

## Le Stazioni Come “Hub” Del Territorio

Cesare Pozzi<sup>1</sup>

### Policy Paper n. 06/2024

*Il documento esplora il ruolo trasformativo delle stazioni ferroviarie nel tessuto socio-economico italiano, proponendo una nuova visione delle stazioni come hub del territorio. In particolare, si analizza come le stazioni, tradizionalmente considerate come semplici punti di transito, possano diventare fulcri di sviluppo economico, sociale e culturale. Il testo argomenta che, attraverso la circolarità, la valorizzazione della stazione come elemento urbano, e l'adozione di soluzioni place-based, è possibile riconfigurare le stazioni in centri vitali che contribuiscono attivamente alla rigenerazione delle comunità locali. Le stazioni, quindi, sono immaginate non solo come nodi di passaggio ma come spazi vissuti, che attraggono investimenti, attività, e servizi che beneficiano tanto i viaggiatori quanto la popolazione locale. Questo approccio innovativo si inserisce in una strategia più ampia di resilienza e sostenibilità territoriale, proponendo un modello di sviluppo che contrappone una nuova vitalità alle aree metropolitane sempre più congestionate.*

---

<sup>1</sup> Professore ordinario di Economia Applicata presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Foggia.

## PREMESSA

L'aggregazione umana in comunità che condividono valori, obiettivi e regole di vita è sempre esistita. Villaggio, paese, città, metropoli, andando oltre la famiglia, sono state nel tempo le forme più richiamate di aggregazione al fine di realizzare scopi sociali - ad esempio difesa e condivisione delle conoscenze -, economici - un mercato più solido per la produzione e il consumo - e strategici - come lo sviluppo di tecnologie, finanza, cultura -.

Nel nostro tempo, con l'ondata più recente di globalizzazione, il fenomeno ha visto aggiungersi altre determinanti che si possono sinteticamente esporre come segue. Innanzitutto, le produzioni "fisiche" hanno sostanzialmente abbandonato i territori urbani; poi i servizi, anche quelli legati alla manifattura (resta qui fondamentale l'intuizione di Nicholas Kaldor<sup>2</sup>) hanno "preso" una quota via via crescente del complessivo valore generato; inoltre, i costi di distribuzione unitari sono divenuti fortemente decrescenti al crescere della densità dei consumatori nello spazio fisico di residenza. Il risultato è stato la progressiva accentuazione dell'inurbazione, che si è spinta sino a far emergere le cosiddette megalopoli (Sassen, 2001).

Percorrendo questa strada, lo storico sistema insediativo a "capitali diffuse", generatosi in Italia a partire dal boom economico del dopoguerra, si è andato polarizzando intorno alle grandi città, con un incremento che prosegue ancora oggi (vedi figura 1). In questo processo di aggregazione tutte le nostre grandi città, a partire dalla seconda metà degli anni Settanta, hanno iniziato a perdere la vocazione industriale che le aveva caratterizzate durante la prima fase di urbanizzazione (Daniele et al., 2018). Allo sviluppo industriale ha fatto seguito lo sviluppo di un terziario avanzato, sufficientemente distribuito sul territorio nazionale (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo).

