rilievo nell'ambito turistico, favorendo la nascita di una nuova tipologia di turismo basato sulla riattivazione delle linee dismesse con un significativo valore storico, culturale e paesaggistico e sul riutilizzo di materiale rotabile d'epoca (Astrella, 2018): si tratta del cosiddetto «turismo ferroviario». Si è venuta, infatti, a consolidare una forma autonoma di turismo, in cui il viaggio in treno costituisce il fine stesso della vacanza (Rocca, 2013). Un turismo, dunque, di tipo esperienziale e alternativo in cui, secondo Kosters (1992), il treno è visto come un luogo di intrattenimento diverso che permette una migliore osservazione dei paesaggi naturali e un maggiore contatto con i territori attraversati.

Mentre solitamente le linee ferroviarie sono utilizzate come mezzo di trasporto che collega il luogo di origine della domanda con la destinazione turistica, in altri casi possono soddisfare la ricerca di intrattenimento dei turisti locali e stranieri (Reis, Jellum, 2012). In quest'ultimo caso i treni diventano un prodotto turistico oltre che in un "semplice" mezzo di trasporto (Doğan, Pekiner, Karaca, 2018).

È importante ricordare che esistono treni turistici che sono stati creati allo scopo: è il caso di quelli che percorrono ferrovie nate con specifica vocazione turistica (molte linee alpine di Francia, Svizzera e Austria) che sono gestite da imprese ferroviarie e hanno una struttura tecnico-amministrativa esclusivamente professionale. È quindi opportuno fare una distinzione fra le ferrovie turistiche «professionali», gestite con logiche e strutture analoghe alle normali imprese ferroviarie, e quelle «contemplative»,

cioè gestite da imprese con forte apporto di volontariato e in stretta connessione col territorio (Sgarbi, 2020).

A quest'ultima fattispecie appartengono le ferrovie turistiche riconvertite, con lo scopo di recuperare le linee ferroviarie dismesse. Esse si trovano generalmente in prossimità di significative risorse naturali o paesaggistiche (Angrilli, 2002), motivo per il quale è difficile adeguare e ammodernare i tracciati secondo le richieste attuali (di modernità e velocità) del mercato del trasporto passeggeri. Il fattore più rilevante di questa soluzione è quello di poter conservare (o ristrutturare) il tracciato e le strutture presenti, considerando il loro valore paesaggistico e storico (Borioni, 2022).

Di fronte alla dismissione di una linea ferroviaria, il riutilizzo dei tracciati e la riattivazione come mezzi per la riscoperta e valorizzazione in chiave turistica dei territori attraverso il viaggio su treni d'epoca permettono di vivere un'esperienza alternativa, secondo un approccio più lento al percorso turistico (Astrella, 2018).

Una maggiore attenzione per l'ambiente e una diversa e più consapevole percezione del paesaggio rappresentano le peculiarità che caratterizzano la "ferrovia turistica" (Maggi, 1997, 2011; Dallen, 2007; Becker, George, 2011; Oppido, 2014; Battino, Donato, Mele, 2018).

Secondo Cresta (2019, p. 93), non si tratta di un nuovo tipo di turismo, quanto piuttosto di "una pratica di consumo, una filosofia, uno stile di vita, uno stato della mente, in cui il turista rallenta per conoscere meglio, per approfondire, per cercare e trovare nuovi momenti di socialità a partire dai luoghi, dalla cura, dall'attenzione, per coltivare passioni, per fruire in profondità luoghi, vissuti, comunità, cercando di superare la cultura della velocità e dell'immediatezza a cui i progressi tecnologici e i ritmi frenetici della vita contemporanea ci hanno abituati".

Lasciando in secondo piano la riflessione circa la questione se si tratti o meno di una nuova forma di turismo o di una "semplice" ridefinizione della pratica di consumo turistico, ciò che appare rilevante ai fini della nostra analisi è la raggiunta consapevolezza che le ferrovie turistiche possono svolgere un significativo ruolo di valorizzazione per i territori interessati dalla linea e dal servizio ferroviario.

In sintesi, le ferrovie turistiche possono essere identificate quali linee ferroviarie specializzate per l'esercizio di treni turistici. Su tali tratte non si svolge più il servizio ordinario di trasporto di passeggeri e merci ma vengono destinate, se la linea è in buono stato di conservazione, a uno specifico esercizio di tipo turistico, spesso con l'impiego di materiale rotabile storico o d'epoca. Su queste linee il servizio ferroviario è limitato ad un esercizio semplificato per le caratteristiche dell'offerta: bassa velocità, itinerari di lunghezza relativamente breve, presenza di un solo convoglio circolante per l'intera tratta (Sgarbi, 2020).

L'elemento chiave delle ferrovie turistiche è quello di trasformare gli svantaggi tipici delle linee minori (bassa velocità, tracciati complicati dal punto di vista orografico, scarsa utenza, forte concorrenza del trasporto su gomma) in vantaggi dal punto di vista turistico e culturale. I punti di forza che ne derivano sono (Sgarbi, 2020):

- valorizzazione delle zone rurali e a spiccata vocazione paesaggistica;
- salvaguardia di un patrimonio di infrastrutture, linee, tracciati, opere d'arte, finalizzato al mantenimento della storia e della cultura ferroviaria;
- recupero e riutilizzo di rotabili ferroviari storici per il turismo sostenibile;
- riscoperta del viaggio lento e in modalità collettiva.

Considerando il focus del lavoro, risulta di particolare interesse la riconversione turistica delle linee dismesse poiché diventa uno strumento operativo per la valorizzazione culturale e patrimoniale dei territori collegati dalla ferrovia e una strategica opportunità di sviluppo per gli stessi (Tadini, 2023).

4. I Sacri Monti e il caso di studio di Varallo

I Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia costituiscono un sistema di complessi devozionali di eccezionale valore storico, artistico e paesaggistico, sviluppatosi tra la fine del XV e il XVII secolo nell'area alpina e prealpina dell'Italia settentrionale. Questi luoghi nacquero come mete di pellegrinaggio alternative alla Terra Santa, con l'obiettivo di offrire ai fedeli un'esperienza spirituale accessibile e riproducibile attraverso la rappresentazione simbolica dei luoghi e degli episodi fondamentali della storia sacra cristiana. I Sacri Monti si configurano come percorsi devozionali strutturati lungo versanti collinari o montani, nei quali una sequenza di cappelle e spazi sacri ospita cicli pittorici e gruppi scultorei dedicati alla vita di Cristo, della Vergine Maria o dei santi, inseriti in contesti naturali di particolare pregio paesaggistico.

