

Luisa Spagnoli  
(a cura di)

# ITINERARI PER LA RIGENERAZIONE TERRITORIALE TRA SVILUPPI RETICOLARI E SOSTENIBILI



Scienze geografiche

**FrancoAngeli** 

*In ricordo di Antonella Primi*

L'improvvisa e prematura scomparsa di Antonella Primi ha lasciato tutti sgomenti, gettando nello sconforto quanti di noi – geografi e non geografi – hanno avuto l'onore e la fortuna di conoscerla. Il presente volume, che si pregia di accogliere il suo interessante saggio (scritto insieme a Rebekka Dossche), è la testimonianza di quanto per lei fosse importante che la ricerca geografica sapesse alternare la “teoria” alla “prassi”, così come il suo maestro – Adalberto Vallega – ci ha insegnato. Il suo rigore metodologico, il suo consolidato approccio teorico e la sua significativa ricerca di terreno hanno rappresentato per la scrivente un contributo e un lascito imprescindibili nel cui solco è inscritta la traccia di questo volume. Dalla Val Bisagno, in considerazione della valutazione del rischio idrogeologico, al Basso Alessandrino, in relazione al problema dello spopolamento delle aree rurali montane, Antonella ha saputo delineare un modello di riferimento per la mappatura e la rappresentazione dei processi partecipativi in un'ottica di pianificazione territoriale.

*Antonella, faremo tesoro dei tuoi preziosi consigli, delle tue letture dense, della tua profonda umanità.*



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

<https://www.francoangeli.it/autori/21>

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Luisa Spagnoli  
(a cura di)

**ITINERARI  
PER LA RIGENERAZIONE  
TERRITORIALE  
TRA SVILUPPI RETICOLARI  
E SOSTENIBILI**

**FrancoAngeli** 



Il presente volume è stato pubblicato con il contributo del Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito del progetto di ricerca "Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino green lungo la Lagonegro-Spezzano Albanese" (NP 2.78), a valere sul Bando a supporto dell'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

ISBN e-book: 9788835143222  
ISBN edizione cartacea: 9788835127147

In copertina: elaborazione grafica di Danny Grano

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

# Indice

Premessa, di <i>Luisa Spagnoli</i>	pag.	11
Gli itinerari della rigenerazione territoriale: una grande varietà di forme, proposte e pratiche, di <i>Dino Gavinelli</i>	»	21
Una progettualità in divenire per comprendere e interpretare il potenziale di un'area interna, di <i>Luisa Spagnoli, Tiziano Gasbarro, Lucia Varasano, Cristiana Zorzi</i>	»	31

## Parte prima

### Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce e il riuso di patrimoni culturali diffusi

Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”, di <i>Stefania Cerutti, Paola Menzardi</i>	»	59
Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde, di <i>Alessandra Ghisalberti</i>	»	67
Ripartiamo dalla lentezza. Progettare linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici, di <i>Paolo Pileri, Rossella Moscarelli</i>	»	75
L'Atlante della Mobilità Dolce in Italia, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Gianpaolo Cirone, Paolo Ferrario, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Sara Venturoni, Luigi Contestabile, Alberto Fiorillo, Stefano Fondi, Claudio Bonomi</i>	»	84

<i>Per aquam ad prospectus: itinerari lenti nell'Umbilicus Italiae, di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice</i>	pag.	92
Elementi dell'identità "sopiti" come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia, di <i>Mariateresa Gattullo</i>	»	101
Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC), di <i>Marisa Malvasi</i>	»	109
Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale), di <i>Cinzia Podda, Paolo Secchi</i>	»	118
La <i>Greenway</i> di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio, di <i>Roberto Rovelli, Giulio Senes, Andrea Marchisio</i>	»	126
Il Cammino del Duca: un itinerario in costruzione tra università e territorio, di <i>Nico Bazzoli, Mauro De Donatis, Elisa Lello, Filippo Martelli, Elena Viganò, Paolo Piacentini</i>	»	134
Suoni, ritmi e turismo lungo la Via Silente, di <i>Daniele Paragano, Giulia Vincenti</i>	»	143
La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna, di <i>Simone Gamba</i>	»	151
La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio, di <i>Andrea Perrone</i>	»	159
Un esperimento di rigenerazione territoriale diffusa lungo i grandi cammini: il progetto TWIN, di <i>Ettore Donadoni, Anna Fera, Diana Giudici</i>	»	166
Parchi delle mura urbane come percorsi quotidiani e turistici, luoghi di attraversamento e socialità, di <i>Donata Castagnoli</i>	»	175
Recupero dei navigli milanesi: un bene culturale per il turismo?, di <i>Martina Lucarno</i>	»	183

**Parte seconda**  
**Itinerari lenti e cammini storico-culturali**  
**per la valorizzazione e la riscoperta della memoria**  
**e dell'identità dei luoghi**

Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto, di <i>Giovanni Baiocchi, Giacomo Zanolin</i>	pag. 193
Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale, di <i>Teresa Amodio</i>	» 202
Percorsi commerciali medievali e loro recupero in chiave culturale e turistica. L'itinerario del Passo del Gries (Alpi Lepontine), di <i>Guido Lucarno</i>	» 211
Pellegrini in arrivo a Roma: un unico ingresso per le tre Romee Maggiori (Francigena, Germanica e Strata). Una proposta per il Giubileo 2025, la rigenerazione urbana e la mobilità dolce, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini, Raffaele Bonsignori, Raimondo Sinibaldi, Aleksandra Grbic, Francesca Giani, Ilaria Maggiorotti, Mattia Valente</i>	» 219
Camino buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía), por <i>Francisco J. Pérez-Schmid Fernández, J. Miguel Delgado Barrado, José M. Valderrama Zafra, Ana Tirado de la Chica</i>	» 227
Un cammino tra le linee dell'Area Grecanica: la rigenerazione del paesaggio perduto, di <i>Giovanni Modaffari</i>	» 235
Transumanze nel Lazio: i tratturi dei Monti Simbruini e della Val Comino, di <i>Sara Carallo, Francesca Impei</i>	» 243
I cammini sacri in Abruzzo. Tra cultura, natura e spiritualità, di <i>Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari</i>	» 252
I cammini sacri in Molise lungo le vie della transumanza, di <i>Carmen Silva Castagnoli</i>	» 259
Cammini religiosi e itinerari storico-culturali per la valorizzazione delle aree interne della Sardegna. Il distretto Gennargentu Mandrolisai, di <i>Sebastiana Nocco</i>	» 267

Il Cammino per la Madonna Nera di Tindari come strumento di rigenerazione territoriale, di <i>Barbara Sambataro, Gianni Petino</i>	pag. 275
Le strade militari del “fronte sud-occidentale” (Alpi Marittime) tra sfide di gestione e opportunità di sviluppo turistico, di <i>Pietro Piana, Mauro Spotorno</i>	» 284
Attraverso le carte, attraverso la storia. Una proposta di valorizzazione delle trincee della Grande Guerra in Trentino, di <i>Caro- lien Fornasari, Giannantonio Scaglione</i>	» 292
Il percorso “Akropolis”: un’esperienza diffusa di valorizzazione culturale fra i comuni di Palestrina e Castel San Pietro Romano, di <i>Roberta Iacono</i>	» 300
La ciclovia sulla Linea Oder-Neisse: tra memoria e occasioni di sviluppo, di <i>Laura Stanganini</i>	» 307

### **Parte terza**

#### **Turismo, sostenibilità e processi partecipativi per la *governance* territoriale**

Potenzialità turistiche e di sostenibilità: la “Regione verde d’Europa” alla prova dei processi partecipativi per la <i>governance</i> territoriale, di <i>Marina Fuschi, Fabrizio Ferrari</i>	» 319
Il turismo dei cammini come strategia di rigenerazione e sostenibilità nelle aree interne: evidenze dal Mezzogiorno, di <i>Dionisia Russo Krauss, Nadia Matarazzo, Francesca Sorrentini</i>	» 329
La “Via Francigena nel Sud Italia” per la rigenerazione territoriale. Sviluppo di un modello di <i>governance</i> turistica tra i Monti Prenestini ed Ernici nella Regione Lazio, di <i>Ilaria Guadagnoli</i>	» 336
Itinerari partecipativi a supporto di processi di sviluppo locale: un’applicazione in aree rurali montane del Basso Alessandrino, di <i>Antonella Primi, Rebekka Dossche</i>	» 345
L’attivazione di reti e processi partecipativi per la promozione del turismo culturale nei piccoli comuni. L’esempio del progetto di cooperazione transfrontaliera “RACINE”, di <i>Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu, Silvia Carrus</i>	» 354

Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione, di <i>Lorenzo Brocada, Alberto Girani</i>	pag. 362
377 project. Un'esperienza di rigenerazione culturale e territoriale in Sardegna, di <i>Nicolò Fenu, Paolo Giaccaria</i>	» 372
(Ri)costruire il paesaggio. Processi partecipativi e recupero dei versanti terrazzati valtellinesi, di <i>Luca Bonardi, Emiliano Tolusso</i>	» 382
Strategie di sviluppo territoriale in Basilicata: l'area del Vulture Alto Bradano, di <i>Ornella Albolino, Lucia Cappiello</i>	» 392
Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità, di <i>Antonietta Ivona, Donatella Privitera, Rosario De Iulio</i>	» 400
Il turismo di comunità per la promozione di scale, rampe e gradonate: una sfida possibile tra fragilità e ri-attribuzione di valore, di <i>Germana Citarella</i>	» 410
Agriturismo e finanziamenti per lo sviluppo rurale: fattori di rigenerazione nelle regioni italiane. Un'analisi dell'efficienza tecnica, di <i>Nicola Galluzzo</i>	» 419
La rigenerazione sostenibile nei territori agrari. Il caso della Valdichiana, di <i>Alessandro Bianchi, Stefano Biagiotti</i>	» 427
Istituzioni nel turismo al servizio dello sviluppo territoriale sostenibile, di <i>Vincenzo Mini</i>	» 435
Misurare la predisposizione alla sostenibilità delle destinazioni turistiche. Una proposta operativa a partire da uno studio pilota della destinazione turistica Puglia, di <i>Federica Epifani</i>	» 442
Le cooperative di comunità per una <i>governance</i> sostenibile dei territori. Il caso di Capranica Prenestina, di <i>Lisa Scafa</i>	» 452

**Parte quarta**  
**Rappresentare e narrare le risorse territoriali:**  
**pratiche e strumenti digitali per la rifunzionalizzazione**  
**dei territori**

Rural storytelling: itinerari di rigenerazione nell'area dei Sicani, di <i>Giulia de Spuches, Francesca Sabatini</i>	pag. 463
Tour esperienziali contemporanei nei paesaggi pittoreschi dell'Appennino Centrale, di <i>Antonio Ciaschi, Mario Morrica</i>	» 471
L'importanza della narrazione dei cammini: esperienze pugliesi, di <i>Sergio Fadini, Alberto Corbino</i>	» 479
Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura, di <i>Luisa Carbone</i>	» 487
ICT al servizio dello <i>slow tourism</i> : nuove opportunità per i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella, di <i>Marilù Campanelli</i>	» 494
In cammino sulle orme di Sant'Antonio. Georeferenziazione dei paesaggi significativi tra esigenze spirituali e valorizzazione dei territori attraversati, di <i>Sabrina Meneghello</i>	» 501
Mapping Place Identities: l'identità dei luoghi come risorsa rinnovabile dello sviluppo territoriale e turistico. Il caso della Via Appia, di <i>Danila Saulino</i>	» 510
Il patrimonio culturale materiale nella pratica digitale 4.0: modelli e forme di fruizione a confronto, di <i>Maria Grazia Cinti, Giorgia Di Rosa</i>	» 518
Il turismo fotografico in Friuli Venezia Giulia: un progetto pilota per l'individuazione di itinerari lenti, di <i>Gian Pietro Zaccomer</i>	» 525

# *Premessa*

di *Luisa Spagnoli*

Da alcuni anni è in atto un processo di rigenerazione territoriale che si manifesta anche attraverso il riuso di itinerari e cammini nell'ottica di un turismo *slow* e di una mobilità dolce. Sia nel più ampio dibattito geografico e scientifico in generale, sia nei principali indirizzi di programmazione nazionale e sopranazionale, è diffusa l'idea che il recupero di itinerari "lenti" restituisca valore e centralità alle risorse territoriali, divenendo un importante attrattore turistico e contribuendo a innescare processi di sviluppo locale. La riscoperta di tali percorsi può rappresentare, dunque, l'opportunità per il recupero di patrimoni e risorse, nonché per la rifunzionalizzazione del territorio stesso.

L'attenzione crescente a livello nazionale è dimostrata dall'attuale pianificazione per il turismo e i trasporti che, a partire specialmente dalla pubblicazione dell'*Atlante dei Cammini*, va nella direzione dell'attuazione di una strategia complessiva volta alla realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce. Gli ex Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture (MIT) e dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo (MIBACT) hanno avviato dal 2015 un progetto comune relativo alla definizione di un sistema di ciclovie turistiche, seguendo il modello del progetto Eurovelo avviato da European Cyclists' Federation (ECF) e dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB). Il processo d'individuazione delle ciclovie turistiche, da parte del nostro Paese, è stato avviato a partire dalla legge di bilancio del 2016, con la quale sono state scelte, sulla base degli itinerari Eurovelo e tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni ed enti locali, i primi quattro tracciati. Nello stesso anno sono stati firmati i protocolli d'intesa tra il MIT e le otto regioni interessate dal progetto, mentre nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato portato a dieci ciclovie, per un totale di 6.000 km, con l'aggiunta di altri sei percorsi di interesse nazionale.

Per quanto riguarda il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (PST) (2017-2022), l'obiettivo è quello di dotare il Paese di un'infrastruttura inter-



modale di vie verdi valorizzando i cammini storici, naturalistici, culturali e religiosi, nell'ottica di creare una vera e propria rete di mobilità lenta e di "promuovere esperienze di visita uniche ed autentiche" (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 2017, p. 42). Ci si prefigge, dunque, di attivare "nuove aree di attrazione, aprendo alla valorizzazione di nuovi territori, in chiave di sostenibilità e autenticità" (ivi, 2017, p. 48). In questa direzione vanno i cammini storici, le ciclovie, i percorsi ferroviari, gli itinerari culturali, ecc., attraverso cui può generarsi una possibile forma di turismo lento e mobilità dolce. In linea con il PST, il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica (PSMT) (2017-2022) indica tra le sue priorità la mobilità dolce e il settore turistico. "Il concetto di mobilità è declinato come accessibilità, ma, soprattutto, come esperienza" (Cresta, 2019, p. 94). Si privilegiano, innanzitutto, i territori e le risorse attraverso cui alimentare il settore turistico, sollecitando forme di mobilità sostenibile. Senza poi dimenticare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che, tra i vari obiettivi di policy indicati come principale risposta italiana ed europea alla crisi da coronavirus, indica anche il tema della rivoluzione verde e della transizione ecologica (Missione 2), evidenziando l'importanza della mobilità sostenibile e delle ciclovie.