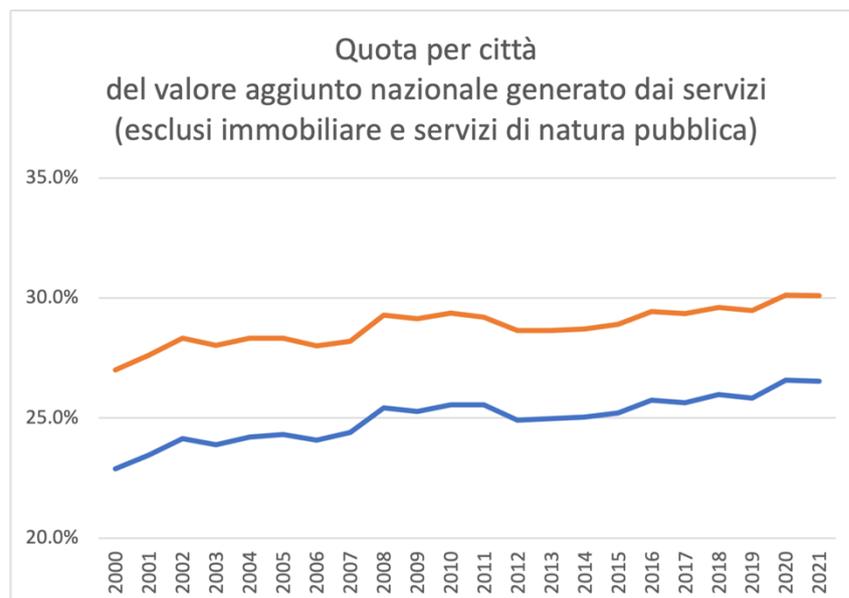


Figura 1. Elaborazione propria a partire da dati Istat.

<sup>2</sup> Kaldor (1975).

Alla deindustrializzazione generalizzata si è accompagnato (grazie prima alla velocizzazione dei trasporti e poi alla digitalizzazione) il progressivo concentrarsi delle funzioni del terziario sulle due principali metropoli: Milano e Roma, che nel 2021 producevano oltre il 26% del totale del valore aggiunto imputabile ai servizi (esclusi il settore immobiliare e i servizi di natura pubblica; dati Istat). Inoltre, come accennato, estese aree residenziali, con la conseguente concentrazione dei consumi, rappresentano un mercato estremamente vantaggioso per i prodotti manifatturieri, grazie alle favorevoli condizioni per la logistica di distribuzione. Come conseguenza, si è alimentato lo iato fra la percezione della qualità di vita in città e al di fuori di essa.

In effetti, però, al crescere della dimensione delle città è cresciuta a dismisura, ma a macchia di leopardo, la rendita immobiliare. Questa “diversificazione” delle rendite immobiliari per aree della città, separando i “centri” dalle “periferie”, ha prodotto un peggioramento delle condizioni di vita in aree urbane sempre più estese e una situazione di sempre maggiore instabilità socio-economica.

### **LINEAMENTI DI UN NUOVO PROGETTO PER LE STAZIONI**

L’evoluzione sociale e localizzativa descritta nella sezione precedente non poteva non investire anche l’ambito delle oltre 2.000 stazioni (tra Ferrovie dello Stato e Regionali) che innervano il tessuto geografico di tutto il territorio nazionale.

Le stazioni metropolitane, urbane e periferiche, nate come popolati centri di produzione di servizi ai clienti (passeggeri e annesso scalo merci di prossimità) e alla infrastruttura (addetti alla circolazione, alla manutenzione e al servizio ai clienti), erano immerse in un tessuto di realtà urbane socialmente vive e produttive, per la maggior parte piccole e medie. Tuttavia, nel corso dei decenni hanno assistito impotenti al mutare del loro contesto di riferimento.

Inoltre, la rete delle stazioni, oltre ad attraversare nel tempo le fasi successive di trasformazione del territorio e dei suoi insediamenti, ha vissuto una progressiva trasformazione tecnologica, passando da unità lavorative ad alta intensità di capitale umano (e di presidio sociale conseguente) a sistemi altamente tecnologici, automatizzati e, da ultimo, gestiti sempre più da remoto. Questa trasformazione tecnologica ha riguardato sia le Grandi stazioni metropolitane (il cui modello di funzionamento economico è oramai sempre più simile a quello dei centri commerciali), sia le medie stazioni (luoghi di medio-breve permanenza di lavoratori e soprattutto studenti), sia le piccole stazioni di raccolta (dove raramente sopravvive un bar e spesso solo per la presenza di un piccolo nucleo urbano strettamente connesso).