Come evidenziato da Barbero (2004), un Sacro Monte può essere definito come «un complesso devozionale posto sul versante di una montagna con una serie di cappelle o edicole in cui vi sono rappresentate, con dipinti e sculture, scene della vita di Cristo, di Maria o dei santi». Questi complessi rappresentano una reinterpretazione simbolica della Nuova Gerusalemme e consentono ai pellegrini di intraprendere un percorso spirituale che riproduce, in scala ridotta, i luoghi della Passione di Cristo. La loro collocazione in ambienti naturali appartati e la struttura narrativa dell'itinerario processionale favoriscono un'esperienza immersiva e contemplativa, in cui il paesaggio diventa parte integrante del dispositivo devozionale.

Il modello del Sacro Monte nasce in ambito cristiano tra la fine del XV secolo e la prima metà del XVI secolo e si diffonde, durante la Controriforma, in tutta Europa e nel Nuovo Mondo. L'obiettivo era di offrire ai pellegrini un'alternativa sicura e accessibile a un viaggio pericoloso e costoso verso la Terra Santa, soprattutto dopo il consolidamento del potere ottomano in Medio Oriente, che rese tali pellegrinaggi rischiosi (Sacri Monti, 2025).

Questi complessi offrono un pellegrinaggio "ideale", ripetibile e sicuro, facilmente accessibile anche ai fedeli locali. Le principali caratteristiche dei Sacri Monti sono rappresentate da: un itinerario devozionale lungo la collina che guida il pellegrino lungo una narrazione figurativa diacronica, permettendo un'esperienza immersiva e riflessiva; la presenza di chiese e cappelle interne con rappresentazioni artistiche suggestive, di dimensioni e stili diversi, che illustrano un tema comune; una tradizione secolare di pellegrinaggio e fede.

Il valore storico, artistico e paesaggistico di questi complessi è stato riconosciuto a livello internazionale con l'iscrizione dei Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO nel 2003. Tale riconoscimento sottolinea il carattere eccezionale di questi luoghi, nei quali la dimensione religiosa si intreccia con quella culturale e ambientale, generando un sistema territoriale in cui fede, arte e paesaggio dialogano in modo armonico (Sacri Monti, 2025).

I Sacri Monti di Piemonte e Lombardia (Figura 1), iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO² nel 2003, rappresentano l'integrazione eccezionale di arte e architettura nel paesaggio per motivi spirituali, testimoniando il valore culturale e religioso di questi luoghi attraverso le interazioni con i visitatori (Di Giovine, 2009). Questi complessi integrano architettura e arte sacra nel paesaggio naturale, con finalità didattiche e spirituali, hanno influenzato non solo sono stato un esempio virtuoso in Italia, ma hanno influenzato lo sviluppo di altri luoghi religiosi in Europa (Afferni, Mangano, 2009; Sacri Monti, 2025).

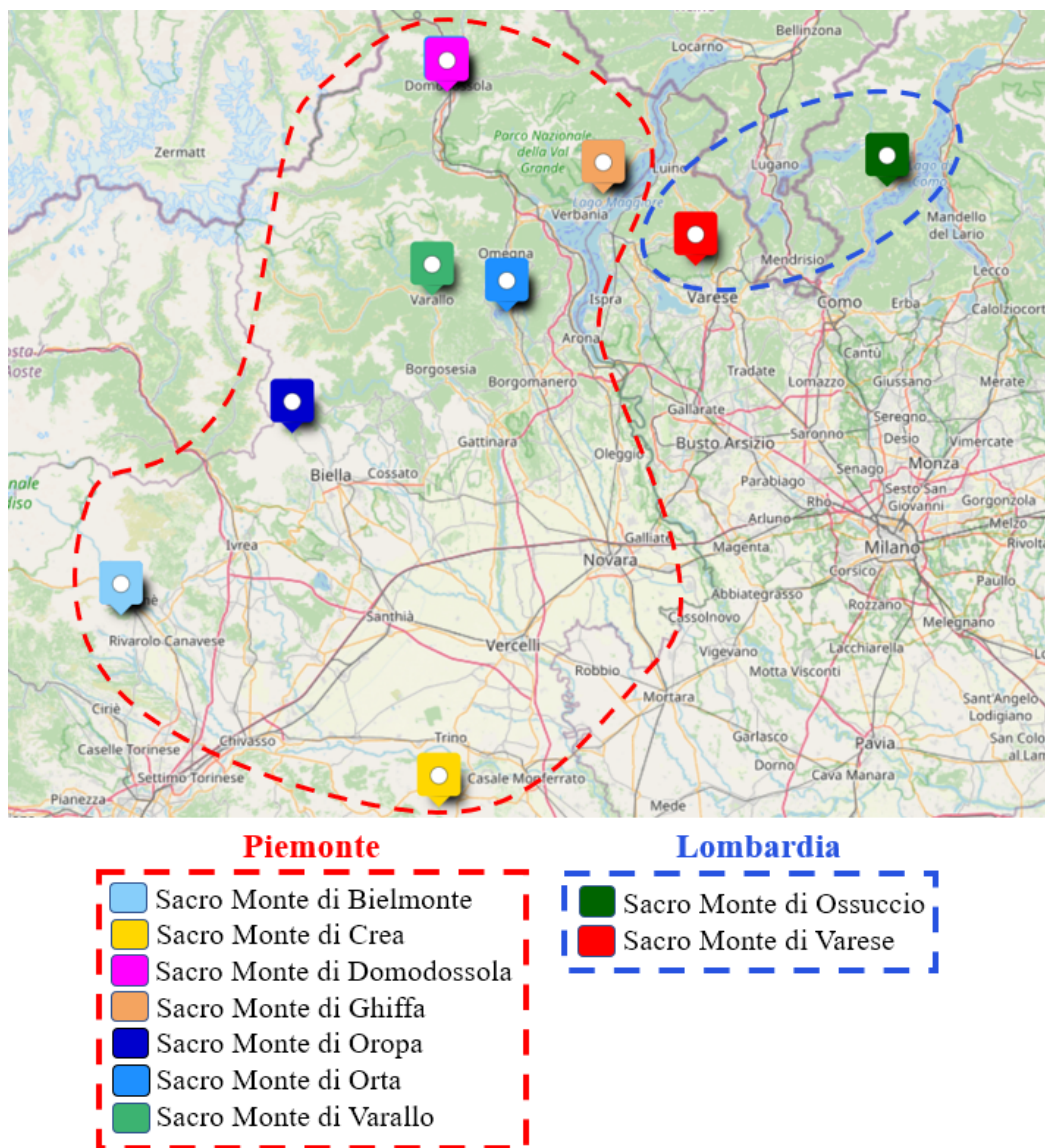


Figura 1. I Sacri Monti di Piemonte e Lombardia.
Fonte: elaborazione da Openstreetmap

² Durante la ventisettesima sessione del Comitato per il Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, svoltasi a Parigi dal 30 giugno al 5 luglio 2003, sono stati iscritti ventiquattro nuovi siti nella Lista del Patrimonio Mondiale, tra cui i Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia. La candidatura era stata presentata dalla Regione Piemonte, dalla Soprintendenza regionale per il Piemonte e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in collaborazione con le autorità lombarde e gli enti civili e religiosi coinvolti.