Con l'entrata in vigore, nel 2018, della legge quadro per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e per la realizzazione della rete nazionale ciclabile, è stata introdotta nell'ordinamento la definizione normativa di ciclovia, delle reti cicloviarie e la loro classificazione. La legge eleva la rete ciclabile nazionale Bicalitalia a rete infrastrutturale di livello nazionale integrata con il sistema transeuropeo di Eurovelo e connessa alla rete di trasporto esistente, favorendo l'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale, attraverso l'adeguamento di aree dedicate all'accoglienza delle biciclette (parcheggi, stazioni ferroviarie e metropolitane, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti), la predisposizione dei mezzi pubblici per agevolare il trasporto e la realizzazione di velostazioni per la custodia, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggi.

Al fine di incentivare la nascita di una rete di itinerari percorribili a piedi o in bicicletta, l'ANAS e l'Agenzia del Demanio, in applicazione di un protocollo d'intesa siglato con il MIBACT e il MIT, si sono impegnati a mettere a disposizione dei circuiti turistici minori un vasto patrimonio immobiliare (caselli, case cantoniere, ecc.), promuovendo il bando "Cammini e percorsi". L'avviso rientra nell'ambito del progetto "Valore Paese - Cammini e Percorsi", nato con l'obiettivo di assegnare gli immobili pubblici distribuiti sui percorsi ciclopedonali e sui tracciati storico-religiosi italiani in concessione a chi propone un valido programma di investimento e riqualificazione (Spagnoli, Varasano, 2020).

Gli attuali indirizzi di governo, dunque, hanno dato impulso allo sviluppo di una rete di sentieri, siano essi itinerari storico-culturali, ferrovie dismesse, vie verdi, percorsi ciclopedonali, ecc. Ciò ha fatto sì che i relativi piani di

azione, integrati orizzontalmente, risultassero incentrati sulla tematica della mobilità dolce interpretando linee d'indirizzo comuni.

Le programmazioni, le politiche, le iniziative sono sempre più numerose specialmente a scala regionale, determinando, tuttavia, il costituirsi il più delle volte di un quadro ancora frammentario e disomogeneo “quanto alla presenza e alle effettive capacità degli itinerari [...] di incidere sui territori” che attraversano (Mariotti, 2012, p. 91).

È necessario, quindi, cominciare a mettere ordine all'articolata e complessa rete sentieristica anche solo proponendo una riflessione comune e trasversale a diverse discipline, partendo dal presupposto che l'individuazione, la creazione, l'attivazione e la rifunzionalizzazione di queste linee nel paesaggio si rivelano azioni strategiche di valorizzazione territoriale. L'ottica è quella dello sviluppo locale non solo in termini turistici, ma anche attivando diversi settori produttivi per ridisegnare le strategie di sviluppo economico e sociale. L'itinerario rappresenta quel filo narrativo che intercetta e valorizza le risorse territoriali attraverso la conoscenza e la comunicazione dei saperi locali, dei valori e delle specificità dei luoghi. Si parte dai luoghi per attivare strategie di relazione, per comunicare, innovare e creare (ivi, p. 89).

Questi i presupposti per esplorare territori e, attraverso di essi, le possibili forme di rigenerazione legate allo sviluppo dei percorsi che propongono un modello di viaggio alternativo, un viaggio lento, che si pone in stretto contatto con i luoghi, con le sue “sensibilità”, i suoi valori, le sue caratteristiche di autenticità, e con i suoi abitanti: in altre parole, essi divengono strumenti attraverso i quali poter vivere esperienze più autentiche e meno soggette alle dinamiche di un turismo mordi e fuggi. In tale esplorazione rientrano anche i territori fragili: “Terre invisibili”, come giustamente apostrofate da Monica Meini (2018, p. 162), che non necessariamente sono “marginali a priori”. Al contrario, nella gran parte dei casi sono luoghi di memoria, di stratificazioni dense e complesse che assumono “valore di testimonianza storica e culturale” di grande spessore (ivi, p. 13). Il problema che accomuna molte delle aree interne, soprattutto quelle appenniniche della nostra penisola, riguarda proprio il riconoscimento dell'esistenza di risorse culturali e naturalistiche che rischiano l'oblio, specialmente la dimenticanza del valore attribuito ad esse da parte degli stessi abitanti (ivi).

I cammini storici, le ciclovie, i percorsi ferroviari, gli itinerari culturali, religiosi, enogastronomici, ecc., possono quindi generare una possibile forma di turismo lento e mobilità dolce, attraverso cui contribuire a valorizzare i territori del “margine”. Territori lenti, per l'appunto, che in virtù della promozione dei propri patrimoni acquistano via via maggiore visibilità e consapevolezza da parte di fruitori altrettanto “lenti”, riducendo così la loro condizione di fragilità e isolamento (Cresta, 2019).

Naturalmente non deve mancare l'ottica della rete: nessun progetto di recupero può prescindere dalla creazione di proficui rapporti di collaborazione con

gli attori pubblici e privati, le istituzioni e la popolazione locale, le imprese, le associazioni che operano nel campo culturale, agricolo, finanziario, affinché si possa contribuire all'attivazione di processi di rigenerazione dei territori. Strategie reticolari che possono funzionare solamente se sono realmente coinvolti sia i *decision makers* politici e istituzionali sia le comunità, soprattutto nel percorso di riconoscimento delle risorse con la finalità di comprendere il senso dei luoghi, il loro valore e l'identità costruitasi nel tempo. Rigenerare significa operare sui territori attivando strategie di sviluppo reticolare in una prospettiva di sostenibilità. Non si può prescindere dalla rete, dal legame con le comunità, gli attori territoriali, il territorio e le sue risorse (Burini, 2018).

Queste le premesse che trovano accoglimento e approfondimento nell'ambito dei saggi raccolti nel volume che, pur nella loro diversità di approcci e provenienza disciplinare, hanno perseguito l'unico obiettivo di riflettere sulle strategie, sugli indirizzi speculativi e operativi volti alla riscoperta e rinascita dei territori per sollecitare processi di sviluppo economico e sociale. È stato tracciato un unico filo conduttore che si snoda attraverso l'idea comune che la riscoperta delle linee lente può contribuire a restituire valore e centralità alle risorse culturali, paesaggistiche, ambientali.

I contributi sono stati inseriti nelle quattro parti in cui il libro è stato suddiviso, ognuna delle quali si propone come ambito di riflessione e confronto su tematiche specifiche. Nessuna delle parti, tuttavia, costituisce un tentativo di spiegazione a sé; anzi, ogni tematica è sinergicamente intrecciata alle altre con l'intento di creare alcune macro-categorie di discussione sovrapponibili che guardano alle ciclovie per la mobilità dolce e al riuso di patrimoni culturali diffusi; agli itinerari storico-culturali per la valorizzazione e la riscoperta della memoria e dell'identità dei luoghi; al turismo come fattore di sviluppo, sostenibilità e attivazione di processi partecipativi per la *governance* territoriale; alla rappresentazione e narrazione delle risorse territoriali.

I temi proposti e i diversi approcci (teorici, metodologici, operativi) hanno rappresentato l'occasione per sollecitare un dibattito plurale e ampio tra saperi diversi, evidenziando la necessità di ragionare su strategie integrate a medio e lungo termine. Dalla lettura dei contributi emerge chiaramente l'importante ruolo che “le vie rifunzionalizzate” (antiche o nuove) possono assumere, divenendo elementi strategici “nei processi di costruzione, o di ricomposizione, del territorio nella dimensione locale” e regionale. “Questo in particolare in uno scenario di internazionalizzazione e di competizione globale, per rispondere [anche] alla crescente richiesta di nuovi turismi, [specialmente] nella forma degli itinerari culturali” (Mariotti, 2012, p. 87).

Un altro elemento fondamentale concerne l'uso dei sistemi digitali per la costruzione di una narrazione di territorio e per la sua rappresentazione. “Non esiste narrazione senza spazio e lo spazio che viene narrato è ormai sempre più mediato, immaginato e modificato attraverso le nuove tecnologie, da parte di attori istituzionali, cittadini, turisti” (Albanese, Graziano, 2019, p. 1487).

Ai fini della valorizzazione e rigenerazione territoriale acquista certamente importanza lo *storytelling*; uno strumento che facilita la valorizzazione stessa dei territori, la orienta e la stimola; al tempo stesso “crea il valore” e lo comunica (Pollice, 2017, p. 107). “Raccontare un territorio non vuol dire solo descriverlo, ma anche interpretarlo e quell’interpretazione nel momento in cui diviene ‘racconto’ e viene condivisa, finisce con l’influenzare il modo in cui si pensa a quel territorio, il modo in cui lo si vive; interagisce cioè con i processi di territorializzazione” (ivi, p. 108). In questo senso, Valentina Albanese e Teresa Graziano, ragionevolmente, sostengono che i territori sono raccontati e raccontano “i propri codici identitari sedimentatisi nel tempo”: essi sono oggetto di narrazione e protagonisti del racconto stesso. Tra *storytelling* e *digital storytelling* si costruisce un filo narrativo alla cui elaborazione partecipano in maniera sempre più significativa le comunità innescando processi di *empowerment* e ampliando i margini di accesso democratico ai flussi informativi (Albanese, Graziano, 2019, p. 1489).

Riflessioni teoriche e approcci operativi si alternano nella prima sezione del volume (*Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce e il riuso di patrimoni culturali diffusi*). Itinerari di diverso tipo che raccontano esperienze principalmente italiane legate al paradigma della lentezza e della rigenerazione territoriale. Lentezza, sostenibilità, responsabilità sono le tre parole chiave attraverso cui ripercorrere le azioni che hanno portato alla definizione del progetto *Comuniterràe*, così come analizzato da Stefania Cerutti e Paola Menzardi, concernente la co-creazione e gestione di itinerari e *tour* all’interno del Parco Nazionale della Val Grande. Rimaniamo ancora nelle terre alte con Alessandra Ghisalberti, il cui contributo va nella direzione di una “proposta di rigenerazione della montagna lombarda in rete con le aree urbano-metropolitane padane, attraverso la costruzione di percorsi di mobilità dolce lungo i solchi vallivi”. Gli itinerari verdi possono essere in grado di connettere in modo reticolare le aree dismesse, frutto dei cambiamenti geografico-economici degli ultimi decenni avvenuti nel contesto locale, con i sistemi urbani pianeggianti.

La lentezza torna a essere la chiave di lettura per la rigenerazione territoriale che nel caso di studio analizzato e descritto da Paolo Pileri e Rossella Moscarelli – la ciclovia VENTO – si tratta innanzitutto di un progetto di territorio basato sui valori riconducibili ai concetti di viaggio e lentezza; “sull’idea complessa di linea”; sul concetto della (ri)scoperta di aree marginali. La lentezza continua a essere il filo conduttore rintracciabile nel saggio di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo e Pierluigi De Felice, i quali avanzano proposte di percorsi idrografici nell’*Umbilicus Italiae* (Rieti). L’acqua e la fruizione lenta dei territori è oggetto di narrazione anche da parte di Mariateresa Gattullo che, dopo aver tracciato la storia della nascita e dello sviluppo dell’Acquedotto Pugliese, focalizza l’attenzione sul percorso di creazione della Ciclovia per valutare i punti di forza e debolezza che accompagnano il processo di riuso e rigenerazione. Dalla lentezza alla mobilità dolce, tema al centro delle argo-

mentazioni esposte nel saggio di Giulio Senes (Roberto Rovelli, Gianpaolo Cirone, Paolo Ferrario, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Sara Venturoni, Luigi Contestabile, Alberto Fiorillo, Stefano Fondi, Claudio Bonomi) che, raccontando l'idea della creazione dell'*Atlante della Mobilità Dolce*, sottolinea la necessità di integrare i cammini, le ciclovie, i treni storici, i beni culturali, in “un unico sistema che possa farne emergere le sinergie e proporre esperienze di viaggio multimodali e multiculturali”. “Mobilità non motorizzata” e lentezza sono ancora le parole chiave che ricorrono nello studio di Marisa Malvasi, relativo alla ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate. Una delle tante esperienze, quest'ultima, che può rappresentare “l'espedito” per rilanciare il comparto in crisi dopo il Covid-19. Al tema delle ferrovie inutilizzate (e riutilizzate) fa riferimento il lavoro di Cinzia Podda e Paolo Secchi che, a partire da un inquadramento introduttivo relativo al recupero dei rami secchi in Sardegna, focalizza l'attenzione sul caso specifico del progetto regionale *Trenino Verde (TV)*, in particolare per quanto riguarda la tratta Macomer-Bosa che attraversa il Marghine occidentale, la Planargia e il Montiferru. “In virtù della particolare caratterizzazione della proposta, il TV può favorire lo sviluppo turistico del territorio, incentivando processi di delocalizzazione, e interagire (o costituire un'alternativa) col turismo marino, implementato con quello culturale, enogastronomico ed emozionale”. Dal riutilizzo dei tratti ferroviari non più utilizzati per la percorrenza di treni turistici a esperienze di conversione di percorsi dismessi in vie verdi, come nel caso del progetto in corso Olgiate-Molgora (in provincia di Lecco), opportunamente descritto e analizzato da Roberto Rovelli (Giulio Senes, Andrea Marchisio). Una progettualità che, secondo l'autore, va oltre l'infrastruttura in sé per proporre un vero e proprio programma integrato di sviluppo. Particolarmente attento a sondare il rapporto tra Università e territorio è il saggio di Nico Bazzoli (Mauro De Donatis, Elisa Lello, Filippo Martelli, Elena Viganò, Paolo Piacentini), nell'ambito del quale si intende sottolineare il ruolo fondamentale che può essere assunto dalle università nella realizzazione di itinerari lenti, con la finalità ultima di avviare processi di innovazione nei territori marginali. La realizzazione di ciclovie per lo sviluppo del territorio in un'ottica di turismo sostenibile è il filo conduttore che unisce le riflessioni di Daniele Paragano e Giulia Vincenti, Simone Gamba, Andrea Perrone. Gli itinerari cicloturistici sono i protagonisti delle esperienze di mobilità lenta che rappresentano elementi di profonda interazione con i territori attraversati. Ettore Donadoni, Anna Fera, Diana Giudici muovono le loro considerazioni dall'individuazione di cammini già esistenti che attraversano il Passo della Cisa per proporre un interessante progetto di rigenerazione territoriale con l'obiettivo di unire “binomi fragili” e farne, così, un “potenziale positivo”. La dimensione urbana è accolta nei contributi di Donata Castagnoli e Martina Lucarno che guardano alla possibilità della costruzione di percorsi ciclopedonali nelle e per le città: progetti di recupero di manufatti, vie d'acqua, aree verdi per migliorare la qualità di vita dei cittadini.