Così, riflettere sul ruolo delle stazioni non può non inserirsi in una riflessione più ampia sul futuro del nostro Paese. Se, come detto, il processo di inurbazione rappresenta un fenomeno diacronico presente in molti luoghi, oggi ha assunto in Italia delle dimensioni e una connotazione che lo stanno rendendo, alla prova dei fatti, inconciliabile con la tenuta della nostra struttura socio-economica. Ciò richiede, per l’appunto, una analisi attenta.

A tal proposito occorre evidenziare che il progressivo arretramento della nostra capacità produttiva (sia nella manifattura in senso stretto, che nella ricerca come nell’innovazione) è stato accompagnato dalla progressiva formazione di tre megalopoli (Milano, Napoli e Roma), non a caso insediate lungo il sistema ferroviario ad alta velocità (AV), che già da dieci anni influisce sulla loro reciproca interazione. Allo stesso tempo però, si devono rilevare degli elementi che, a valere sulla diffusa consapevolezza della perdita di resilienza del nostro Paese, potrebbero spingere in una direzione contraria: una sempre più estesa considerazione dell’impatto ambientale delle attività antropiche e lo sviluppo di tecnologie che riducono le esigenze di scala nelle produzioni. In effetti, il loro combinato disposto,

applicato sull'humus culturale italiano, potrebbe generare una spinta notevole verso un nuovo modello insediativo "circolare".

A tal riguardo, le piccole (e medie) stazioni possono giocare un ruolo chiave nella riconfigurazione del modello insediativo italiano. Occorre riconoscere che, per la natura disomogenea e variegata dei territori in cui sorgono, è difficile e probabilmente inefficace che il rinnovamento si possa realizzare solo con una pianificazione dall'alto verso il basso (*top down*). D'altra parte è imprescindibile individuare linee guida per coordinare e valutare il processo di cambiamento, anche al fine di valorizzare le esperienze più virtuose e favorirne la diffusione ed emulazione.

Il modello organizzativo che si propone in questo scritto è basato su tre punti fondamentali, che si possono tradurre in altrettanti criteri di valutazione:

- circolarità
- valorizzazione della stazione ferroviaria come elemento urbano
- attivazione delle energie del territorio attraverso soluzioni *place-based*

## **CIRCOLARITÀ**

Riferito al modello insediativo, il termine "circolare" evoca un concetto di spazio che richiama l'inversione del rapporto di strumentalità tra società e scambio. In un modello lineare le società sono sostanzialmente strutturate per magnificare gli effetti degli scambi. In un modello realmente circolare, invece, *centri di produzione* e *centri di consumo* dovrebbero essere quanto più possibile vicini, essendo lo scambio solo uno degli strumenti di supporto alle esigenze dichiarate e condivise di una società, nella consapevolezza che, date le tecnologie disponibili, è il modello di vita che scegliamo per le nostre comunità a determinare il consumo di risorse.

Questa ipotesi si sposa con la sensibilità che il sistema ferroviario ha naturalmente per i temi della difesa ambientale e delle risorse naturali. Essendo quello ferroviario un sistema distribuito sul territorio, la normale declinazione di questa sensibilità nella circolarità del processo "*produzione, consumo, riuso*", può ragionevolmente trasformarsi in quella di "*circolarità spaziale nazionale*" a servizio della collettività di riferimento.

In tal senso, la circolarità spaziale va intesa come gerarchizzazione *bottom up* della circolarità di processo. Questa diffusione di una base di realtà circolari dovrebbe accompagnare in maniera attiva una nuova traiettoria del vivere sociale, tesa a diffondere varietà di conoscenze e soluzioni, alternativa a un passato di sistemi standardizzati. Tale prospettiva premierebbe la novità di soluzioni spazialmente limitate, la cui diffusione non mira alla loro replica (se pur possibile, ma a limitato impatto ambientale), quanto in massima parte alla diffusione di conoscenza di base per la creazione di altre novità "locali".