Ancora oggi i Sacri Monti continuano a essere mete molto visitate, sia da singoli fedeli sia da gruppi organizzati, provenienti da diverse comunità religiose. La dimensione devozionale è testimoniata dalla presenza di numerosi ex-voto (oggetti offerti a Dio per una grazia chiesta o ricevuta) che si conservano nei vari complessi. Tuttavia, rispetto al passato, la pratica del pellegrinaggio tradizionale ha progressivamente perso la sua centralità: la visita ai Sacri Monti non rappresenta più esclusivamente un atto di fede, ma si configura sempre più come un'esperienza culturale, artistica e paesaggistica. I visitatori, infatti, sono oggi spesso mossi da motivazioni di carattere storico, naturalistico o legate al desiderio di vivere forme di turismo lento e meditativo, orientate alla ricerca di benessere interiore piuttosto che alla devozione religiosa in senso stretto.

Il primo e più significativo esempio di questo modello è rappresentato dal Sacro Monte di Varallo, fondato alla fine del Quattrocento dal frate francescano Bernardino Caimi, che dopo aver soggiornato in Terra Santa concepì l'idea di riprodurre i luoghi principali in Valsesia. Il progetto, sostenuto dalle autorità religiose e civili dell'epoca, si sviluppò progressivamente grazie al contributo di importanti artisti dell'area piemontese e lombarda, trasformando il sito in un complesso monumentale di grande rilevanza culturale. Nel corso del XVI e XVII secolo, anche grazie all'impulso della Controriforma e all'azione di figure ecclesiastiche come Carlo Borromeo, il modello dei Sacri Monti si diffuse in diverse regioni dell'Italia settentrionale, dando origine a un sistema di santuari caratterizzati dall'integrazione tra architettura, arte figurativa e paesaggio naturale (Fontana, Lodari, Sorrenti, 2004).

Tra i diversi complessi, il Sacro Monte di Varallo riveste un ruolo centrale sia per la sua antichità sia per la complessità della sua configurazione urbanistica e simbolica. Situato in Valsesia, il sito è spesso definito "Nuova Gerusalemme" per la volontà originaria di riprodurre il Santo Sepolcro e i luoghi della Passione di Cristo. A differenza di altri Sacri Monti, esso presenta una struttura assimilabile a quella di una città ideale, con mura storiche, piazze e un articolato sistema di cappelle inserite in un paesaggio naturale organizzato secondo criteri scenografici e simbolici.

In particolare, grazie al riconoscimento dell'UNESCO quale patrimonio dell'umanità, il Sacro Monte di Varallo ha assunto una valenza più ampia e complessa: accanto alla dimensione spirituale, esso si presenta come un luogo di interesse culturale e ambientale, capace di attrarre non soltanto pellegrini, ma anche visitatori laici e turisti interessati alla conoscenza del suo patrimonio e del paesaggio. Il sito si caratterizza però come una meta di nicchia, che richiama flussi relativamente contenuti.

Il riconoscimento come patrimonio mondiale, nonché la possibilità di accesso libero al complesso monumentale, sono elementi che contribuiscono a rafforzarne il valore universale e turistico, oltre che a configurarlo come il fulcro dell'interesse turistico locale. Poiché non sono disponibili dati sistematici sui visitatori specificamente riferiti al Sacro Monte, al fine di delineare il quadro della domanda turistica locale si farà riferimento ai dati relativi ai flussi turistici complessivi a livello comunale. Tali dati evidenziano, negli ultimi anni, una tendenza alla crescita delle presenze turistiche nel periodo compreso tra il 2014 e il 2024 (Figura 2).

Dalla fine del 2014, con la cessazione del servizio ferroviario passeggeri sulla linea Novara–Varallo, il comune di Varallo risulta accessibile esclusivamente tramite la rete stradale con una configurazione riscontrabile sovente nei territori montani e nelle aree interne del nostro Paese.

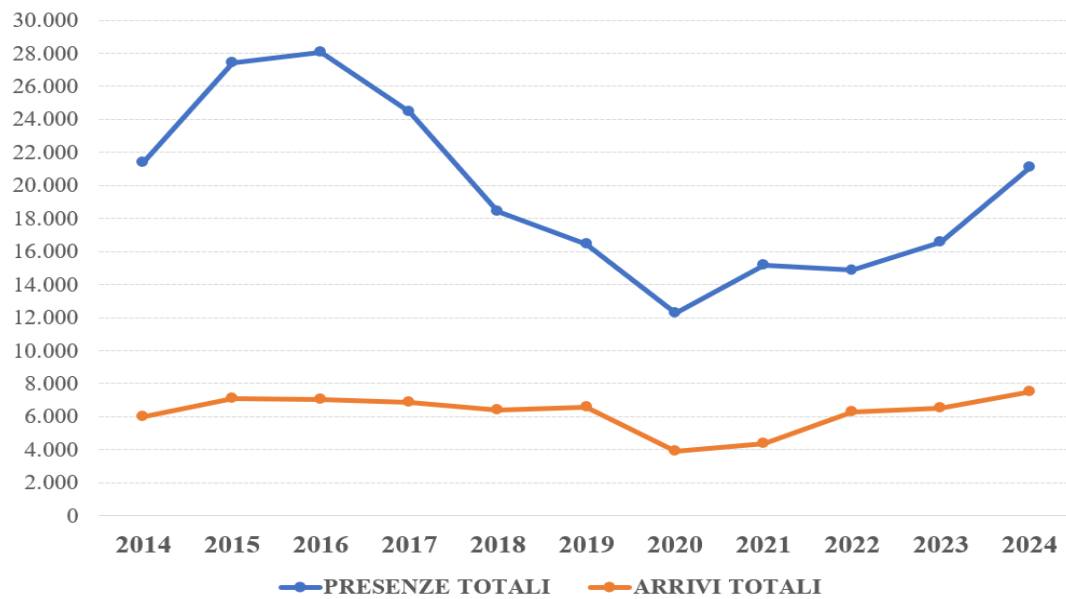


Figura 2. Andamento dei flussi turistici nel Comune di Varallo dal 2014 al 2024.
Fonte: elaborazione su dati Visit Piemonte e Agenzia per l'Italia Digitale, vari anni.