Riflessioni teoriche ed esempi programmatici si alternano nella seconda sezione del volume (*Itinerari lenti e cammini storico-culturali per la valorizzazione e la riscoperta della memoria e dell'identità dei luoghi*), che si apre con la lettura critica di Giovanni Baiocchetti e Giacomo Zanolin. A partire dall'interpretazione dei risultati di una ricerca esplorativa sull'impatto che l'invenzione del "Cammino di San Benedetto" ha suscitato sui luoghi dell'attraversamento, si definiscono gli assi teorici entro cui è stata organizzata la ricerca. La dimensione teorica e operativa è adeguatamente sostenuta anche da Teresa Amodio che, dall'inquadramento del paradigma della rigenerazione territoriale, focalizza la sua attenzione sulla Ferrovia Benevento-Bosco Redole, completamente immersa nell'Appennino meridionale, oltretutto parte del più lungo tracciato Benevento-Campobasso, costruito per il collegamento dei territori interni di Campania e Molise. In questo caso il suo riutilizzo andrebbe nella direzione della completa realizzazione di un itinerario turistico attraverso la dorsale dell'Appennino. Percorsi storico-culturali riletti in chiave turistica per la rigenerazione urbana e territoriale sono al centro della riflessione dei contributi di Guido Lucarno, Giulio Senes (Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini, Raffaele Bonsignori, Raimondo Sinibaldi, Aleksandra Grbic, Francesca Giani, Iaria Maggiorotti, Mattia Valente), Francisco José Pérez-Schmid Fernández (José Miguel Delgado Barrado, José Manuel Valderrama Zafra, Ana Tirado de la Chica). Ecoturismo, esplorazione lenta e sentieristica sono oggetto di analisi da parte di Giovanni Modaffari che attraverso il suo contributo ci offre un affresco significativo dell'Area Grecanica, restituito anche attraverso il ricorso alle testimonianze dei viaggiatori del passato. Le vie della transumanza, il loro possibile recupero e riutilizzo impegnano le riflessioni di Sara Carallo e Francesca Impei, le quali sottopongono all'attenzione del lettore il progetto di ricerca "Rete territoriale dei tratturi del Lazio", con cui gettare le basi per lo sviluppo di pratiche volte alla rigenerazione territoriale dei luoghi della transumanza. Un unico filo conduttore si snoda attraverso le letture di Giacomo Cavuta e Fabrizio Ferrari, Carmen Silva Castagnoli, Sebastiana Nocco, Barbara Sambataro e Gianni Petino: diversi casi di studio, diverse realtà locali e regionali, dai quali emerge l'importanza dei cammini sacri per la definizione di un sistema turistico religioso competitivo e realmente attrattivo. I "sentieri di guerra", sistemi difensivi e trincee possono rappresentare, secondo Pietro Piana e Mauro Spotorno, Carolien Fornasari e Giannantonio Scaglione, efficaci strumenti di valorizzazione turistica e costruzione identitaria. Itinerari storico-culturali anche quelli tracciati da Roberta Iacono e Laura Stanganini: percorsi di alto valore culturale e simbolico che rappresentano occasioni di sviluppo e rigenerazione.

Particolarmente nutrita di proposte conoscitive è la terza sezione dedicata al turismo e ai processi partecipativi (*Turismo, sostenibilità e processi partecipativi per la governance territoriale*), a partire dal contributo di Marina Fuschi e Fabrizio Ferrari che, riflettendo sulla "polverizzazione e debolezza dei siste-

mi turistici” abruzzesi, si soffermano sulle potenzialità degli itinerari storico-culturali per legare i “diversi territori verso un fronte comune, rafforzando uno *storytelling* condiviso e obiettivi di sviluppo partecipativi”. Il turismo dei cammini come strategia di sviluppo di territori principalmente lenti è punto d’incontro delle considerazioni di Dionisia Russo Krauss, Nadia Matarazzo e Francesca Sorrentini, e di Ilaria Guadagnoli. All’idea della creazione di itinerari per la rigenerazione territoriale, con l’obiettivo di favorire il coinvolgimento della popolazione nella definizione di una offerta turistica e migliorare l’attrattiva dei territori, sviluppare e consolidare percorsi di auto-riconoscimento delle risorse da parte delle comunità, consolidare una rete di sinergie tra attori territoriali differenti, concorrono le puntuali riflessioni di Antonella Primi e Rebekka Dossche, Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu e Silvia Carrus, Lorenzo Brocada e Alberto Girani, Nicolò Fenu e Paolo Giaccaria, Luca Bonardi ed Emiliano Tolusso. Sempre ai processi partecipativi guarda anche il saggio di Ornella Albolino e Lucia Cappiello che propone un’analisi delle più significative politiche di sviluppo turistico avviate in Basilicata. Si torna al tema del turismo lento con Antonietta Ivona, Donatella Privitera e Rosario De Iulio, i quali si propongono di capire in che modo il turismo *slow* divenga uno strumento di sviluppo turistico locale e sostenibile, analizzando itinerari che prevedono il riutilizzo del patrimonio culturale, edilizio, storico e architettonico talvolta dismesso. In una dimensione tutta urbana si iscrive il contributo di Germana Citarella che “ripercorre” le scale, rampe e gradinate di Napoli al fine di immaginare una nuova mobilità cittadina. Nicola Galluzzo focalizza la sua attenzione sul ruolo della multifunzionalità dell’agricoltura nell’avviare processi di rigenerazione territoriale delle aree rurali evitando la loro marginalizzazione. E ancora il rurale è oggetto di attenzione da parte di Alessandro Bianchi e Stefano Biagiotti, i quali analizzano il caso della “Comunità del Cibo” della Valdichiana, un esempio di rigenerazione dei “territori agrari” che punta sulla tutela, valorizzazione, incremento di diversità biologica, agraria e agroalimentare. Particolarmente incentrati sul turismo e sui suoi effetti territoriali (ambientali e paesaggistici), i saggi di Vincenzo Mini e Federica Epifani: l’uno analizza le istituzioni e le loro fragilità nel settore turistico; l’altro si presenta quale studio-ricerca per pervenire alla definizione di strategie intelligenti con la finalità di mitigare gli impatti ambientali derivanti dal turismo. Lisa Scafa torna sul tema della partecipazione per una *governance* sostenibile dei territori, presentando il caso di una cooperativa di comunità che agisce nel contesto di Capranica Prenestina in un’ottica di valorizzazione territoriale.

L’ultima sezione (*Rappresentare e narrare le risorse territoriali: pratiche e strumenti digitali per la rifunzionalizzazione dei territori*) continua a essere caratterizzata da approcci teorici e applicativi, il cui *mix* è efficacemente rintracciabile nel saggio di Giulia de Spuches e Francesca Sabatini, nel quale è proposto uno *storytelling* rurale che ci racconta come “l’area dei Sicani sia un ‘oggetto’ di studio visibile e invisibile, costruito [...] dall’incrocio tra poli-



tiche locali e nazionali”. Tra narrazione e rappresentazione, Antonio Ciaschi e Mario Morrica restituiscono una lettura attenta dei paesaggi pittoreschi dell’Appennino centrale, riprodotti anche a partire dalle suggestioni di viaggiatori/studiosi del passato. L’importanza della narrazione nella costruzione e fruizione dei cammini emerge chiaramente dal contributo di Sergio Fadini e Alberto Corbino nel quale si sottolinea la necessità per un itinerario, affinché possa sviluppare “le potenzialità legate alla rifunzionalizzazione dei territori attraversati”, di legarsi a una narrazione che si definisce a partire dal lavoro congiunto di attori pubblici e privati. L’aspetto tecnologico è sondato da Luisa Carbone, Marilù Campanelli, Maria Grazia Cinti e Giorgia Di Rosa. Ai sistemi digitali si attribuisce un grande potenziale non solo in quanto riconosciuti nel loro ruolo di strumenti conoscitivi e informativi, ma anche per la capacità di agevolare lo sviluppo della rete di attori territoriali necessaria a supportare attività di valorizzazione sul territorio. Le nuove tecnologie, dunque, come strumenti per le comunità, attraverso cui favorire una narrazione dei luoghi e delle risorse. Questionari e geolocalizzazioni per narrare il paesaggio emozionale dell’Itinerario di Sant’Antonio sono gli strumenti utilizzati nella ricerca di Sabrina Meneghello, la quale ricostruisce la mappa dei luoghi antoniani realizzata durante il cammino, unico nel suo genere, non trovando esatta corrispondenza con la mappa turistica offerta dalle guide. Ancora “questionari”, come strumenti per esplorare il potenziale della “Place Identity” lungo l’itinerario della *Appia Regina Viarum*, costituiscono oggetto di interpretazione nel saggio di Danila Saulino, con la finalità di comprendere “quali possibili significati e applicazioni lo studio dei legami tra le persone e i luoghi potrebbero avere nei processi di rigenerazione territoriale attraverso lo sviluppo di un turismo lento”. La fotografia come mezzo per fruire di una serie di itinerari in Friuli Venezia Giulia è il tema dell’intervento di Gian Pietro Zaccomer, il quale descrive i risultati di un progetto pilota relativo alla proposta di alcuni percorsi così come “catturati” dall’obiettivo della macchina fotografica.

Ciò che nel volume ci si è proposti di fare è di offrire una lettura variegata su temi molto attuali e oggetto di attenzione nell’ambito scientifico e politico. L’itinerario, che è stato declinato attraverso approcci metodologici e operativi differenti, ha rappresentato il filo conduttore attraverso cui si sono dipanati i nodi problematici chiave dei numerosi saggi presenti nel volume, i quali hanno restituito un quadro quanto più possibile articolato del fenomeno della rigenerazione territoriale, a partire dal riuso di percorsi e cammini nell’ottica di una mobilità dolce e sostenibile, e di un viaggio lento.

L’intento è consistito nell’aprire e lasciare spazio a un dibattito intra-disciplinare e trans-disciplinare, sollecitando un dialogo tra diversi linguaggi scientifici, diversi approcci teorici nonché metodologici in un confronto aperto e costruttivo, con il comune obiettivo della riscoperta e valorizzazione dei territori anche di quelli marginali e fragili che necessitano di essere investiti da un processo di rigenerazione e riterritorializzazione.



## Riferimenti bibliografici

- Albanese V., Graziano T. (2019), "Introduzione", in Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017)*, AGEI, Roma, pp. 1487-1490.
- Burini F. (2018), "Valorizzare il paesaggio e i saperi locali dei territori rurali in chiave smart: le potenzialità dei sistemi di mapping e di storytelling per una promozione turistica sostenibile", in *Annali del turismo*, VII, Edizioni Geoproggress, Novara, pp. 141-159.
- Cresta A. (2019), "Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio", *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia (AIC)*, 167: 92-105.
- Mariotti A. (2012), "Sistemi Locali, Reti e Competitività Internazionale: dai Beni agli Itinerari Culturali", *AlmaTourism*, 5: 81-95.
- Meini M., a cura di (2018), *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (2017), *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (PST) (2017-2022). Italia Paese per viaggiatori*, MIBACT, Roma.
- Pollice F. (2017), "Placetelling per lo sviluppo di una coscienza dei luoghi e dei loro patrimoni", *Territori della Cultura*, 30: 106-111.
- Rovelli R., Senes G. (2018), "Binari Verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate", *Reticula*, 19: 20-28.
- Spagnoli L., Varasano L. (2020), "Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla 'Ferrovia Ciclabile Lucana': le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino", *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia (AIC)*, 170: 145-164.

# *Gli itinerari della rigenerazione territoriale: una grande varietà di forme, proposte e pratiche*

di *Dino Gavinelli\**

## **1. La rigenerazione territoriale tra vincoli insediativi, dimensioni reticolari e contesti ambientali**

Quello degli “Itinerari per la rigenerazione territoriale” è per sua natura un tema ampio e molto attuale che tanto spazio lascia a interpretazioni e chiavi di lettura disciplinari, interdisciplinari e multidisciplinari, provenienti dal mondo accademico e non solo. Peraltro, la poliedrica provenienza di colleghe e colleghi che nei loro interventi richiameranno nei successivi contributi molte dimensioni della “rigenerazione territoriale” già testimoniano dell’interesse di molti attori accademici, pubblici e privati per il tema, ricordano l’attualità dei percorsi in atto o che si ipotizzano di realizzare ma anche la non univocità di tali percorsi. In quest’ottica lo scrivente concorda con chi ha inserito, come titolo del convegno di studi<sup>1</sup>, il termine “itinerari”, al plurale, perché vari sono i punti di vista attraverso cui possono essere guardati e analizzati i percorsi di rigenerazione territoriale e la conseguente spazializzazione di eterogenee forme e pratiche turistiche (Stock, Coëffè, Violier, 2017). Come ci insegnano maestri di geografia di un recente passato o ancora viventi<sup>2</sup>, il territorio genera possibilità di lavoro e di vita (Dematteis, 2021), offre campi di opportunità che evolvono nel tempo e nello spazio e possono anche diventare vincoli,

\* Dipartimento di Lingue letterature culture e mediazioni, Università degli Studi di Milano.

1. Si fa qui riferimento al convegno di studi “Itinerari per la rigenerazione territoriale. Promozione e valorizzazione dei territori tra sviluppi reticolari e sostenibili” svoltosi a Roma, dal 22 al 24 giugno 2022, presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche e la Società Geografica Italiana. Il presente contributo è frutto della relazione introduttiva di apertura al suddetto convegno tenuta dallo scrivente.