Se questa è la strada del cambiamento, oggi si rende necessaria, con un ruolo di agente propulsore, l'azione "di supporto" dell'operatore infrastrutturale che detiene un presidio fisico e operativo sull'intero territorio, popolato di sistemi (auspicabilmente circolari) locali. L'intervento di questo operatore che detiene asset, conoscenza e processi, è volto a rendere più attrattivi i territori, favorendo "la forma di sistema circolare proprio di ciascuno". Tanto più la forma di circolarità locale (capacità di produzione e consumo) è in grado di generare valore, tanto più quel sistema utilizzerà lo scambio con l'esterno in termini di sostegno e non di fine.

Il primo beneficiario del valore prodotto è la comunità stessa di riferimento. Il primo valore manifestato all'esterno è l'equilibrio del sistema circolare (valori, conoscenza, qualità della vita), molto prima e molto più del singolo prodotto offerto (manifatturiero o culturale).

La stazione e i collegamenti ferroviari, infatti, sono componenti importanti di quella che viene definita "economia fondamentale", connessa alla produzione dei beni e dei servizi alla base del benessere collettivo e della vita quotidiana, di cui i cittadini possono godere a prescindere dal reddito, almeno in linea di principio (Collettivo per l'economia fondamentale, 2019). In particolare, il sistema ferroviario rientrerebbe nell'economia fondamentale "materiale": l'insieme di "reti e filiali che mantengono connesse le famiglie e le loro abitazioni ai beni e servizi quotidiani essenziali (...) la cui interruzione sarebbe immediatamente motivo di crisi"<sup>3</sup>. È evidente che una valorizzazione delle stazioni come elementi comunitari contribuirebbe a rafforzare il tessuto socio-economico, proprio perché ne renderebbe più solide le fondamenta. Inoltre, l'arricchimento delle stazioni con servizi aggiuntivi permetterebbe di ampliarne il ruolo chiave nell'economia fondamentale dei territori. Tutto ciò andrebbe nella direzione di innalzare il livello minimo dei servizi in molte aree del Paese, agendo su alcune delle cause dei fenomeni di impoverimento e spopolamento e innescando potenzialmente circoli economici virtuosi.

## **STAZIONE COME ELEMENTO URBANO**

Il luogo stazione, per quello che oggi rappresenta (servizi, asset, *facility*) può divenire l'attivatore di un processo di ripresa italiana innescando e favorendo progetti locali diversificati per un "nuovo equilibrio funzionale" dei tanti borghi che intorno a esse oggi arrancano.

Dunque, vedere la stazione ferroviaria come un "elemento urbano" vero e proprio, e non un semplice punto di interscambio, è fondamentale per un cambiamento di prospettiva. In quest'ottica, la stazione diventa spazio vissuto dalla comunità, non solo un punto di passaggio, grazie alla presenza di servizi e luoghi di incontro. Abbracciare questa innovazione concettuale significa recepire i migliori risultati degli esperimenti di mobilità sostenibile degli ultimi decenni, in particolare quello olandese (Dozzi, 2015).

La presenza all'interno della stazione di funzioni non essenzialmente legate al trasporto ferroviario (disponibili, se non continuativamente, quantomeno nella fascia oraria 7-23) la renderebbe anche un presidio di sicurezza. In tal modo, sarebbe innescato un circolo virtuoso che, promuovendo la produzione di esternalità positive, genererebbe un aumento del benessere della comunità e un ampliamento degli spazi vivibili, oltre a un risparmio di risorse pubbliche grazie alla minor necessità di garantire la sicurezza attraverso forze dell'ordine o servizi di vigilanza.