Nel periodo 2015–2017, le presenze si mantengono su valori relativamente elevati (nel triennio rispettivamente di 27.414, 28.077 e 24.478), a fronte di un numero di arrivi abbastanza stabile (7.109 nel 2015, 7.066 nel 2016 e 6.881 nel 2017). La tendenza positiva registrata nel periodo considerato può essere ricondotta a diversi fattori, tra cui una maggiore accessibilità del territorio, favorita dall'attivazione nel 2015 del servizio ferroviario turistico sulla linea Novara–Varallo, che verrà approfondita nel paragrafo 5, nonché al possibile effetto di traino generato dall'Expo Milano 2015. In occasione di quest'ultimo, infatti, i siti UNESCO del Piemonte hanno ottenuto una maggiore visibilità, grazie a iniziative di promozione congiunta e alla loro valorizzazione in rete all'interno dei percorsi culturali regionali. Nel 2018, tuttavia, si osserva un'accelerazione del *trend* negativo delle presenze (18.448), che permane anche nel 2020 (12.272), a causa della pandemia di COVID-19 e delle conseguenti restrizioni ai viaggi.

Dal 2022, i dati mostrano una ripresa complessiva sia degli arrivi, che tornano a crescere (da 6.273 nel 2022 a 7.485 nel 2024), sia delle presenze (da 14.904 a 21.119). Questo recupero suggerisce un rinnovato interesse verso la destinazione, probabilmente favorito da interventi di valorizzazione turistica, come il rilancio della ferrovia turistica e la promozione del turismo culturale e naturalistico nell'area.

Le presenze, tuttavia, non tornano ai livelli di dieci anni prima, a causa di un cambiamento più generale nelle abitudini di viaggio. Negli ultimi anni si osserva una crescente diffusione di forme di turismo “mordi e fuggi”, caratterizzate da visite giornaliere senza pernottamento oppure da soggiorni di uno o due notti. Questo modello, pur aumentando la visibilità delle destinazioni, tende a ridurre l'impatto economico diretto sul territorio (Hall, Page, 2014). Il turista contemporaneo tende infatti a privilegiare soggiorni più brevi e frequenti, distribuiti nell'arco dell'anno, piuttosto che lunghe vacanze concentrate in periodi specifici.

L'andamento dei flussi turistici osservato a Varallo si inserisce in un quadro più ampio di mutamento delle pratiche di visita ai Sacri Monti, nei quali la dimensione spirituale tradizionale tende progressivamente a integrarsi con forme di turismo culturale e di

interesse patrimoniale anche se, negli ultimi decenni, tuttavia, la loro centralità devozionale è progressivamente diminuita, parallelamente alla trasformazione dei modelli turistici e alla crescente attenzione rivolta a destinazioni urbane e regionali che puntano sul turismo culturale e del patrimonio (*heritage tourism*).

5. La ferrovia Novara – Varallo e il “Treno del Sacro Monte”

Prima di illustrare la recente evoluzione della ferrovia Novara–Varallo, è necessario delineare brevemente lo scenario nazionale all’interno del quale si inserisce la tratta. Attualmente le linee ferroviarie dismesse in Italia risultano pari a circa 7.200 km di tracciati e sono variamente distribuite sul territorio nazionale. Si tratta di un patrimonio rilevante non solo in termini di estensione chilometrica, ma anche perché costituito da linee che si snodano sul territorio e collegano città, borghi e aree rurali (Rovelli, 2019). Tale patrimonio ha posto negli anni più recenti (e pone ancora oggi) interessanti sfide di riutilizzo dei sedimi ferroviari alla luce delle nuove esigenze culturali, di mobilità ecologica, di fruizione dei paesaggi e delle esperienze di viaggio (Tadini, 2023). Come sottolineato in precedenza, di particolare interesse appare la riapertura di tratte dismesse e la contemporanea creazione di treni turistici che rappresentano uno strumento per la riscoperta di luoghi e borghi spesso nascosti o comunque poco valorizzati (Astrella, 2018).

Nome	Linea	Riattivazione	Lunghezza (km)
Trenino verde della Sardegna	Mandas-Arbatax	1997	159
Trenino verde della Sardegna	Isili-Sorgono	1997	83
Trenino verde della Sardegna	Macomer-Bosa	1997	46
Trenino verde della Sardegna	Sassari-Palau	2015	150
Ferrovia del Sebino	Palazzolo-Paratico Sarnico	2014	10
Ferrovia della Val d’Orcia	Asciano-Monte Antico	2014	51
Ferrovia Transiberiana d’Italia	Sulmona-Carpinone	2014	118
Ferrovia dei Templi	Agrigento bassa-Porto Empedocle	2014	12
Ferrovia della Valsesia	Vignale-Varallo	2015	51
Ferrovia del Tanaro	Ceva-Ormea	2016	35
Ferrovia dell’Irpinia	Avellino-Lacedonia	2016	119
Ferrovia Silana	Moccone-Silvana Mansio	2016	13
Ferrovia del Sannio	Benevento-Bosco Redole	2017	66
Ferrovia Pedemontana	Sacile-Gemona del Friuli	2018	75
Ferrovie delle Langhe Roero e Monferrato	Asti-Alba-Castagnole Lanze-Nizza Monferrato	2018	58
Ferrovia Subappennina Italica	Fabiano-Pergola	2021	31
Ferrovia del Basso Monferrato	Asti-Chivasso	2022	51
Ferrovia delle Murge	Lacedonia-Gioia del Colle	2026	139
	Alcantara-Randazzo	Lavori in corso	37
	Noto-Pachino	Lavori in corso	27
	Fano-Urbino	Disuso	49
Ferrovia del Vallo di Diano	Sicignano-Lagonegro	Disuso	78
	Civitavecchia-Orte	Possibile greenway	86
Ferrovia della Valmorea	Malnate Olona – confine svizzero	Ipotesi ferro-cicli	7
	Cuneo-Mondovì	Possibile riapertura	33

*Tabella 1. Le ferrovie turistiche italiane (attive e riconosciute dalla normativa).
 Fonte: Fondazione FS e altre fonti, 2025.*

Pertanto, nel nostro paese l'attenzione del viaggiatore è focalizzata “sulle località attraversate dal treno, piuttosto che sul convoglio storico, che diviene in tal modo un ulteriore e collaterale incentivo per attrarre turisti e viaggiatori” (Astrella, 2018, p. 97). Il punto di svolta per lo sviluppo delle ferrovie turistiche in Italia è avvenuto nel 2013, con la creazione della Fondazione FS a cui è stato affidato il compito di valorizzare le ferrovie dismesse in chiave turistica.