2. Penso in primis ad Adalberto Vallega, Angelo Turco e Giuseppe Dematteis per fare solo alcuni nomi del nostro parterre nazionale e senza scomodare o togliere nulla ad altri esperti di territorio, italiani o esteri, qui impossibili da citare tutti.

ostacoli dell'ambiente fisico a causa della presenza di numerosi fenomeni litosferici, atmosferici e idrosferici ma anche condizionamenti generati dalla cultura, dalla tecnologia, dalla politica, dalle narrazioni e dalle restituzioni collettive, dai cambiamenti nelle catene produttive e dai loro impatti (Vallega, 2004; Turco, 2016). In tale contesto si parla sempre più spesso di Antropocene (Giorda, 2019; Benner *et al.*, 2021) o di Omogenocene per mettere l'attenzione sulla perdita di biodiversità (Samways, 1999) o persino di Capitalocene (Moore, 2016) per evidenziare l'impatto negativo e la natura estremamente vorace e consumistica del sistema capitalistico.

E il tema sopra ricordato appare ancora più ampio, controverso e articolato se si allarga il discorso anche alla promozione e valorizzazione dei territori e pensiamo agli attuali sviluppi reticolari e sostenibili, che ci ricordano come il territorio non abbia solo una dimensione insediativa (fatta di paesaggi costruiti, impianti produttivi, residenze, strutture e infrastrutture per la vita produttiva, sociale, politica e per il tempo libero), ma possieda anche una dimensione reticolare (nella quale rientrano tutti quegli aspetti relazionali, di mobilità e di flussi di persone, scambi di beni, energia e informazioni mediante i quali un territorio instaura le sue connessioni e i suoi equilibri al proprio interno e con l'esterno) e, soprattutto, possieda una dimensione sostenibile (ormai diventata una sorta di mantra del Terzo Millennio spesso svuotato dei significati iniziali) che si premura di analizzare come le comunità alle diverse scale geografiche sfruttano, valorizzano e gestiscono il loro quotidiano, il loro patrimonio e le risorse intese in senso molto vasto (rinnovabili e non rinnovabili, ambientali e culturali, materiali e immateriali) (Sachs, 2015; Brun-Picard, 2019; Gavinelli, Bolocan Goldstein, 2022).

È proprio dall'incontro e dalla mediazione delle dimensioni insediative, reticolari e ambientali che si origina quella dimensione "organizzata" del territorio di cui parlano oggi ampiamente molte autrici e molti autori e che fa parte anche di una certa tradizione disciplinare abituata a ragionare da tempo in termini di complessità (Turco, 1988) e "combinazione geografica" (Frémont, 2005) e quando si tratta di analizzare gli eterogenei percorsi di evoluzione territoriale, ivi compresi quelli più specifici di rigenerazione, rifunzionalizzazione e riuso che sono alla base di molti interventi del convegno di studi "Itinerari per la rigenerazione territoriale. Promozione e valorizzazione dei territori tra sviluppi reticolari sostenibili". Il titolo del convegno fa riflettere anche sull'importanza del suffisso "ri" davanti al termine "generazione territoriale" che implica, inevitabilmente, anche la necessità di un rinnovamento dei paradigmi del passato posti alla base di tutti quei processi di territorializzazione che, nelle diverse regioni del mondo, hanno mostrato le loro varietà, i loro impatti, i loro punti di forza ma anche i loro limiti (Muscarà, Scaramellini, Talia, 2011). Delineare, pianificare o anche solo progettare, in qualche modo, itinerari di rigenerazione territoriale è pertanto anche un'occasione per essere capaci di mostrarci con le nostre potenzialità e le nostre fragilità, di esibire i

nostri patrimoni e paesaggi sia verso l'interno che verso l'esterno, per stare al passo con i tempi richiesti con giusta veemenza dalle dimensioni della sostenibilità e, aggiungerei, della responsabilità che ci chiedono con insistenza di cercare di realizzare un "sistema Paese" più moderno e adeguato alle sfide che ci attendono. In definitiva tale posizione teorica e allo stesso tempo pratica serve per relazionarci, in qualche modo anche con un futuro che si auspica sia più programmabile rispetto invece a certe forme di sviluppo incontrollate, di ingenuità e di non sostenibilità adottate nel passato in molti territori e che hanno poi generato impatti e comportato conseguenze negative nel tempo.

## **2. La rigenerazione territoriale attraverso la realizzazione e la promozione di itinerari turistici: attori, poteri, strategie e contingenze**

Pensare al futuro implica anche ipotizzare una rigenerazione territoriale che passi da forme di valorizzazione concrete alle diverse scale geografiche, significa immaginare percorsi che toccano e attraversano regioni, grandi centri urbani, borghi, spazi rurali, aree interne o marginali, che recuperano il patrimonio naturale, storico, culturale e artistico (*l'heritage* inglese o *l'héritage* francese), che valorizzano i cosiddetti "luoghi della memoria" in funzione della rappresentazione e della commercializzazione (Lovell, Bull, 2017). E, ciclicamente, l'arrivo della cosiddetta "bella stagione" ricorda a tutti noi che si è giunti al momento più importante dell'anno per il nostro turismo e che è nuovamente il tempo di riflessioni e di auspicati interventi nel nostro "sistema turistico": gli ultimi anni non sono stati clementi per la nostra offerta nazionale molto ampia e diversificata (di patrimoni, paesaggi, spazi e ambienti) che si è evoluta negli ultimi decenni in funzione dei tempi della globalizzazione per andare incontro ai desideri, reali o indotti, dei turisti (Dell'Agnese, 2018). Questi ultimi, con le loro pratiche e i loro consumi eterogenei, si sono mostrati fruitori di "territori maturi", secondo gli schemi ampiamente studiati del turismo cosiddetto "tradizionale" ma anche turisti sempre più "prosumer", desiderosi di essere non solo consumatori ma anche protagonisti dell'esperienza turistica (Fagnoni, 2017; Gavinelli, Zanolin, 2019). Le restrizioni introdotte dai diversi governi a seguito della pandemia da Covid-19 tuttora in corso e il complesso di leggi, controlli e sistemi vaccinali messi in essere hanno fatto sì che il 2020 sia stato particolarmente duro e il nostro Paese abbia registrato un calo delle presenze totali, superiori in molti casi al 50%. Il 2021 ha fatto registrare un miglioramento ma la nuova fase di rivisitazione della globalizzazione, le tensioni geopolitiche, i rincari e la speculazione economica, le difficoltà di approvvigionamento e le vicende belliche in corso non aiutano sicuramente la mobilità e la fruizione dei territori per scopi turistici (Ministero del Turismo/ENIT, 2022).

La percezione di un'Europa come destinazione non sempre sicura, l'annullamento del mercato russo e bielorusso a seguito delle sanzioni dell'Unione Europea verso la Federazione Russa e la Bielorussia che è sicuramente importante per alcuni nostri territori<sup>3</sup>, gli aumentati costi dei trasporti aerei e della mobilità e un mercato *incoming* più dinamico hanno ripercussioni inevitabili anche sulla fruizione del nostro patrimonio, focalizzato in gran parte sulle città d'arte, sugli eventi e sulle destinazioni balneari. Al contempo si delineano nuove potenzialità con lo sviluppo di nuove pratiche turistiche e forme di offerte per i turisti. Il cosiddetto "turisdotto" (e cioè il turismo che porta indotto) potrebbe infatti consolidarsi intorno all'offerta cosiddetta "domestica" e spingere molti turisti italiani o europei a riscoprire il turismo di prossimità. I territori domestici possono così cogliere le potenzialità del momento e dare il loro contributo per la ripresa del "sistema Paese" dopo il difficile periodo degli anni scorsi. In altre parole, il clima di prolungata transizione post-pandemica in molte aree del mondo potrebbe far continuare a scegliere l'Italia come meta di arrivo confermando così la forza di un turismo tradizionale ma anche la costruzione progressiva di uno spazio turistico dove praticare forme di fruizione lente, una mobilità "dolce" e una scoperta o riscoperta di paesaggi di prossimità. E questo a tutto vantaggio delle destinazioni balneari secondarie, delle località montane meno gettonate dai tradizionali flussi bi-stagionali estate-inverno, dei piccoli centri, dei borghi, dei territori interni. Questi ultimi, marginalizzati per lungo tempo e penalizzati dai grandi circuiti economici, produttivi e turistici generati da certa globalizzazione, hanno ora la possibilità di reinventarsi, di attivare sinergie reticolari alle diverse scale e di aprirsi a percorsi di sostenibilità capaci di valorizzare un'Italia minore e da costruire nell'immaginario collettivo<sup>4</sup>. In questa direzione ci sono parecchi segnali di ripresa sparsi per il nostro Paese<sup>5</sup>. E sempre la globalizzazione è rimessa in causa in quanto le filiere turistiche "estese" che negli ultimi decenni hanno rapidamente irrobustito il numero

3. Questo vale soprattutto se si pensa ai flussi che negli ultimi anni, in provenienza da questi due paesi, hanno privilegiato in gran parte Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Lazio.

4. In questa direzione ci sono parecchi segnali di narrazioni e *placetelling* sparsi per il nostro Paese. Un organismo come il Touring Club Italiano, per esempio, ha dedicato agli Appennini il volume per i soci del 2022. La stessa rivista "Qui Touring" riprende con cadenza regolare il tema la promozione del turismo sostenibile (a piedi, in bicicletta o in treno) come segno di modernità, distintività e mobilità responsabile. Ma anche molti altri editori sembrano raccogliere le nuove sfide della promozione dei territori nel presente periodo storico (The Passenger, Iperborea, Parodi, Terre di Mezzo, ecc.).

5. Significativo, in questo senso, che un'associazione prestigiosa come il Touring Club Italiano (TCI) abbia dedicato agli Appennini il volume per i soci del 2022. Anche la rivista "Qui Touring" promuove regolarmente il turismo *green*, a piedi, in bicicletta o in treno come segno di modernità, distintività e mobilità responsabile. E in questo l'esempio del TCI è seguito da molti altri editori che nelle loro produzioni colgono le sfide della promozione dei territori (tra i tanti The Passenger, Iperborea, Parodi, Terre di Mezzo).

di viaggiatori sulle lunghe distanze e il turismo internazionale sembrano ora incrinarsi di fronte alle pandemie e alle difficoltà degli anni Venti di questo Terzo Millennio: esse appaiono più fragili, precarie, facilmente indebolite o persino interrotte dalla carenza di materie prime, da strozzature nel sistema dei trasporti, da tensioni geopolitiche tra gli stati e dalle instabilità dei cicli economici. Per molti turisti meglio quindi spendere il proprio tempo libero e il tempo “liberato dal lavoro” per consumare il viaggio e la pratica turistica in sicurezza, in territori meno esotici ma più rassicuranti, verso un altrove che, opportunamente gestito, è sicuro e sotto controllo. È una grande possibilità ma anche una sfida non da poco per il sistema Paese perché si tratta di portare cittadini e turisti alla scoperta dell'Italia meno conosciuta, di implementare un modo nuovo di conoscere e di valorizzare il territorio, di valorizzare tanti itinerari e cammini, grandi e piccoli, noti e meno noti, sparsi un po' in tutta l'Italia. E sostanzialmente si tratta di invitare abitanti, turisti e visitatori più o meno occasionali a vivere un'esperienza di conoscenza e valorizzazione di itinerari e cammini, a realizzare e fruire di eventi “flessibili” per la loro offerta contenutistica e patrimoniale, per il pregio paesaggistico coinvolto e anche ad aprirsi a una dimensione umana, di contatto e arricchimento, rivolta a tutte le età, adatta a tutte le gambe e per ogni tasca. Ogni territorio, con gli itinerari e i cammini che lo attraversano, può essere valorizzato e sfruttato da un pubblico molto ampio ed eterogeneo, a partire dalle famiglie e non soltanto dai professionisti degli sport estremi e dagli appassionati del trekking. Possono nascere esperienze su più giorni, delinearsi mete e tappe giornaliere, avere un assaggio di territorio alla portata di tutti e allo stesso tempo avere uno spazio per approfondire alcune fruizioni del patrimonio più particolari, più dettagliate. In definitiva percorsi reali e ideali che uniscono persone, storie, attività produttive, paesaggi e narrazioni dei territori. Spesso sono percorsi di rinomanza secondaria, che sono stati oggetto di minore attenzione rispetto alle grandi narrazioni e allo *storytelling* dei centri urbani, degli spazi balneari o delle località montane alla moda<sup>6</sup>.

L'Italia è sicuramente una terra di cammini: pensiamo soltanto al detto popolare celeberrimo in base al quale “tutte le strade portano a Roma”, un

6. Si pensi solo, a titolo di esempio, alla Lombardia con il sentiero del viandante, al Lazio con il cammino di San Benedetto, alla Sicilia con le sue vie Francigene lungo le montagne da Palermo a Messina, alla Campania con il cammino di San Nilo, alla Puglia con il cammino del Salento, al Veneto con il cammino di Sant'Antonio, all'Abruzzo con la riscoperta del cammino di Celestino V. Ma l'elenco di questi cammini sarebbe lungo perché ogni regione italiana, in sostanza, ha i suoi cammini: l'Emilia-Romagna con la via degli abati, la Liguria con l'alta via dei Monti Liguri, il Molise col tratturo Castel di Sangro Lucera, la Calabria col cammino di San Francesco di Paola e anche la Sardegna col cammino delle cento torri. I cammini di questo tipo fanno spesso incontrare i luoghi dell'Italia meno conosciuta, promuovono gli ormai celebri borghi bandiera arancione del Touring Club, testimoniano di come le attività di certificazione o le promozioni dei borghi dell'entroterra siano uno dei tanti modi per prendersi cura dell'Italia “minore”, di un patrimonio collettivo che ciascuno deve impegnarsi a conservare valorizzare secondo le proprie forze, i propri stili.

modo familiare per ricordare l'esistenza, già in epoca antica, di grandi vie consolari affiancate da una fitta rete di strade secondarie, ai grandi itinerari medioevali (la Via Francigena e la Romea) a testimonianza di un prototurismo (Battilani, 2009) costituito da persone in movimento, a piedi oppure a cavallo, a seconda delle possibilità economiche, attraverso valli, montagne e pianure, attraversando frontiere: un'umanità variegata di sovrani, nobili, mercanti, pellegrini, fuorilegge, chierici, giullari, studenti, contadini, cavalieri erranti, tutti ad alimentare percorsi che noi possiamo oggi riportare in vita attraverso più o meno spettacolari operazioni di "brandizzazione", di marketing o persino di riconoscimento Unesco (Pettenati, 2019). La cartografazione di tali percorsi ci consente di evidenziare il fatto che questi seguivano direttrici molto importanti ma anche che si diversificavano, di tanto in tanto, con numerose varianti che oggi vengono riscoperte e diventano un buon pretesto per rigenerare anche territori meno battuti, aprire itinerari culturali che si intersecano tra loro (Mangano, 2018). In particolare, i cammini hanno un loro senso autocompiuto, perché implicano una partenza, un attraversamento e una destinazione, sono reticolari per loro propria essenza, perché fanno sperare di arrivare in un posto agognato (la tappa giornaliera o la meta finale), portano a un *finis terrae*<sup>7</sup>, a un punto di arrivo, a un capolinea. L'archetipo in tal senso è il cammino di Santiago di Compostela, in Galizia, che per la sua lunga storia ha fatto la fortuna di ampie contrade di Spagna. Ormai ben fissato nell'immaginario collettivo e riconosciuto dalla chiesa cattolica, questo cammino nato inizialmente con una forte vocazione religiosa è diventato, nel corso del tempo, forse una delle forme di rigenerazione territoriale tra le più copiate e invidiate in Europa. Lo testimonia il lavoro imponente di molte regioni, di molti enti locali e di molte associazioni che in Europa, tenendo a mente questa sorta di archetipo, lavorano e riescono a strutturare percorsi a misura dei camminatori e visitatori<sup>8</sup>. La Via Francigena è sicuramente in Italia una delle "regine" di queste strade e offre la possibilità di dormire a tutti i tipi di viandanti in strutture di accoglienza dalla tipologia estremamente eterogenea che va dalla casa del pellegrino all'hotel passando per sistemazioni più spartane, per il bed & breakfast o l'agriturismo, ritmando un tempo per lo spirito e uno per il cammino secondo confortevoli itinerari tra paesaggi e cultura.