In questa direzione, le normali attività manutentive del patrimonio immobiliare si trasformano in potenziali progetti gestionali incardinati in linea di massima sui seguenti aspetti:

- **le potenzialità tecniche del patrimonio esistente:**
  - i. Locali e spazi coperti disponibili (fabbricati, viaggiatori, magazzini merci, locali tecnologici in disuso), normalmente dotati di servizi e utenze
  - ii. Aree esterne fruibili (piazzali, parcheggi ed ex aree di stoccaggio merci)

---

<sup>3</sup> Collettivo per l'economia fondamentale (ibid., p.27).

- iii. Servizi di trasporto (servizi ferroviari, trasporto pubblico locale, informazioni sul servizio taxi)
- iv. Reti di telecomunicazioni (TLC) ad alta efficienza
- le **esigenze del territorio**, in particolare la diffusione dei servizi alle piccole comunità:
  - i. Aree espositive e commerciali
  - ii. Impianti di produzione di energie rinnovabili per comunità energetiche
  - iii. Servizi di TLC per il lavoro a distanza
  - iv. Tele-formazione e *coworking*
  - v. Tele-medicina (Direzione Sanitaria)
  - vi. Servizi farmaceutici
  - vii. Servizi della PA
  - viii. Servizi postali e finanziari dedicati
  - ix. Ricariche veicoli elettrici
  - x. *Bike sharing & parking*
  - xi. Punti distribuzione corrieri
  - xii. Esigenze locali specifiche

Un esempio virtuoso per la creazione di servizi aggiuntivi all'interno della stazione ferroviaria è, come già accennato, l'Olanda. A tal riguardo, è interessante evidenziare come il gestore abbia consapevolmente attuato un piano di integrazione fra la mobilità ferroviaria e quella in bicicletta, dotando le stazioni di capienti depositi per biciclette e favorendo progressivamente l'integrazione delle stazioni nel tessuto urbano (Dozzi, 2015).

Nel caso italiano, si deve evidenziare un discrimine molto importante: quello fra le stazioni situate dentro i centri abitati e le stazioni situate al di fuori o ai loro margini che, per la propria peculiare localizzazione si prestano naturalmente alla fornitura di servizi differenti. Ad esempio, le stazioni esterne ai centri abitati e utilizzate perlopiù dai pendolari possono risultare il luogo adatto per l'installazione di punti di ricarica per auto elettriche. In particolare, installare colonnine a ricarica lenta potrebbe essere conveniente sia dal punto di vista dei costi del gestore, sia dal punto di vista degli utenti. Questi, infatti, recandosi in stazione in auto e parcheggiandola per l'intera giornata lavorativa, otterrebbero una ricarica completa. Le stazioni interne al tessuto urbano, invece, si adatterebbero più facilmente a servizi ricreativi, sanitari o finanziari.

### **SOLUZIONI PLACE-BASED**

In presenza di una forte disomogeneità e varietà dei luoghi dove sorgono le piccole e medie stazioni, un approccio *place-based* (Barca, 2009) risulta preferibile al fine di attivare le energie dei territori. In assenza di evidenti economie di scala, infatti, un approccio verticistico rischia di essere inefficiente e di soffocare la creatività dei territori.

In estrema sintesi, ciò significa che ogni progetto fa storia a sé e non va pensato perché necessariamente replicabile. Piuttosto, va a costituire, insieme agli altri, il *panel* di ciò che è stato possibile realizzare. Da qui nasce l'evidenza della descrizione delle tante tipologie di partner (pubblici

e privati), che nelle singole realtà sono in grado di utilizzare gli asset disponibili per attività non specifiche del sistema infrastrutturale propriamente detto.