Tale cambiamento di sensibilità, unitamente alla maggiore attenzione al patrimonio culturale e paesistico, ha creato le condizioni per l'aumento delle ferrovie turistiche, intese come opzione strategica per lo sviluppo e la valorizzazione turistica negli ambiti rurali e nelle aree interne (Tadini, 2023). I recenti sviluppi, anche normativi (Legge 128/2017 e il decreto interministeriale 146 del 17 maggio 2022), sembrano evidenziare la strutturazione a scala nazionale di una scelta di riuso che si muove verso la riconversione turistica delle linee ferroviarie che si trovano in zone di particolare pregio paesaggistico, culturale e ambientale.



*Figura 3. La distribuzione territoriale delle ferrovie turistiche in Italia (linee viola).
Fonte: Atlante della mobilità dolce (RFI e AMODO), 2025.*

Il quadro nazionale attuale (marzo 2026) delle ferrovie turistiche è illustrato dalla tabella 1 e dalla figura 3 ed è contraddistinto da un totale potenziale di oltre 1.500 chilometri di linee.

Tra le linee elencate nella tabella 1 e mostrate in figura 3 c'è la Novara–Varallo (definita anche Ferrovia della Valsesia). È stata selezionata perché ritenuta un caso studio emblematico: è infatti l'unica linea ferroviaria dismessa e poi riutilizzata ai fini turistici ad essere collegata con un Sacro Monte.

La linea Novara–Varallo venne costruita tra il 1883 e il 1886. Come illustrato in figura 4, si snoda in direzione Sud-Nord ed è caratterizzata da una tratta iniziale a doppio binario elettrificato tra Novara e Vignale (lunga circa 3 km) in comune con le linee Novara–Domodossola e Novara–Arona. Successivamente la linea prosegue a binario singolo non elettrificato fino a Varallo per ulteriori 51 km con una pendenza che, nella tratta finale, raggiunge l'11 per mille (Agenzia Mobilità Piemontese, 2017).

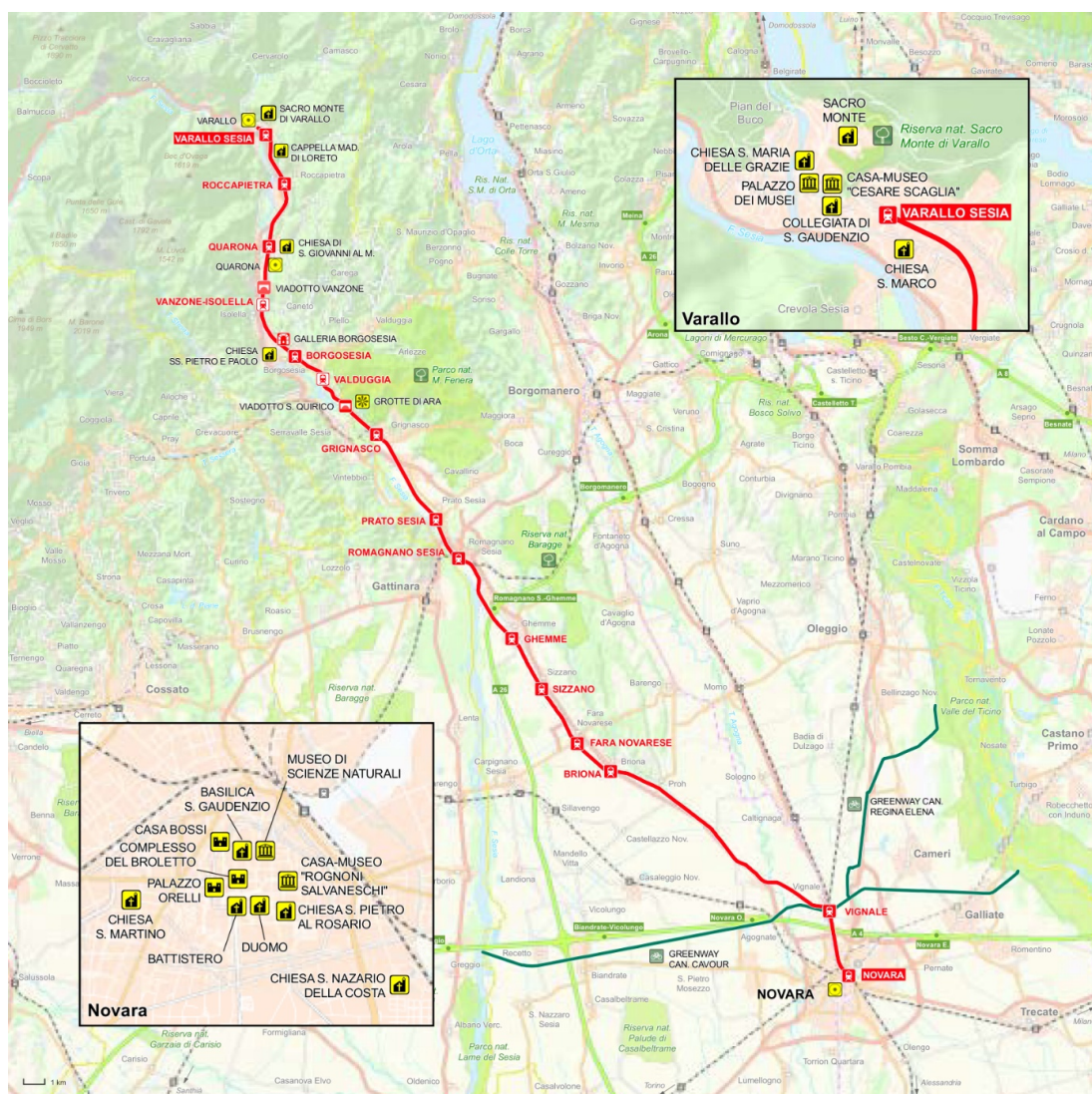


Figura 4. La linea ferroviaria Novara – Varallo.
Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane e Fondazione FS, 2022.

Questa linea ferroviaria ha consentito per 128 anni la movimentazione dei passeggeri (pendolari e turisti) e delle merci tra la pianura del novarese e la Valsesia. Tuttavia le politiche relative alla dismissione delle linee con minori volumi di traffico passeggeri hanno portato alla sospensione del servizio viaggiatori a partire da settembre 2014 (Tadini, Piva, 2025).

Nonostante la sospensione suddetta, è rimasto attivo il traffico merci per la cartiera Kimberly-Clark nella tratta Novara–Romagnano Sesia. Il mantenimento di tale servizio salvò la linea, evitando eventuali smantellamenti dei sistemi da parte di RFI e scongiurandone l'abbandono (Giordani, 2014).