7. L'idea di *finis terrae* origina anche alcuni toponimi di luoghi celebri come il Finistère in Bretagna o Land's End in Cornovaglia che, non a caso, sono spesso il punto di arrivo di itinerari principalmente battuti ogni anno, Covid-19 permettendo, da migliaia di camminatori e appassionati di cicloturismo.

8. Per far questo si sta attenti a realizzare segnaletiche e cartografie che devono essere il più possibile chiare e leggibili, a creare strumenti digitali, a impostare tracciature di GPS e app in aiuto dei visitatori, a strutturare l'accoglienza in funzione dei desiderata e delle necessità dei camminatori, ciclisti e turisti di varia natura e dagli interessi eterogenei.

Nel quadro generalmente positivo, sin qui esposto, tuttavia si impone anche una lettura geografica “critica”: la perfezione dell’allestimento, l’efficienza dei servizi, l’esteticità diffusa che avvolge lo *storytelling* di patrimoni e paesaggi (Dell’Agnese, 2018), il *politically correct* della partecipazione e dei processi partecipativi, l’abuso di termini quali “equo” e “solidale” oltre che la logica del “sostenibile” possono essere l’anticamera di degenerazioni possibili se non ben padroneggiati (Gavinelli, Zanolin, 2019). Il fantasma del parco a tema o della disneyficazione (D’Eramo, 2017) non è da sottovalutare: basta un passo di troppo verso lo spettacolo, la mascherata o il divertimento fine a sé stesso o ancora una offerta eccessiva verso la clientela e si rischia di vanificare molto lavoro “intelligente” fatto per una rigenerazione territoriale “vera” (Graham, Ashworth, Tunbridge, 2016).

### 3. Per concludere

Territori, sentieri e cammini, piste ciclabili sono anche segni della storia e della geografia, sono itinerari che fanno scoprire un determinato *heritage*, sono “corpi vivi” che segnano il paesaggio e che lo modellano con i loro segni e significati<sup>9</sup>. È solo la loro valorizzazione “intelligente”, sostenibile e responsabile che consente però di fornire un apporto al più generale sviluppo del territorio e di proporre un sistema di visite integrate dove al patrimonio naturale si unisce quello più culturale, artistico, storico e paesaggistico (Timothy, Boyd, 2003). La curiosità dei cittadini-turisti e camminatori è anche quella di vedere come gli abitanti delle zone rurali e dei territori interni vivono in una certa simbiosi con l’ambiente antropofisico che li circonda. È una sorta quasi di curiosità per scoprire i segreti di questa armonia, il legame con la natura, i ritmi e la quotidianità di società e spazi non urbani e che passa anche attraverso i prodotti del territorio, la produzione e il consumo di cibo, i profumi, le musiche, le danze e i suoni, l’artigianato ecc. Seguendo lo *storytelling* che enfatizza le gastronomie e le specificità regionali (i cosiddetti “prodotti tipici” della tradizione spesso abbandonati per decenni e oggi ritrovati attraverso reinterpretazioni folcloristiche), i percorsi memoriali, il fascino dei mestieri in disuso, lo *heritage* e il riuso di patrimoni culturali diffusi, abitanti e amministratori pubblici lungo i percorsi si attrezzano di conseguenza e alimentano la narrazione di un determinato territorio (Ermann, Hermanik, 2018). L’obiettivo è spesso quello di valorizzare le tradizioni locali, a volte di favorire la nasci-

9. Si intendono qui, in senso molto ampio, il patrimonio materiale (architetture rurali e nobiliari, monumenti, eremi e siti religiosi, geositi, siti riconosciuti dall’Unesco, ecc.) e immateriale (storie, leggende, tradizioni) di una determinata regione, i paesaggi locali, le forme di produzione culturale associata al potere, le narrazioni dominanti di un determinato territorio, la costruzione o ricostruzione del passato.



ta di reti locali di produttori riuniti attorno a un unico marchio di qualità, di creare dei laboratori di “antropologia reciproca” tra residenti e visitatori. A fianco ai grandi progetti a grande scala abbiamo così anche progetti più attenti alla dimensione del locale, alla sostenibilità, che cercano di essere *carbon neutral* per compensare le emissioni negative legate ai processi produttivi.

Già il filosofo inglese Francis Bacon, tra XVI e XVII secolo, nel suo saggio “Of Travel”, promuoveva l’importanza e i benefici del viaggio, valorizzava la visita a monumenti, incoraggiava la riscoperta dei momenti significativi della storia e della geografia e della civiltà dei popoli richiamando, implicitamente, un’attenzione particolare ai territori attraversati<sup>10</sup>. Questi temi, ampliati e attualizzati al Terzo Millennio e calati nel presente contesto culturale, stanno conoscendo proprio in questi anni una crescita e una diffusione degne giustamente di approfondimento e di studio. Le parole ricorrenti nei diversi contributi del volume sono quelle dei paesaggi ferroviari, della sostenibilità, dello sviluppo locale, dei cammini *green* e delle vie verdi, delle linee nel paesaggio, della mobilità dolce, del riuso di patrimoni culturali diffusi, degli itinerari lenti, dei cammini storico culturali per la valorizzazione e la riscoperta della memoria e dell’identità dei luoghi, del turismo, dei processi partecipativi per la *governance* territoriale, delle rappresentazioni e narrazioni delle risorse territoriali, delle pratiche e degli strumenti digitali per la rifunzionalizzazione dei territori. Sono tutte voci utili a suggerire la dimensione frastagliata della rigenerazione territoriale, a evocare i contesti di continui cambiamenti e riorientamenti dei gusti e delle tendenze nel mondo della promozione e della valorizzazione dei territori. In definitiva gli itinerari della rigenerazione territoriale passano attraverso una grande varietà di forme, proposte e pratiche nelle quali il sistema turistico che lega attori, luoghi e pratiche svolge un suo ruolo importante (Fagnoni, 2017).

Ci aspettano i diversi contributi di relatori e relatrici che delinearanno quadri locali articolati, contenuti razionali ed emozionali dell’esperienza itinerante, l’importanza del patrimonio geostorico, il ruolo di dinamiche naturali e culturali nella costruzione di immaginari alla scala locale, di strategie flessibili e variabili di fruizione e di valorizzazione territoriale, di modelli gestionali e pianificatori dalla matrice sostenibile, di molteplicità delle pratiche turistiche e di consumo dei territori e molto altro ancora. E questo per cercare di raccogliere e soddisfare, da un lato, le domande sempre più multiformi ed esigenti di nuove comunità di consumatori (che arrivano persino a enfatizzare la performance e l’esibizione di sé stessi e la mercificazione piuttosto che il paesaggio, il monumento o l’opera artistica) e, dall’altro, di far fronte alle sfide che i territori e, nello specifico, il turismo, pongono alla società, alla politica,

10. Si veda a tal proposito Francis Bacon, “Of Travel”, XVIII, in *The Essays*, J.M. Dent & Co., London, 1906.

all'economia, all'ambiente e alla cultura in termini di gestione, valorizzazione, promozione, fruizione e sviluppo (Stock, Coëffè, Violier, 2017; Dell'Agnese, 2018; Gavinelli, Zanolin, 2019).

## Riferimenti bibliografici

- Battilani P. (2009), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna.
- Benner S., Gregor Lax G., Crutzen P.J., Pöschl U., Lelieveld J., Brauch H.G., eds. (2021), *Paul J. Crutzen and the Anthropocene: A New Epoch in Earth's History*, Max Planck Institute/Springer, Mainz/Berlin.
- Brun-Picard Y. (2019), *Éduquer à la durabilité: enseigner, instruire, former au nouveau paradigme sociétal*, l'Harmattan, Paris.
- Dell'Agnese E. (2018), *Bon voyage. Per una geografia critica del turismo*, Utet, Novara-Torino.
- Dematteis G. (2021), *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Donzelli, Roma.
- D'Eramo (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*, Feltrinelli, Milano.
- Ermann U., Hermanik K., eds. (2018), *Branding the Nation, the Place, the Product*, Routledge, London.
- Fagnoni E., dir. (2017), *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Armand Colin, Paris.
- Frémont A. (2005), *Géographie et action, l'aménagement du territoire*, Arguments, Paris.
- Gavinelli D., Bolocan Goldstein M., a cura di (2022), *Regioni e regionalizzazione. Lo spazio-mondo in divenire*, Pearson, Milano-Torino.
- Gavinelli D., Zanolin G. (2019), *Geografia del turismo contemporaneo. Pratiche, narrazioni, luoghi*, Carocci, Roma.
- Giorda C., a cura di (2019), *Geografia e antropocene. Uomo, ambiente, educazione*, Carocci, Roma.
- Graham B., Ashworth G.J., Tunbridge J.E. (2016), *A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy*, Routledge, London.
- Lovell J., Bull C. (2017), *Authentic and Inauthentic Places in Tourism: From Heritage Sites to Themes Park*, Routledge, London.
- Mangano S. (2018), *I territori culturali in Italia. Geografia e valorizzazione turistica*, Carocci, Roma.
- Ministero del Turismo, ENIT (2022), *Dati sul turismo in Italia*, dati disponibili su [www.italia.it/it/dati-turismo-in-italia](http://www.italia.it/it/dati-turismo-in-italia).
- Moore J. (2016), *Anthropocene or Capitalocene? Nature, History, and the Crisis of Capitalism*, PM Press, Oakland.
- Muscarà C., Scaramellini G., Talia I. (2011), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche territoriali e identitarie*, 2 volumi, FrancoAngeli, Milano.
- Pettenati G. (2019), *I paesaggi culturali Unesco in Italia*, FrancoAngeli, Milano.
- Sachs J.D. (2015), *The age of sustainable development*, Columbia University Press, New York.

- Samways M. (1999), "Translocating fauna to foreign lands: here comes the Homogenocene", *Journal of Insect Conservation*, 3, 2: 65-66.
- Stock M., Coëffè V., Violier P. (2017), *Les enjeux contemporains du tourisme. Une approche géographique*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- Timothy D.J., Boyd S.W. (2003), *Heritage Tourism*, Pearson, London.
- Turco A. (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.
- Turco A. (2016), *Configurazioni della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.
- Vallega A. (2004), *Geografia umana. Teoria e prassi*, Le Monnier Università, Firenze.

# *Una progettualità in divenire per comprendere e interpretare il potenziale di un'area interna\**

di *Luisa Spagnoli\*\**, *Tiziano Gasbarro\*\*\**,  
*Lucia Varasano\*\*\**, *Cristiana Zorzi\*\*\**

## **1. Il riuso e la valorizzazione di un itinerario dismesso per la rigenerazione territoriale**

Le “geografie interne”, così come definite da Paolo Pileri (2019, p. 86), “belle, ma fuori dalle attenzioni di tutti”, possono essere oggetto di rinascita se riscoperte dalla politica, dalle strategie di pianificazione e dagli attori locali sia pubblici sia privati. La valorizzazione dei territori con la finalità ultima della rigenerazione può essere innescata a partire da progetti che guardano al recupero di infrastrutture dismesse convertite in ciclabili, alla realizzazione di itinerari e cammini, sentieri, tratturi, vie d’acqua, ecc., purché essi siano pensati in un’ottica sistemica; purché i percorsi intercettati, riscoperti o costruiti ex novo siano considerati come linee che attraversano i paesaggi, i quadri ambientali, i luoghi, in una logica reticolare in grado di superare la frammentazione territoriale, amministrativa e progettuale. Tali linee devono essere concepite, quindi, secondo una visione prospettica, come se fossero un vero e proprio “antidoto” alla dispersione di “iniziative turistiche, di politiche, di gestione amministrativa” (ivi, p. 81). L’ottica da abbracciare è, dunque, quella che fa leva su progetti di territorio, pensati per lo sviluppo dei contesti territoriali più o meno fragili; uno sviluppo turistico, economico, sociale attraverso cui ridare linfa vitale ai luoghi; affinché essi siano foraggiati da elementi innovativi e, così facendo, innescare processi rigenerativi e di sviluppo locale. Rigenerare in termini sostenibili non significa farsi prendere da facili entusiasmi

\* Sebbene frutto di un lavoro comune, si attribuiscono: a Luisa Spagnoli il paragrafo 1 e le conclusioni; a Tiziano Gasbarro i paragrafi 2, 2.1, 2.2, 2,3; a Lucia Varasano il paragrafo 3; a Cristiana Zorzi i paragrafi 4, 5, 5.1, 6.

\*\* Consiglio Nazionale delle Ricerche-Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea.