Oltretutto, l'aderenza a un approccio *place-based* è coerente con le più recenti evoluzioni della politica di coesione europea. Essa si inserisce nel solco della Nuova Carta di Lipsia, adottata nel 2020 nell'Incontro informale dei ministri UE sulle questioni urbane per aggiornare gli impegni della Carta di Lipsia del 2007 (Informal Ministerial Meeting on Urban Matters, 2020). Il documento fornisce un quadro di policy rinnovato per le politiche urbane ed evidenzia la necessità di disegnare gli interventi pubblici su misura delle condizioni locali, al fine di favorirne la sostenibilità: "Le strategie urbane e gli strumenti di finanziamento urbano dovrebbero basarsi su una solida analisi della specifica situazione locale, in particolare dei potenziali benefici e rischi, dei soggetti interessati e delle restrizioni, seguendo uno sviluppo basato sul luogo" (ibid., p.7).

L'adozione di un approccio *place-based*, ovviamente, non implica l'assenza di criteri di valutazione comuni e di un coordinamento a cura del gestore degli asset. Piuttosto, crea una sfida per il gestore degli asset, chiamato ad affiancare nuove competenze a quelle attuali, specializzate e dedicate, e sfruttare la capacità di dialogo con i territori, per rispondere ancora una volta alla sua prima *mission* di 160 anni fa: accompagnare lo sviluppo dell'Italia.

Obiettivo finale del **sistema stazione** per il gestore degli asset e per il Paese, uno e vario, è quello di contribuire a creare intorno a sé un sistema di opportunità alternativo e bilanciante rispetto a quanto proposto dalle aree metropolitane italiane. A tal fine è opportuno interagire consapevolmente con le politiche territoriali nazionali, in particolare la Strategia nazionale per le aree interne avviata nel 2013 (Lucatelli et al., 2022), al fine di individuare possibili complementarità e riconoscere più rapidamente ed efficacemente quali modelli di progettazione e intervento risultino più adatti.

Data l'ambiziosità e le grandi difficoltà realizzative dietro a un simile percorso, partire in un primo momento con alcuni progetti pilota rappresenta senz'altro la migliore soluzione dal punto di vista del metodo. In un secondo momento, sarebbe auspicabile avviarne la pianificazione su scala molto più ampia, con l'idea di utilizzare i riscontri ottenuti dai progetti pilota per arrivare rapidamente ad aprire un "cantiere Italia".

Il confronto tra il gestore degli asset (soggetto pubblico nazionale detentore di conoscenza, esperienza e della proprietà degli stessi asset) e i singoli comuni e comunità locali (depositari della conoscenza delle singole specificità locali da valorizzare nella logica di circolarità prima richiamata) potrebbe trovare una giusta formula di sviluppo in una organizzazione societaria unitaria che abbia una forma commerciale basata su di un panel componibile di servizi, unitamente a una capacità di accompagnamento volta alla nascita di iniziative per la produzione di valore e rigenerazione del territorio, piuttosto che al mantenimento delle attuali tendenze.

## **ADDENDUM**

Nelle pagine precedenti, si è sottolineata l'importanza (attuale e potenziale) della stazione ferroviaria come componente "fondamentale" dell'economia e come elemento urbano, e si è evidenziata la necessità di procedere attraverso un approccio *place-based*, sia per motivazioni industriali sia per coerenza con i più recenti sviluppi delle politiche urbane a livello europeo. Da ciò discende che, se da un lato la stazione è il perno del progetto di valorizzazione, dall'altro è il territorio a dover fare da propulsore all'iniziativa. Cioè, è indispensabile che le energie e le attività locali facciano da guida allo sviluppo del progetto, se si vuole favorirne il successo.

A tal proposito, per quanto riguarda le stazioni da coinvolgere nelle iniziative pilota, il turismo può giocare un ruolo rilevante. Sarebbe comunque importante prediligere le integrazioni e le attività che, oltre a favorire il turismo, forniscano servizi direttamente utili anche agli abitanti del territorio, in modo da migliorare la vivibilità dei luoghi e massimizzare il risultato degli investimenti. In fondo al testo, a mero titolo di esempio, si propone uno schema riassuntivo delle possibili attrazioni turistiche nelle stazioni del progetto pilota.