Ad aprile 2015, grazie alla collaborazione tra le amministrazioni locali e la Fondazione FS, cominciarono i lavori di manutenzione non solo ordinaria ma anche straordinaria della linea, in vista di un riutilizzo turistico della stessa.

La linea è tornata operativa alla fine di maggio del 2015, in occasione del primo convoglio storico che vide tra le fermate anche quella di Rho-Fiera Expo 2015. Vennero effettuati altri sette viaggi fino all'autunno e l'iniziativa ebbe grande successo (Giordani, 2015). Di conseguenza, la linea venne integrata nel progetto nazionale «Binari senza tempo» della Fondazione FS, diventando a tutti gli effetti una ferrovia turistica (Cuscela, 2016).

A seguito di tale riconoscimento, nella stazione di Varallo furono approntati dei lavori di recupero delle strutture storiche, tra cui la riattivazione dello scalo merci e il restauro degli ex edifici annessi, compresa la funzionalizzazione della piattaforma girevole per le locomotive, con lo scopo di ampliare il museo ferroviario e di valorizzare la linea (Fondazione FS, 2016).

La proposta del treno turistico Novara-Varallo (rinominato successivamente “Treno del Sacro Monte”) è nata alla luce della consapevolezza degli elementi di rilievo che caratterizzano la linea:

- il valore storico della linea ferroviaria ottocentesca;
- gli aspetti paesaggistici: il territorio attraversato offre numerosi e diversificati paesaggi che spaziano dal contesto agricolo di pianura (tra Novara e Briona), caratterizzato in particolare dalle risaie, al paesaggio collinare (tra Briona e Ghemme) con la presenza della vite e di macchie boschive e, a partire da Romagnano Sesia, all'ambiente prealpino che lascia spazio progressivamente alle montagne della Valsesia (Tadini, Piva, 2025);
- la ricchezza delle testimonianze storico-culturali di Varallo e la presenza, presso la stazione della città, del Museo Ferroviario Valsesiano nel quale si possono osservare, da poco restaurate, le colonne idrauliche per il rifornimento dei treni a vapore, la gru per il carico/scarico dei treni merci, la piattaforma rotante per le locomotive;
- la rilevanza artistica, culturale e religiosa del Sacro Monte di Varallo, patrimonio UNESCO dal 2003, e facilmente raggiungibile con la funivia dedicata.

Il materiale rotabile utilizzato per effettuare il percorso è rappresentato da carrozze d'epoca (in particolare le Corbellini degli anni Cinquanta) trainate da locomotive a vapore (si veda la figura 5). Il servizio viene effettuato di domenica nel periodo da marzo fino a dicembre con 7/8 viaggi annuali a cui si aggiungono eventuali treni straordinari legati a particolari eventi. La partenza è dalla stazione di Novara e sono previste tre fermate intermedie: Fara, Romagnano Sesia e Borgosesia. La durata del viaggio è di circa due ore. Le corse effettuate hanno sempre registrato la prenotazione

di tutti i posti disponibili, dimostrando dunque il successo e l'interesse dei turisti nei confronti dell'iniziativa.



*Figura 5. Il Treno del Sacro Monte presso la stazione di Varallo.
Fonte: <https://sacromontedivarallo.com>*

L'organizzazione del viaggio è curata dal 2017 dal Museo Ferroviario Valsesiano (tramite i suoi volontari), di concerto con Fondazione FS e Comune di Varallo. Ogni corsa è abbinata a piccole degustazioni di prodotti locali servite a bordo, visite guidate a Varallo e al Sacro Monte, eventi nelle strade e nelle piazze principali della città. Ogni anno i programmi di visita a bordo treno e in città sono tematizzati (Sacro Monte di Varallo, 2025). In particolare, per il 2025, il tema è stato legato alle celebrazioni del primo Millennio di Varallo.

In sintesi è possibile evidenziare l'importanza del riutilizzo turistico della ferrovia della Valsesia, per molteplici ragioni:

- ha consentito il recupero e la conservazione della linea attraverso l'utilizzo di treni storici;
- il "Treno del Sacro Monte" diventa il mezzo attraverso cui il turista vive un'esperienza di viaggio differente;
- attraverso il suddetto treno sono stati trasportati (dal 2016 al 2025) verso il centro storico di Varallo e il suo Sacro Monte mediamente circa 2.800 turisti all'anno³;

³ Il dato medio dei passeggeri è stato calcolato per i periodi 2016-2019 e 2022-2025, escludendo i 2 anni più colpiti dalla pandemia da Covid-19. Il dato del 2016 è stato rilevato da Fondazione FS mentre quelli relativi agli anni 2017-2025 sono stati rilevati e forniti dal Museo Ferroviario Valsesiano.

- ha contribuito alla valorizzazione del territorio, del suo patrimonio culturale e alla maggiore fruizione di un bene UNESCO di notevole rilevanza.

6. Conclusioni

Il cambiamento sostanziale della domanda di trasporto passeggeri nel periodo post-bellico ha condizionato il sistema ferroviario rendendolo non competitivo rispetto a quello stradale. Di conseguenza, come evidenziato nel paragrafo 3, si è assistito ad un progressivo e consistente abbandono delle cosiddette ferrovie minori, soprattutto montane, le quali hanno subito di più la concorrenza dell'automobile che in questi contesti ha raggiunto una competitività non comparabile (Campeol, Carollo, Masotto, Bertolini, 2017).

Il caso studio analizzato interessa un territorio vario che comprende, nella porzione più settentrionale, un'asta fluviale (quella del fiume Sesia) e un contesto prealpino e alpino.

In questi ambiti il recupero delle ferrovie dismesse richiede una particolare attenzione in considerazione degli elementi territoriali specifici che sono così sintetizzabili (Campeol *et al.*, 2017):

- paesaggi di grande bellezza e siti riconosciuti dall'UNESCO quali patrimonio dell'umanità;
- morfologia territoriale complessa con montagne e profondi sistemi vallivi;
- economia turistica in difficoltà per la mancanza di infrastrutture di trasporto e di offerta alberghiera di qualità;
- antropizzazione diffusa costituita da piccoli centri urbani, borghi e case sparse, contraddistinti da dinamiche di spopolamento;
- presenza di “*cul-de-sac*” geografici, ovvero valli caratterizzate dall'assenza di sbocco oltre le Alpi.