\*\*\* Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

e realizzare “binari” morti; siamo consapevoli che non è sufficiente “trasformare ogni sentiero in un cammino e ogni ferrovia dismessa in una ciclovia per attirare il turismo lento, invertire la tendenza dello spopolamento e riavviare le economie locali” (De Felice, Mundula, Spagnoli, c.s.). La realizzazione di queste nuove infrastrutture lente, su cui far “agire” il viaggio lento, deve porsi l’obiettivo della connessione e integrazione tra mobilità dolce, turismo sostenibile, tutela del territorio, aree naturali protette, promozione dei piccoli borghi e delle aree interne, con l’obiettivo ultimo di integrare le strategie e promuovere azioni comuni (Rovelli, Senes, 2018).

Questo è l’approccio adottato nella nostra progettualità che ha compreso l’importanza del dialogo tra realtà diverse, talvolta divise da sterili campanilismi, incapaci di condividere una visione comune e unitaria; della necessaria comunicazione delle intenzioni di progetto e, soprattutto, condivisione dei percorsi di ricerca con la cittadinanza e le istituzioni alle diverse scale. In questo senso, il turismo lento può essere identificato come uno degli *asset* strategici per il rilancio e la ripresa del settore turistico e la valorizzazione del patrimonio territoriale specialmente in aree fragili, come nel caso del Lagonegrese-Pollino che ha rappresentato il contesto territoriale oggetto di interesse da parte della nostra proposta di ricerca-azione.

Si è trattato di costruire un percorso di analisi che via via si è configurato come un vero e proprio laboratorio attivo in cui sperimentare metodi, tecniche, strumenti per individuare scenari di innovazione, riferimenti teorici, metodologici e operativi, con la finalità di puntare alla valorizzazione del tratto lucano della ferrovia dismessa, la “Lagonegro-Spezano Albanese”, nel suo ruolo di componente strategica per la rigenerazione territoriale di un’area che, certamente, necessita di interventi di riequilibrio socio-economico per le sue caratteristiche di fragilità che la accomunano a molte delle aree interne del nostro Paese<sup>1</sup>.

Il progetto “Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino *green* lungo la Lagonegro-Spezano Albanese”, coordinato dall’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Isem-Cnr), che ha trovato accoglimento nell’ambito della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, approvata dal Ministero della Transizione Ecologica (MITE) nel 2017, è iniziato a ottobre del 2020 e si è concluso a fine giugno del 2022. La progettualità si è affiancata all’intervento infrastrutturale di trasformazione della dismessa in pista ciclabile la “Ferrovia Ciclabile Lucana”, lunga 35 km, che attraversa in particolare il territorio di otto comuni del Lagonegrese-Pollino: Lagonegro, Lauria, Nemoli, Rivello, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore, Rotonda e Viggianello.

In linea con i goal dell’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e i principali indirizzi di policy esplicitati nel “Piano Nazionale

1. Si consultino, in particolare, il paragrafo 2 e i sottoparagrafi 2.1, 2.2.

di Ripresa e Resilienza” (PNRR), in particolare, con il tema dello “sviluppo turistico e della digitalizzazione” (Missione 1), della “rivoluzione verde e della transizione ecologica” (Missione 2), il progetto s’inserisce in una cornice normativa di riferimento (la “Legge quadro sulla mobilità ciclistica”, 2018), e attiene alle principali strategie elaborate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), dal Ministero della Cultura (MiC) e dal Ministero del Turismo (MiT), quali “Viaggiare in Italia. Piano straordinario per la mobilità turistica 2017-2022” e il “Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (PST) 2017-2022”. A partire dal ricorso a un’integrazione di scale (da quella regionale, subregionale e locale) e da un approccio multidimensionale e *place-based*, eminentemente misurato sui luoghi e sulle comunità, si è voluto far comprendere il valore e le potenzialità di questo territorio per contribuire a ingenerare processi di sviluppo economico e sociale, che possano andare nella direzione della valorizzazione turistica.

Il lavoro di studio e di ricerca è consistito, quindi, nella costruzione di un itinerario conoscitivo, attraverso il ricorso a una metodologia mista che si è avvalsa di strumenti di analisi quantitativi e qualitativi, i quali ci hanno consentito di individuare diversi elementi di interesse negli otto comuni dell’area di studio ristretta.

Sin dalle prime fasi del progetto si è cercato di ragionare insieme alle comunità, trovare il loro sostegno, costruire un rapporto sinergico; insistere sull’importanza della centralità del territorio indagato, promuovendo strategie pro-attive e partecipate di sviluppo sostenibile e attivando reti sociali presenti sul territorio anche attraverso azioni di disseminazione e sensibilizzazione<sup>2</sup>.

Nell’ottica di sollecitare processi partecipativi e una proficua collaborazione con e tra gli attori (istituzionali e non) del territorio, sono stati siglati una serie di accordi con i comuni dell’area, le Pro Loco, l’Unione Nazionale Pro Loco d’Italia (UNPLI Basilicata), il Gruppo di Azione Locale di riferimento (GAL) (“La Cittadella del Sapere”), l’Agenzia Lucana di Sviluppo e Innovazione in Agricoltura (ALSIA), e con alcune associazioni (ciclOstile FIAB Potenza, ASD Sirino Outdoor Experience); sono state avviate, inoltre, una serie di iniziative con Legambiente Lauria, Associazione Riflessi, Forum dei giovani di Lauria, Associazione Liberamente Lucani, Associazione Ricomincio da tre, Circolo Culturale Agorà. L’obiettivo è consistito nella costruzione di una solida rete con gli attori territoriali per stabilire soprattutto canali di comunicazione con le comunità. Sono stati attivati, a tale scopo, incontri sul territorio e a distanza – *focus group*, workshop, percorsi formativi di educazione ambientale ed enogastronomica, laboratori didattici, escursioni, tavoli di confronto (da marzo 2021 a giugno 2022) – nel tentativo di creare occasioni di animazione territoriale fondamentali nella prospettiva di (auto-)riconoscimento

2. Cfr. specialmente i paragrafi: 3, 5, 5.1, 6.

delle risorse territoriali da parte della cittadinanza, e, specialmente, del rafforzamento di quella rete solida di soggetti pubblici e privati alla quale ricorrere per mettere a sistema le risorse e le competenze nell'ottica dell'attuazione di un progetto integrato di valorizzazione e rigenerazione; anche con lo spirito di produrre materiali e ambiti di riflessione utili ai processi decisionali e istituzionali.

Il progetto è stato strutturato attorno a tre tematismi principali: l'infrastruttura storica, la via verde e gli itinerari, le risorse e il territorio; e si è organizzato attorno ad altrettanti obiettivi fondamentali che sono andati di pari passo, procedendo parallelamente e integrandosi tra loro.

Il primo momento ha riguardato la ricostruzione della memoria storica relativa all'infrastruttura e al patrimonio ferroviario ad essa correlato. Si è proceduto, in tal senso, all'acquisizione di fonti testuali e iconografiche (perizie, progetti, inchieste e atti parlamentari, fotografie, cartografie, rilievi, planimetrie, sezioni, ecc.) necessarie a tracciare la storia della ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese e delle sue vicissitudini che hanno occupato all'incirca l'arco di un secolo. Abbiamo analizzato il manufatto tronco per tronco, elaborando specifiche schede relative alle principali strutture presenti lungo il percorso, restituendone la storia, ma anche le informazioni sullo stato attuale di percorribilità della ciclovie, con un'attenzione puntuale ai dati tecnici (distanze chilometriche, quote altimetriche, pendenze, ecc.). Si è provveduto a valutare altri possibili itinerari da percorrere sempre in riferimento al tratto considerato. Ognuno di essi è stato classificato sulla base delle difficoltà di percorrenza, ricorrendo alla suddivisione in due macro-tipologie: "escursionismo" e "percorsi più impegnativi". Essi riguardano soprattutto le aree naturalistiche anche con la presenza di beni culturali (evidenze monumentali, storiche, archeologiche).

Comune allo stesso obiettivo è stata la realizzazione di un itinerario narrativo attraverso cui raccontare le risorse e i saperi contestuali. Centrale in questa restituzione è stata l'elaborazione di cartografie sensibili e di comunità, dalle quali far emergere il senso identitario di appartenenza delle comunità ai luoghi, la loro relazione con il territorio e con le tracce che la ferrovia ha impresso su di esso. In altre parole, l'obiettivo è consistito nella possibilità di delineare il sentimento di affezione territoriale da parte della popolazione e, così facendo, costruire una Geografia dei sentimenti<sup>3</sup>. Aver provveduto sin dalle prime battute del progetto a svolgere attività di networking è stato fondamentale proprio per avviare e consolidare la costruzione di un dialogo tra la cittadinanza e il proprio territorio, con la finalità di rilevarne i punti di forza e debolezza, le opportunità e i rischi.

3. Di questa tematica si parlerà esaurientemente nei paragrafi dal 5 al 6.

Il lavoro si è focalizzato sulla percezione del paesaggio e delle risorse territoriali, nel tentativo di comprendere il grado di partecipazione e adesione della popolazione a questi ambienti di vita, anche nell'ottica dell'attivazione di un turismo "lento". A tale finalità hanno concorso, inoltre, le interviste, somministrate tramite moduli google, che abbiamo rivolto ai cittadini degli otto comuni firmatari dell'accordo di programma e interessati dal percorso stesso e agli operatori del settore turistico. Le risposte ricevute, sebbene relative a un campione parziale, ci hanno restituito l'immagine di un territorio che intende riscattarsi da una condizione di marginalità protrattasi troppo a lungo e che vede nella ferrovia e nel suo eventuale riuso la possibilità di costruire un percorso di "rinascita" territoriale per uno sviluppo durevole.

Parallelamente è stata svolta un'attenta analisi di contesto, un'indagine spaziale, per poter contare su un inquadramento del territorio da condividere con le comunità e gli amministratori locali. Ciò ha comportato lo svolgimento di un lavoro principalmente on desk con la finalità di creare un database relativo alle risorse presenti nell'area, articolate sostanzialmente in due macro-categorie: capitale naturale e capitale antropico. Anche in questa fase di progetto è stato di fondamentale importanza incrociare il dato acquisito da fonti diverse (materiale informativo turistico vario: principalmente siti web istituzionali e canali sociali) con l'ascolto degli abitanti. Si è trattato di portare avanti un'indagine ai fini conoscitivi del territorio, restituendo una fotografia delle sue principali caratteristiche socio-economiche (peculiarità demografiche e tessuto produttivo) e turistiche (movimenti, offerta e grado di ospitalità).

Altrettanto significativo l'aspetto che ha riguardato l'approccio multimediale. L'obiettivo della multimedialità ha rappresentato la possibilità di configurare un vero e proprio strumento di pianificazione e valorizzazione territoriale rivolto sia agli enti locali sia all'eventuale fruitore della ciclovia e del contesto interessato alla scoperta del territorio, ma al tempo stesso alla popolazione locale altrettanto interessata a investire nei propri luoghi. È stata elaborata una cartografia 3D multimediale e interattiva che consente di individuare le risorse territoriali e renderle anche virtualmente accessibili.

In quest'ottica, l'analisi territoriale condotta, oltre che diretta all'acquisizione delle informazioni relative agli aspetti socio-demografici, economici e turistici, come già evidenziato, si è orientata alla realizzazione di una cartografia tematica i cui differenti strati informativi (*layers*) rappresentano le risorse reali e potenziali, da integrare con un insieme di servizi legati a una determinata offerta turistica (alberghi, extralberghi, agriturismi, sentieristica, ecc.). In altre parole, si tratta di una mappa esplorabile e interrogabile: sono visualizzabili i modelli 3D del patrimonio ferroviario, gli altri eventuali percorsi/itinerari sempre individuati nell'ambito del progetto, le aree naturalistiche protette, le risorse di diverso tipo, i contesti insediativi, con la narrazione delle loro caratteristiche peculiari, attraverso il ricorso a stories, labels, finestre pop-up, ecc. Ognuna di queste informazioni più puntuali e dettagliate è



stata inserita anche nelle mappe tematiche relative a ciascun singolo comune. All'esplorazione virtuale di alcuni modelli 3D del patrimonio ferroviario, si è aggiunta la possibilità di creare dispositivi di realtà aumentata (AR).

Tutti gli output previsti dal progetto sono stati resi fruibili, accessibili e comunicati tramite un geoportale (CMS) appositamente allestito<sup>4</sup>, che è stato restituito alle comunità in virtù di un accordo di programma sottoscritto tra l'Isem-Cnr e il GAL "La Cittadella del Sapere".

## **2. La caratterizzazione dell'area: dinamiche socio-demografiche, economiche e turistiche del Lagonegrese-Pollino**

Caratterizzata da un basso tasso di urbanizzazione, profondamente legata alla tradizione agricola, la Basilicata è una regione in cui l'ambiente naturale è preponderante, circondando in larga misura più o meno modesti centri abitati e, spesso, inoltrandosi capillarmente in essi. Costituito per oltre il 90% dalla catena appenninica e dal tessuto collinare limitrofo, il territorio lucano dispone di una percentuale residuale di aree pianeggianti, di fatto, relativamente limitata e discontinua<sup>5</sup>. La componente floro-faunistica variegata e rigogliosa, in linea con la distribuzione appenninica, ha prodotto nel corso del tempo una capillare rete di aree per la tutela. L'intero territorio regionale conta infatti un complessivo di 20 tra parchi e riserve nazionali e regionali, e 58 siti della Rete Natura 2000 ([www.parks.it](http://www.parks.it)). Di questi, iniziando a circoscrivere l'area di indagine alla provincia di Potenza, risultano 13 parchi e riserve, e 48 siti della Rete Natura 2000. Un numero decisamente considerevole, anche tenendo conto del fatto che quella potentina sia la provincia più estesa ma anche più popolosa, rispetto a quella materana. Dei siti della Rete Natura 2000 del potentino, ben 14 ricadono all'interno della nostra area d'indagine.

Nel Lagonegrese-Pollino (anche definito "Area 3" dall'Agenzia di Promozione Territoriale della Basilicata - APT) ([www.aptbasilicata.it](http://www.aptbasilicata.it)), contesto territoriale di riferimento per il programma di ricerca, corre l'ex tracciato ferroviario Lagonegro-Spezzano Albanese, estendendosi all'interno di una direttrice che vede agli estremi ideali i due rilievi maggiori del territorio regionale: Monte Papa, nel Massiccio del Sirino, e Monte Pollino, nel Massiccio del Pollino. Il territorio si offre, quindi, quale corridoio ecologico tra le due Aree Naturali Protette, che sono anche Parchi Naturali Statali della regione.