In tale ottica, la connessione con le Imprese di trasporto ferroviario e non-ferroviario è essenziale. La stazione svolgerà il ruolo di snodo chiave, ma occorre considerare anche gli altri tipi di spostamenti, che dipendono dalle attività. FS può dare un contributo, ma i privati devono essere l'elemento portante. A tal fine diventa ancora più rilevante lo studio delle caratteristiche dei singoli territori.

Si può immaginare un ruolo anche per la Fondazione FS, che per la sua natura di soggetto ibrido può diventare un promotore dei primi collegamenti ferroviari (fuori dalle regole del mercato) prima che i flussi turistici si consolidino.

**BIBLIOGRAFIA**

Barca, F. (2009), “An agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations”, Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy, consultabile qui: [https://migrant-integration.ec.europa.eu/library-document/agenda-reformed-cohesion-policy-place-based-approach-meeting-european-union\\_en](https://migrant-integration.ec.europa.eu/library-document/agenda-reformed-cohesion-policy-place-based-approach-meeting-european-union_en).

Collettivo per l'economia fondamentale (2019), “Economia fondamentale. L'infrastruttura della vita quotidiana”, Torino: Einaudi.

Daniele, V., Malanima, P., e Ostuni, N. (2018), “Geography, market potential and industrialization in Italy 1871–2001”, in *Papers in Regional Science* 97(3), 639–662.

Dozzi, F. (2015), “La stazione ferroviaria: una mobilità sostenibile dalle esperienze olandesi”, consultabile qui <https://webthesis.biblio.polito.it/4387/>.

Informal Ministerial Meeting on Urban Matters (2020), “The New Leipzig Charter”, p.7, consultabile qui: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/brochures/2020/new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2020/new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good).

Kaldor, N. (1975), “Economic Growth and the Verdoorn Law - A Comment on Mr Rowthorn's Article”, in *Economic Journal*, 85(340), 891-896.

Lucatelli, S., Luisi, D., e Tantillo, F., a cura di (2022), “L'Italia lontana. Una politica per le aree interne”, Roma: Donzelli Editore.

Sassen, S. (2001), “The Global City. New York, London, Tokyo”, Princeton: Princeton University Press.

**APPENDICE: SPUNTI PER LE STAZIONI DEL PROGETTO PILOTA**

<b>Località</b>	<b>Attrazioni</b>	<b>Altro</b>
Antrodoco (RI)	- chiese - museo	
Arona (NO)	- ciclabili - lago - cucina - parco naturale - museo	
Baiano di Spoleto (PG)	- castello di Baiano	
Diano (IM)	- mare - produzione di pesto - ciclo-turismo	
Gemona (UD)	- ciclabili - attività ciclo-turistiche già sviluppate nell'area (soprattutto a carattere naturalistico)	
Loreto (AN)	- ciclabile - turismo religioso - mare - musei - ciclo-turismo (natura e roccaforti)	
Matelica (MC)	- ciclabili - Paese dei murales di Braccano - produzione di miele - parco dei dinosauri - Gole di Jana	
Popoli (PE)	- terme a 1,2 km	Nel raggio di 20 km ci sono: - 4 chiese antiche

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- un museo borbonico</li> <li>- un percorso avventura</li> </ul>
San Gavino (SU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- murales</li> <li>- produzione di zafferano</li> </ul>	
Sesto Calende (VA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ciclabili</li> <li>- lago</li> <li>- montagna</li> <li>- parco acquatico</li> <li>- luoghi culinari</li> </ul>	
Urbisaglia (MC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ciclabili</li> <li>- rocca di Urbisaglia</li> <li>- abbazia di Chiaravalle di Fiastra</li> <li>- parco archeologico</li> <li>- birrificio</li> <li>- chiese varie</li> <li>- mura e teatro romano</li> <li>- museo delle armi e delle uniformi</li> </ul>	