Proprio queste condizioni peculiari montane descrivono con accuratezza il caso analizzato che si presenta quindi come emblematico delle potenzialità connesse con il riutilizzo delle ferrovie abbandonate, inteso come campo di sperimentazione per le aree interne e montane in grado di combinare la ripresa economico-produttiva con la mobilità lenta e/o sostenibile, conciliando la conservazione del patrimonio storico-culturale e l'innovazione delle attività turistiche, del tempo libero e della conoscenza, favorendo la narrazione itinerante della memoria dei luoghi e la fruizione degli ambiti paesistici e naturali. In questo modo, le linee ferroviarie in disuso (e la Novara-Varallo in particolare) si configurano come “matrici di rigenerazione” in grado di contrastare il progressivo indebolimento dei “territori fragili” e l'abbandono dei centri storici minori, sperimentando percorsi di esperienza turistica e fruizione alternativa (Ravagnan, 2019; Amato, Bevilacqua, Ravagnan, 2020).

Ciò appare particolarmente significativo in un contesto territoriale come quello della Valsesia in cui è protagonista il Sacro Monte di Varallo, riconosciuto come patrimonio UNESCO. Il riutilizzo della ferrovia dismessa con funzioni turistiche (tramite il treno storico) consente una valorizzazione dei territori attraversati dalla linea, nonché una migliore conoscenza degli ambiti tutelati, promuovendo la mobilità lenta e contribuendo a creare le condizioni necessarie per un'esperienza turistica alla (ri)scoperta di aree interne e contesti montani e per il rilancio delle relative dinamiche di sviluppo locale.

A tal proposito, va ricordata la peculiarità del caso del “Treno del Sacro Monte”: si tratta dell’unico caso nazionale di Sacro Monte collegato tramite un servizio turistico su linea ferroviaria dismessa. Nonostante ciò, appare comunque indicativo della possibile replicabilità in altri contesti territoriali grazie alla sua caratterizzazione come strumento di valorizzazione dei patrimoni e delle aree interne e/o montane attraverso la possibilità (veicolata dal treno storico/turistico) di una fruizione turistica incentrata sulla cultura, sulla mobilità lenta e sull’esperienza di viaggio.

In conclusione, il caso del “Treno del Sacro Monte” ha evidenziato come sia percorribile una scelta strategica che punti sulla valorizzazione turistica del patrimonio UNESCO e delle ferrovie dismesse basandola sull’offerta di itinerari “alternativi” legati alla tradizione locale e che privilegiano percorsi esperienziali.

In questa scelta hanno assunto parte attiva, oltre a Fondazione FS, anche le amministrazioni locali interessate dal percorso ferroviario, consapevoli delle potenzialità derivanti da una politica territoriale condivisa e finalizzata alla fruizione culturale e alla valorizzazione turistica.

Quanto fatto costituisce pertanto uno stimolo per azioni future finalizzate ad ampliare l’offerta di treni turistici sulla linea (che sono già in atto per la stagione 2026) ma sembra costituire anche la base per un ulteriore rilancio del trasporto ferroviario e del suo effetto positivo sui territori serviti attraverso il ripristino del servizio passeggeri regolare. Tale soluzione implicherebbe, tra le altre, evidenti ricadute sull’attrattività turistica della Valsesia, sulla maggiore valorizzazione del Sacro Monte di Varallo e di un’area pedemontana e montana di particolare pregio.

Riferimenti

Afferni R., Mangano S. (2009), The sacred Mounts of Piemonte and Lombardia as alternative and sustainable experience for religious tourism, in A. Trono (ed.), *Tourism, religion & culture: regional Development through Meaningful Tourism experiences*, Galatina, Mario Congedo Publisher, pp. 483-500.

Agenzia Mobilità Piemontese (2017), *Studio servizio ferroviario Novara-Varallo*, Torino, AMP, maggio 2017.

Alleanza Mobilità Dolce – AMODO (2025), *Futuro sospeso Dossier 2025: 40 linee ferroviarie da riaprire in Italia*, Roma, AMODO, maggio 2025.

Amato C., Bevilacqua G., Ravagnan C. (2021), The Abandoned Railway Heritage: From Problem to Opportunity for the Regeneration of Minor Historic Centres, in Bevilacqua C. et al. (Eds.), *New Metropolitan Perspectives 2020, SIST 178*, Cham, Springer Nature, pp. 1735-1745.

Angrilli M. (2022), *Reti verdi urbane*, Roma, Palombi editori.

Appleton J.H., Appleton R.J. (1970), *Disused Railways in the Countryside of England and Wales: a Report to the Countryside Commission*, HMSO.

Astrella C.I. (2018), *Ferrovie dimenticate: tutela e conservazione di un patrimonio complesso tra archeologia industriale, territorio e paesaggio*, Napoli, Università Federico II.

- Barbero A. (2004), Sacri Monti o monti sacri? .Premessa al Convegno, in Barbero A. & Piano S. (a cura di), *Atti del Convegno Internazionale "Religioni e Sacri Monti"*, Torino, Moncalvo, Casale Monferrato, 12-16 ottobre 2004, Ponzano Monferrato, Atlas, Centro di Documentazione dei Sacri Monti Calvari e Complessi devozionali europei, pp. 11-33.
- Battino S., Donato C., Mele G. (2018), Turismo sostenibile e culturale nelle aree interne del Nord Sardegna: viaggi sul "Trenino dei due mari", in Scanu G. (a cura di), *Conoscere per rappresentare. Temi di cartografia e approcci metodologici*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, pp. 153-182.
- Becker C., George B.P. (2011), "Rapid Rail Transit and Tourism Development in the United States", *Tourism Geographies*, 13 (3), pp. 381-397. <http://doi.org/10.1080/14616688.2011.570779>
- Borioni N. (2022), *"I rami secchi" nelle ferrovie: il caso virtuoso della Transiberiana d'Italia*, Ancona, Università Politecnica delle Marche.
- Bywater H. (1993), The market for cultural tourism in Europe, *EIU Travel & Tourism Analyst*, 6.
- Campeol G., Carollo S., Masotto N., Bertolini E.M.V. (2017), "Valutazione ambientale della riconversione di ferrovie dismesse in ambito alpino", *Trasporti & Cultura*, 48-49, pp. 89-94.
- Claroni A. (2020), "Trasporto ferroviario, turismo e COVID-19: problematiche attuali", *Rivista italiana di Diritto del turismo, Special Issue 2020*, pp. 285-304.
- Cresta A. (2019), "Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio", *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 167, pp. 92-105. <http://doi.org/10.13137/2282-572X/31729>
- Cuscela M. (2016), *La linea storica di Varallo nei "Binari senza tempo"*, La Stampa, 20 maggio 2016.
- Dallen J. (2007), "Sustainable Transport, Market Segmentation and Tourism: The Looe Valley Branch Line Railway", Cornwall, UK, *Journal of Sustainable Tourism*, 15 (2), pp. 180-199. <https://doi.org/10.2167/jost636.0>
- Delle Donne (2024), "Il recupero dei treni storici nella promozione turistica montana", *Annali del turismo*, 2. <http://doi.org/10.20373/2283-3102/171>
- Di Giovine M. A. (2009), *The Heritage-scape. UNESCO, World Heritage and Tourism*, Lanham, Lexington Books.
- Doğan M., Pekiner A., Karaca E. (2018), "The Effect of Social Media on Tourism and Tourist Choices, Case of Kars-Doğu Express", *Journal of Travel and Hospitality Management*, 15 (3), pp. 669-683.
- Eizaguirre-Iribar A., Grijalba O. (2020), "A methodological proposal for the analysis of disused railway lines as territorial structuring elements: The case study of the Vasco-Navarro railway", *Land Use Policy*, 91, 104406. <http://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2019.104406>
- Ferrovie dello Stato Italiane e Fondazione FS (2022), *Atlante delle linee ferroviarie turistiche – Seconda Edizione*, Roma, Ferrovie dello Stato.