Oltre a questa favorevole condizione, nell'area il comune di Maratea rap-

4. [www.ferroviaciclabilelucana.it](http://www.ferroviaciclabilelucana.it).

5. In larga misura i territori pianeggianti si possono trovare, con una soluzione di continuità maggiore che nel resto del territorio, nell'area del Metapontino, sulla Costa Jonica, oltre che nelle aree vallive.

presenta l'unico sbocco costiero della Basilicata sul Mar Tirreno. La digressione dal tratto montano e collinare verso la costa ricalca la dinamica fisica regionale, generando un tratto costiero ricco di insenature e costoni, e in minima parte di tratti sabbiosi.

A interessare il Lagonegrese-Pollino sono alcuni bacini idrografici tra cui quello del Noce, all'interno del quale insiste il Lago Laudemio, sito a 1.525 m di quota, alle pendici settentrionali del Monte Sirino; la sua peculiarità è data dall'essere il lago di origine glaciale più a sud d'Europa. Caratteristica e di pregio la sua vegetazione, costituita da una faggeta in cui si trovano specie arboree tipiche degli ambienti umidi. Il Lago Laudemio, inoltre, è stato ricompreso all'interno di una riserva naturale regionale appositamente creata che si estende su un'area di 25 ettari tra i comuni di Lagonegro e Lauria, sottolineandone l'evidente importanza non soltanto di pregio naturalistico, ma anche paesaggistico e culturale.

L'insieme di queste caratteristiche, tra le moltissime ancora che si potrebbero annoverare, fa sì che le istituzioni e la cittadinanza siano particolarmente sensibili ai temi della salvaguardia ambientale nonché della cura dei luoghi e dei propri paesaggi, sostenendo un processo di monitoraggio sempre più capillare e di arresto della frammentazione ecosistemica.

## *2.1. Gli aspetti socio-demografici dell'area*

La conformazione territoriale è una, ma non l'unica, delle condizioni che hanno portato la Basilicata a essere una regione a bassa componente antropica, principalmente accentrata nei due capoluoghi, e limitatamente distribuita in altri centri urbani. Dei suoi 131 comuni, solamente 11 superano i 10.000 abitanti (www.istat); dato, questo, stabile e continuativo da almeno gli ultimi due decenni. L'Area del Lagonegrese-Pollino non esula, purtroppo, da tali dinamiche; di fatto, l'unico comune, tra quelli oggetto di analisi ristretta, a figurare tra gli undici maggiori è Lauria. Il territorio, in linea con il dato regionale e nazionale, è ormai da diverso tempo in costante decrescita; la capacità di attrarre popolazione straniera, anche in forma relativamente consistente per alcuni dei suoi centri maggiori, non riesce comunque a contrastare il saldo naturale negativo. È un fenomeno, questo, purtroppo ampiamente diffuso nella maggior parte delle aree interne della nostra penisola e in larga misura in tutto il Meridione. Non solo. Anche l'indice di invecchiamento si assesta su livelli molto alti rispetto al dato regionale e provinciale. Bisogna, tuttavia, riconoscere ed evidenziare che, oltre al fenomeno dello spopolamento, è presente un progressivo e costante miglioramento delle condizioni di vita della popolazione, al netto dei servizi necessari al benessere diffuso. Fisiologicamente, la popolazione invecchia, con una natalità inferiore a quella degli anni precedenti;

il miglior tenore di vita ne aumenta l'aspettativa, portando, quindi, a un invecchiamento costante della popolazione.

Molte delle osservazioni e delle rilevazioni quantitative effettuate hanno trovato riscontro in quella che è stata la somministrazione indiretta a distanza di un questionario rivolto alla popolazione degli otto comuni interessati dal progetto (così come anticipato nelle pagine precedenti). In estrema sintesi, è apparso evidente come non soltanto essa usufruisca di spazi a misura d'uomo, dovuti alla situazione urbana nella quale vive, ma inizi a ripensare sull'utilità di valorizzare tutti quei servizi annessi alla percorribilità dolce, rappresentati in parte anche dalla ciclovìa. Una consapevolezza del territorio che non si ferma soltanto al vissuto o alle dinamiche sociali tendenzialmente negative che lo percorrono in ogni direzione, ma anche una volontà di valorizzare e rilanciare il patrimonio sociale e culturale.

## *2.2. Risorse territoriali inesprese*

Come già accennato in apertura, la Basilicata si presenta come una regione fortemente incentrata sulla componente agro-silvo-pastorale, e tale è anche la condizione del Lagonegrese-Pollino e degli otto comuni interessati dal progetto per la maggior parte dei quali si riscontra una struttura agricola a conduzione spesso di tipo familiare ([www.istat.it/it/censimenti-permanenti/censimenti-precedenti/agricoltura/agricoltura-2010](http://www.istat.it/it/censimenti-permanenti/censimenti-precedenti/agricoltura/agricoltura-2010); [www.basilicata.camcom.it](http://www.basilicata.camcom.it)). Negli anni recenti la produzione a base imprenditoriale ha preso sempre più piede, grazie anche a tutta una serie di interventi e iniziative portate avanti dalle istituzioni e dai progetti Programma Operativo Regionale (POR), del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Questi hanno non soltanto sollecitato le popolazioni verso una cooperazione sistemica legata a produzioni di pregio locali, ma anche a una tendenza di riappropriazione culturale delle stesse. Se si tiene in considerazione la relativamente ridotta estensione del Lagonegrese-Pollino rispetto all'estensione provinciale e regionale (parliamo di 1.585 km<sup>2</sup> rispetto a 6.594 km<sup>2</sup> e 9.995 km<sup>2</sup>), appare senza dubbio rilevante evidenziare come, delle 13 produzioni DOP-IGP Lucane, riconosciute dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (Mipaaf), ben 5 siano presenti anche, o esclusivamente, all'interno dell'area considerata<sup>6</sup>. Risultati simili sono stati raggiunti e stabilizzati nonostante il progressivo e costante diminuire non solo della Superficie Agricola Totale (SAT), ma anche della Superficie Agricola Utilizzata (SAU). Parliamo di fatto di una regione, di un'area, dove i rapporti per il Consumo di Suolo pubblicati

6. Consultazione aggiornata al mese di aprile 2021 al portale [www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/2090](http://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/2090).

dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) ([www.isprambiente.gov.it/it/banche-dati](http://www.isprambiente.gov.it/it/banche-dati)) mostrano un valore ben al di sotto della media nazionale, assestandosi indicativamente sul 3%. Nel corso degli ultimi vent'anni i valori sono rimasti sostanzialmente stabili, con una crescita lieve attorno ai grandi centri urbani, e una riduzione del consumo di suolo, seppur minimo e per certi versi quasi da considerare irrilevante, relativamente ai piccoli e piccolissimi centri abitati e alle aree di tutela ambientale. Di fatto la maggior parte del nuovo suolo consumato viene destinato alle attività produttive agricole e, solo in forma minore, a quelle edilizie. Questo dato, unito senza dubbio alle peculiarità già evidenziate, porta il territorio a definirsi quasi una eccellenza nella salvaguardia delle risorse. Non va, comunque, dimenticata la condizione di disagio infrastrutturale, anche fisica, con riguardo ai trasporti e alle comunicazioni. Per quanto concerne i settori del commercio e dei servizi, sono polarizzati verso i centri urbani maggiori (<http://dati.istat.it>; [www.basilicata.camcom.it](http://www.basilicata.camcom.it)), in quanto già forniti della rete infrastrutturale materiale e immateriale, e delle risorse sociali necessarie.

Come è facilmente intuibile, le risorse territoriali non possono e non devono fermarsi a quelle di tipo imprenditoriale. La componente sociale è fortemente legata al proprio territorio, favorendo una condizione di reticolarità di esperienze e conoscenze, attraverso le quali individuare le unicità e tipicità delle stesse.

### *2.3. Il potenziale turistico nel Lagonegrese-Pollino*

Il comparto turistico lucano presenta dei valori relativamente contenuti se confrontati con quelli delle regioni limitrofe. Nonostante ciò, l'offerta e la tradizione turistica regionale sono ben radicate e, nel corso degli ultimi vent'anni, hanno subito una costante e soddisfacente crescita.

Nell'ambito delle attività progettuali, partendo da una base dati disponibile che prende come riferimento il 2015, è stato possibile riscontrare che il settore turistico non è propriamente in sofferenza. Le analisi dei dati, ovviamente, restituiscono una preponderanza del turismo balneare, ampiamente diffuso, seguito da quello che si potrebbe definire un caratteristico "turismo lento" nelle aree più interne, che bene si accompagna alla conformazione territoriale, oltre che alla presenza dei borghi storici, dei valori legati alla tradizione e alla cultura enogastronomica. È forse grazie alla crescita di strutture agrituristiche che si è registrato un seppur minimo aumento delle imprese agricole che, come visto, ha interessato anche il Lagonegrese-Pollino. Nonostante le caratteristiche climatiche permettano un mantenimento della bella stagione per un periodo di tempo relativamente ampio, è evidente come ci si trovi di fronte a una tipologia di turismo fortemente stagionalizzato. Questo permette anche di rilevare quali destinazioni siano le principali fonti di attrattività. La

prima, per numerosità, sempre facendo riferimento ai report di APT Basilicata, è sicuramente la Costa Jonica che, da sola, rappresenta indicativamente la metà del peso turistico lucano, seguita da Matera, incentivata negli ultimi anni in quanto eletta Capitale Europea della Cultura 2019, e Maratea. Di fatto, la sola Maratea rappresenta più della metà dei flussi turistici e delle strutture alberghiere ed extralberghiere. I valori di arrivi e presenze riportati da APT Basilicata dimostrano però, a esclusione dello shock provocato dalla condizione pandemica verificatasi nel 2020, una potenzialità turistica importante per il Lagonegrese-Pollino tutto e, più nel dettaglio, per i comuni interessati dal progetto di valorizzazione della ciclovía. Come brevemente accennato, non è presente una equa ripartizione delle strutture ricettive nel Lagonegrese-Pollino, né tantomeno, ma è abbastanza ovvio, tra gli otto comuni del progetto<sup>7</sup>. È, però, necessario evidenziare come nelle aree contigue d'interesse turistico, sia per numerosità, sia per distribuzione, le strutture ricettive abbiano una collocazione più ordinata e capillare. Un'altra discriminante è data, come già riportato, dal ruolo ricoperto da Matera, del quale risentono in forma parzialmente positiva i comuni contigui della Costa Jonica, già di per sé attrattivi sia per il turismo nazionale sia per quello internazionale. Altrettanto degna di nota è la rilevazione del peso turistico del Lagonegrese-Pollino all'interno dei confini provinciali, rappresentando il 40-50%, fermo restando che il solo comune di Maratea racchiude il 30% delle attività legate all'ospitalità.

Il Lagonegrese-Pollino, e più nello specifico gli otto comuni, restano in linea con le tendenze regionali e nazionali per quanto riguarda la crescita e modificazione della tipologia di ricettività turistica; a fronte di una relativamente minima riduzione delle strutture ricettive alberghiere, si è vista una crescita sostenuta di quelle extralberghiere, in particolare in maniera esponenziale per case vacanze, B&B e affittacamere. Una seconda tendenza in linea con il dato regionale, è quella legata alla ripresa, se così vogliamo chiamarla, post-Covid. Dopo una riduzione generale di circa il 50-60% degli arrivi e delle presenze tra il 2019 e il 2020, si è passati invece a una crescita, sia per i turisti italiani sia per quelli internazionali, mediamente del 30%, mantenendo sostanzialmente invariato il divario tra le aree.

Come già descritto, seppure brevemente, per la popolazione, analogamente e contestualmente, è avvenuta la somministrazione di questionari ai titolari delle strutture ricettive degli otto comuni. Quanto emerge è sostanzialmente uno specchio delle dinamiche nazionali ma su scala minore. Una delle necessità principali è quella di sostenere le realtà locali nella promozione delle unicità e specificità territoriali, integrando l'attenzione al benessere della persona

7. È stato possibile, tra l'altro, entrare in possesso dei dati turistici, legati sia alla ricettività sia ai movimenti, solamente per i comuni di Lagonegro, Lauria, Rotonda, Viggianello, grazie a quanto fornito da APT Basilicata.

con quello dell'attenzione alla salvaguardia delle risorse materiali e immateriali. Non da ultimo, essendo il questionario focalizzato alla conoscenza, percezione e utilizzo della ciclovìa, è emersa la volontà di cooperare e costruire sinergicamente una capillarità territoriale anche in virtù della messa in opera di percorsi e modalità per il turismo lento nei luoghi.

La presentazione sintetica della realtà territoriale indagata mira non soltanto a evidenziare le mancanze fisiologiche di un territorio legato da tempo al destino dello sviluppo a macchia di leopardo, nel quale il Meridione sembra essere relegato ormai da alcuni decenni, ma piuttosto a sottolineare come la sinergizzazione delle risorse territoriali, materiali e immateriali, possa e debba dimostrarsi, se non una soluzione, quanto meno un punto di partenza per un miglioramento delle condizioni locali attuali. La ricerca di una destagionalizzazione del comparto turistico mira principalmente a una valorizzazione del percorso di mobilità dolce che possa rappresentare un momento di ripresa, principalmente per gli otto comuni interessati dal progetto della ciclovìa, e, secondariamente, per l'intero Lagonegrese-Pollino, coinvolgendo quanto più possibile le aree limitrofe, andando così quasi ad azzerare, idealmente, lo sviluppo isolato di singole realtà. Le comunità, come anche le istituzioni che le rappresentano, si sono espresse concretamente nell'esigenza di porre un freno allo spopolamento, che non può certamente vedere nel turismo lento l'elemento risolutivo, capace di invertirne addirittura le tendenze in un'ottica di crescita sistemica diffusa equamente nell'area. La possibilità di implementare strutturalmente sia la reticolarità fisica sia quella virtuale, grazie anche alle prospettive informatiche messe in campo nell'ambito del progetto, lascia ampio margine di miglioramento, dettato soprattutto dalla volontà, come leggeremo nelle pagine successive, delle comunità che hanno deciso di farsene carico, consapevolmente e coscienziosamente.