Fondazione FS (2016), *Ferrovia della Valsesia, avviati i primi interventi di recupero e valorizzazione del patrimonio ferroviario a Varallo*, Roma, Fondazione FS, 1° luglio 2016.

Fontana F., Lodari R., Sorrenti P. (2004), *Luoghi e vie di pellegrinaggio. I Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia*, Ponzano Monferrato, Centro di Documentazione dei Sacri Monti, Calvari e Complessi devozionali europei.

Galindo J., Sabaté J. (2009), “El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio”, *Apuntes – Journal of Cultural Heritage Studies*, 22 (1), pp. 20-33.

Giordani M. (2014), *La Novara-Varallo salvata dai treni merci, ma i passeggeri restano a terra*, La Stampa, 22 ottobre 2014.

Giordani M. (2015), *La Novara-Varallo riapre ma sulla linea: viaggeranno soltanto i treni dei turisti*, La Stampa, 1° aprile 2015.

Giuntarelli, F. (2017), “Turismo sostenibile e valorizzazione territoriale nelle aree interne italiane”, *Rivista di Scienze del Turismo*, 8(2), pp. 45-62.

Hall C. M., Page S. (2014), *The Geography of Tourism and Recreation*, London, Routledge.

Hughes H., Allen D. (2005), “Cultural tourism in Central and Eastern Europe: The views of 'induced image formation agents’”, *Tourism Management*, 26 (2), pp. 173-183.

Kosters M. (1992), *Tourism By Train: Its Role in Alternative Tourism*, in V. Smith & W. Eadington (Eds.), *Change in Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, pp. 180-193.

Leiper N. (1979), “The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry”, *Annals of Tourism Research*, 6 (4), pp. 390-407.

Maggi S. (1997), *Il treno per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche, Esperienze e prospettive*, Siena, Copinfa.

Maggi S. (2011), *A New Role for an Old Railway: Tourism*, in Mccants A., Beira E., Lopes Cordeiro J.M. & Lourenço P.B. (a cura di), *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences’*, Foz Tua, Portugal, International Conference, pp. 427-443.

Oppido S. (2014), “La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso”, *BDC*, 14 (1), pp. 221-236. <http://doi.org/10.6092/2284-4732/2673>

Ravagnan C. (2019), *Rigenerare le città e i territori contemporanei. Prospettive e nuovi riferimenti operativi per la sperimentazione*, Roma, Aracne Editrice.

Rete Ferroviaria Italiana – RFI (2016), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*. Roma, RFI.

Richards G. (1996), *Cultural tourism in Europe*, Wallingford, CABI.

Richards G., Wilson J. (2006), “Developing creativity in tourist experiences: a solution to the serial reproduction of culture?”, *Tourism management*, 27 (6), pp. 1209-1223.

- Ritchie B.J.R., Crouch G.I. (2003), *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*, Wallingford, CABI.
- Rocca G. (2013), *Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio*, Torino, Giappichelli.
- Rovelli R. (2019), *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie*. Contributo presentato all'omonimo Tavolo tematico, Milano, AMODO, 9 marzo 2019.
- Sarmento J. (2002), "The geography of "disused" railways: what is happening in Portugal?", *Finisterra*, 37 (74), pp. 55-71.
- Schwieterman J.P. (2001), *When the Railroad Leaves Town: Western United States (Vol. 2)*, Kirksville, Truman State University Press.
- Sgarbi A. (2020), *Il panorama europeo e italiano del turismo ferroviario*, Conferenza CIFI – Ferrovie turistiche, Webinar, 18 dicembre 2020.
- Stebbins R. A. (1996), "Cultural Tourism as Serious Leisure", *Annals of Tourism Research*, 23(4), pp. 948-950.
- Tadini M. (2023), Le linee ferroviarie dismesse e la riconversione turistica, in: Ferrario C., Tadini M. *La relazione turismo-trasporti. Una lettura geografica*, Roma, Tab Edizioni. pp. 131-139.
- Tadini M., Piva E. (2025), Geografia e patrimoni dismessi: strategie per la rigenerazione e la valorizzazione turistica, in Benetti S., Cerutti S. & Pettenati G. (a cura di), *Geografia e patrimonio – Società di Studi Geografici*, Firenze, Memorie geografiche, NS 27, pp. 311-312.
- Taylor P. (2015), "What factors make rail trails successful as tourism attractions? Developing a conceptual framework from relevant literature", *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 12, pp. 89-98. <http://doi.org/10.1016/j.jort.2015.11.005>
- UNWTO (2017). *Definition of Cultural Tourism adopted by the UNWTO General Assembly*, Chengdu.
- Urry J., Larsen, J. (2011), *The Tourist Gaze 3.0*, London, SAGE Publications.
- Willard P., Beeton S. (2012), "Low impact experiences: developing successful rail trail tourism", *Tourism Planning and Development*, 9 (1), pp. 5-13. <http://doi.org/10.1080/21568316.2012.653476>

Sitografia (ultima consultazione 07-01-2026)

- Agenzia per l'Italia digitale, <https://www.dati.gov.it/index.php/view-dataset/dataset?id=e99e5bda-0210-455b-b051-120dd0036770>
- Atlante della mobilità dolce, <https://www.mobilitadolce.net/online-latlante-della-mobilita-dolce-di-rfi-e-amodo-mappe-digitali-e-interattive/>
- Ferrovie Abbandonate, <https://www.ferrovieabbandonate.it>
- Fondazione FS, <https://www.fondazionefs.it/>
- Museo Ferroviario Valsesiano, <https://www.museoferroviariovalsesiano.it/>

Sacri Monti, <https://www.sacrimonti.org/i-sacri-monti-in#/>

Sacro Monte di Varallo, <https://sacromontedivarallo.com/treno-storico/>

Visit Piemonte, <https://www.visitpiemonte-dmo.org/>