### **3. Riconessioni geografiche e sociali tra memoria storica e *governance* territoriale**

Alcune delle attività di ricerca condotte nell'area del Lagonegrese-Pollino sono state rivolte al recupero della memoria degli abitanti, all'ascolto partecipato degli attori territoriali, così come già fatto cenno. L'integrazione tra queste specifiche fasi ci ha consentito di individuare delle "riconessioni" geografiche e sociali in cui la ferrovia/*greenway* indagata svolge la funzione di collettore da cui partono e si dispongono le risorse territoriali, aggregandosi tra loro come tanti fili narrativi che contribuiscono non solo alla lettura del territorio, ma anche e soprattutto a generare valore nei processi di *governance*.

Il punto di partenza è stata l'indagine geostorica che ci ha permesso di ricostruire le dinamiche di territorializzazione dell'area, soprattutto per quanto concerne la dotazione infrastrutturale intesa nelle sue aspirazioni e concretizzazioni. La *greenway*, infatti, nasce dalle ceneri dell'ex linea ferroviaria Lagonegro-Spezzano Albanese, un'antica ferrovia di montagna interregionale, costruita nell'entroterra calabro-lucano, negli anni Venti del Novecento e chiusa al traffico nel 1978. Il dato che emerge dall'interpretazione delle fonti documentali (atti, resoconti, discorsi parlamentari, ecc.) è che la realizzazione di quest'arteria ferroviaria fu accolta dalla popolazione come l'unica via da perseguire per il riscatto della condizione di marginalità della Basilicata che, alla fine dell'Ottocento, risultava caratterizzata dalla presenza di una società prevalentemente rurale e dal perdurare di un fragile sistema economico. Senza addentrarci nella sua travagliata vicenda storica, possiamo affermare che la realizzazione di questa arteria rappresenta un caso emblematico di come la ferrovia sia stato il risultato della sinergia tra l'azione politica dei rappresentanti e l'attivismo civico della popolazione, mossa da un forte senso di riscatto e dalla prospettiva di costruzione di una nuova direttrice di sviluppo economico e sociale. Tuttavia, riuscì a incidere positivamente nello sviluppo dell'economia locale soltanto per pochi decenni. Dagli anni Cinquanta in poi, infatti, la storia di questa linea è segnata da una serie di fenomeni di smottamento e dal conseguente cedimento di alcune strutture che provocarono la chiusura di alcuni tronchi e misero in luce la fragilità del sistema orografico del territorio attraversato, spesso oggetto di frane, specialmente nella vallata del fiume Noce. In particolare, la deformazione di un'arcata del viadotto Serra nel comune di Lagonegro, dovuto a fenomeni di bradisismo, provocò la chiusura del primo tronco della linea, da Lagonegro a Rivello, e rappresentò un momento traumatico per la comunità locale. A causa del susseguirsi di episodi di smottamento, di rallentamento del traffico dovuti all'esigua manutenzione, e di decremento del numero delle corse e dei viaggiatori, nel 1978, la linea venne sospesa al traffico e dismessa, in virtù delle nuove disposizioni in materia di pianificazione dei trasporti.

Oggi la ferrovia dismessa, riconvertita in pista ciclabile, si presenta come un elemento nuovamente "vitale" nel paesaggio che, attraverso la rifunzionalizzazione di spazi abbandonati, può rappresentare la concreta possibilità di rimarginare la frattura del territorio e della comunità e di pervenire a una gestione locale della sostenibilità. A questo proposito, le azioni progettuali hanno investito un duplice aspetto, l'uno legato all'attivazione dei processi di studio e identificazione della complessità territoriale; l'altro, alla codificazione delle politiche di riconversione e gestione dell'eredità culturale.

La messa a sistema di un insieme di fonti di natura diversa ha permesso di rappresentare il capitale territoriale e di costruire un percorso narrativo in grado di restituire le risorse e i saperi locali, esplorando il ruolo che possono svolgere le "comunità patrimoniali", così come vengono definite nell'art. 2 del-



la Convenzione di Faro, cioè “un insieme di persone che attribuisce valore ad aspetti specifici dell’eredità culturale, e che desidera, nel quadro di un’azione pubblica, sostenerli e trasmetterli alle generazioni future”<sup>8</sup>. La ricerca bibliografica, l’integrazione tra le testimonianze dei viaggiatori dell’Otto-Novecento, le indagini di terreno, le interviste rivolte ai sindaci e alla popolazione locale, hanno consentito di rintracciare alcuni percorsi identitari, aggregando, di volta in volta, le risorse culturali e naturalistiche dei comuni.

La struttura urbanistica della maggior parte dei borghi è quella di matrice medievale, frutto per lo più di un significativo processo di incastellamento, di cui conservano tuttora l’impianto<sup>9</sup>. La montagna, le vette del massiccio del Sirino e quelle del Pollino sono veri e propri iconemi del paesaggio, così come i fiumi Noce e Mercure. L’acqua rappresenta una risorsa fondamentale per gli abitanti. Laghi, sorgenti, torrenti che scorrono in quest’area, costituiscono non solamente delle risorse paesaggistiche di elevato interesse ma, soprattutto, degli elementi centrali dell’espressività dei luoghi.

I percorsi della fede, sono ritenuti dalla popolazione locale come un fattore unificante. Il paesaggio montuoso e aspro, la presenza dei boschi, la vicinanza ai corsi d’acqua, infatti, fecero di quest’area un luogo ideale per monaci, eremiti e anacoreti che giunsero in queste terre alla ricerca di un rapporto più intimo con Dio. In particolare, il monachesimo basiliano influenzò i traffici e i commerci con le aree bizantine e fu la causa dell’ellenizzazione di quest’area al confine calabro-lucano-campano che conserva tutt’oggi i segni delle tre espressioni della vita monastica (ascetica, laurica e cenobitica). Nell’area insistono poi diversi percorsi legati alla transumanza e agli scambi commerciali, e si possono riconoscere le tracce della viabilità antica, con le direttrici della Via ab Regio ad Capuam, conosciuta come via Annia o via Popilia, che collegava Capua a Reggio passando in Basilicata per Lagonegro, Rivello, Nemoli, Lauria, Castelluccio Inferiore, e un ramo della via Herculia che da Grumentum raggiungeva Nerulum, nell’area di Castelluccio. Accanto a queste risorse paesaggistiche, culturali e storico-architettoniche, gli abitanti e i sindaci hanno identificato altri elementi unificanti quali la comune tradizione

8. La Convenzione di Faro è stata adottata nel 2005 dal Comitato dei Ministri del Consiglio d’Europa ed è entrata in vigore nel 2011. Ad oggi, è stata ratificata da 21 Stati membri del Consiglio d’Europa ([www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treaty-num=199](http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treaty-num=199)).

9. A Lauria si trovano i resti del castello Ruggero, vincolato come Bene Monumentale dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Basilicata (SABAP-BAS). Lagonegro presenta i ruderi del castello a cui si arriva percorrendo una lunga scalinata e superando la “Porta di Ferro”, mentre a Rotonda i resti della fortezza hanno lasciato il posto a un belvedere situato in cima al paese dove si arriva seguendo le indicazioni per il “sentiero Croce”. A Viggianello, il castello dei Principi Sanseverino è stato trasformato in una struttura ricettiva.



agroalimentare<sup>10</sup>; le manifestazioni cattoliche legate al culto mariano, di cui la venerazione della Madonna della Neve di Lagonegro sul Monte Sirino costituisce una delle più sentite espressioni; e i riti arborei praticati in onore di Sant'Antonio a Rotonda e di San Francesco di Paola a Viggianello.

La Ferrovia Ciclabile Lucana, dunque, può rappresentare “il filo verde” da cui si dipanano percorsi lenti alla scoperta di un territorio intriso di valori simbolici che ricorrono nei racconti del luogo al punto da poter essere ordinati su sequenze narrative che assieme conducono alla lettura del territorio in un’ottica sistemica.

Al fine di comprendere il livello di patrimonializzazione della ferrovia e il posizionamento della ex strada ferrata negli orientamenti comunitari e nelle politiche locali all’interno dei processi d’innovazione e competitività, sono stati organizzati diversi momenti di confronto (tavole rotonde, interviste, *focus group*) con gli enti chiamati a delineare le future strategie di sviluppo locale (in particolare i sindaci delle amministrazioni comunali), sostenendo un’azione di *capacity building*, ovvero di implementazione di una visione territoriale strategica, andando anche a delineare, in ottica scalare, il più ampio quadro delle politiche pianificatorie messe in atto a diversi livelli (regionale, nazionale, europeo) in tema di recupero delle infrastrutture in disuso per la nascita di corridoi verdi. Il materiale raccolto, anche grazie al lavoro di cartografia sensibile e partecipativa, costituisce il punto iniziale per comprendere come la restituzione di valore agli spazi abbandonati si leghi al tema della pianificazione del paesaggio e alla partecipazione democratica e inclusiva nei processi decisionali, al fine di pervenire a una gestione locale della sostenibilità.

I sindaci partecipanti ai vari *focus group* hanno sottolineato il valore del patrimonio di biodiversità che contraddistingue il territorio, condividendo l’idea dell’esistenza di un paesaggio ferroviario puntellato di risorse naturali in cui l’infrastruttura ferroviaria, con le sue peculiarità e caratteristiche, sembra spontaneamente inserirsi. Alcune opere presenti lungo il tracciato (la galleria elicoidale tra Castelluccio Inferiore e Castelluccio Superiore, il viadotto Serra di Lagonegro, il ponte metallico e il viadotto in muratura presenti nel tratto di Lauria) rappresentano dei veri iconemi del paesaggio ferroviario, plasmatisi sulla complessa orografia del territorio che ha comportato la costruzione di numerose opere di rilevante interesse tecnico-costruttivo che, ad oggi, fanno

10. L’area del Lagonegrese-Pollino detiene un ricchissimo patrimonio agroalimentare, legato alla coltivazione delle principali risorse genetiche locali e alle Produzioni Agroalimentari Tradizionali (PAT). L’Agenzia Lucana di Sviluppo e di Innovazione in Agricoltura (ALSIA), ha ideato un “Itinerario della biodiversità” che, snodandosi nell’area di ventinove comuni, conduce alla scoperta di una vera e propria comunità del cibo, costituita da agricoltori, produttori, trasformatori e cuochi custodi, impegnati nella salvaguardia e valorizzazione della biodiversità agricola ed alimentare ([www.alsia.it/opencms/opencms//biodiversitaLagPol/itinerari.html](http://www.alsia.it/opencms/opencms//biodiversitaLagPol/itinerari.html)).

di questa linea una delle ferrovie di montagna più uniche dell'intera rete ferroviaria italiana. Anche dal punto di vista storico e produttivo, la ferrovia ha costituito per alcuni comuni, e in particolare per Castelluccio Inferiore, un fattore di sviluppo del territorio, in quanto fu utilizzata per il trasporto del materiale proveniente dalle miniere di lignite sfruttate nel periodo 1915-1918 dalla Ditta SALM (Società Anonima Ligniti Mercure) e dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo che, nel 1936, risultava concessionaria di alcuni giacimenti.

Gli incontri, tuttavia, hanno messo in luce alcuni contrasti sorti tra le amministrazioni e, in modo particolare, riferiti al problema della manutenzione e dell'inaugurazione della ciclabile (su cui insistono i lavori di illuminazione delle gallerie). Tra i principali nodi emersi, vi sono: i) il mancato perfezionamento del trasferimento dei beni (tra cui i caselli e le stazioni) dal demanio alla disponibilità dei comuni che impedisce la messa in atto di un programma di assegnazione e concessione degli immobili; ii) il completamento della ciclovia da attuare mediante una nuova progettazione che contempli l'inclusione di tratti che ad oggi non si sentono pienamente integrati nella ciclabile, quali Lagonegro, Rotonda e Viggianello; iii) il collegamento con la nascente ferrovia turistica Sicignano-Lagonegro, con la Ciclovia dei Parchi della Calabria e con la Ciclovia della Magna Grecia, ritenuti elementi essenziali per la definizione identitaria della Ferrovia Ciclabile Lucana. Al fine di richiamare l'attenzione delle autorità sulla necessità di completare l'opera e ottenere ulteriori risorse finanziarie, al termine del *focus group*, i sindaci hanno manifestato la volontà di imprimere un'azione più incisiva mettendo in moto lo strumento dell'associazione dei comuni<sup>11</sup>.

Attualmente, la *greenway* è considerata dagli amministratori locali come un'opera monca che “esprime solo una parte parziale delle potenzialità”, ma può divenire “un volano di sviluppo” e “un'infrastruttura a servizio di più comunità” solo se queste si combinano tra loro come tanti “fili che si annodano alle potenzialità di sviluppo”. Tuttavia, per quanto concerne la gestione dell'opera (che “ad oggi è terra di nessuno”), i sindaci propendono per un management di tipo privato da attribuire attraverso una manifestazione d'interesse rivolta prevalentemente agli operatori turistici, e senza escludere la possibilità di una partecipazione mista di tipo pubblico-privata. In tal senso, sarebbe auspicabile che il processo di definizione del gestore dell'infrastruttura fosse quanto più possibile aperto e partecipato, includendo tutti i portatori di interessi e in modo da gestire il conflitto, facilitare la comunicazione e pervenire a soluzioni condivise, allargando la platea dei decisori ad associazioni, soggetti privati o comuni cittadini.

11. Il primo risultato di questa dichiarazione d'intenti è stato l'ottenimento, nel luglio 2022, di un ulteriore finanziamento da parte della Regione Basilicata ai fini del collegamento della ciclabile con Lagonegro, mediante il recupero del viadotto Serra.



Fig. 1 - I primi cittadini a lavoro (Fonte: foto degli autori)

#### 4. Esplorazioni narrative del territorio: carte che raccontano risorse, pratiche, sentimenti

Se il paesaggio è «una possibilità di comprendere» (Turco, 2010, p. 123), interpretare il paesaggio è una responsabilità che le comunità abitanti devono assumersi per governare il territorio (Berque, 1996). Il paesaggio comprende in sé una profondità storica (Turco, 2014), ma anche una tensione immaginaria (Dematteis, 2021), entrambe queste forze confluiscono nel momento presente del paesaggio dandogli la forma che assume. Le linee dei paesaggi raccontano delle storie: storie di pratiche, di gesta, di decisioni, di azioni; sono tracce di un divenire storico e progettuale.

Ecco, il paesaggio è il nostro con-testo di vita (Besse, 2018). Elemento percettibile del territorio che abitiamo, è la configurazione che ci consente di costruire un legame emotivo con il territorio stesso. Ed è attraverso questa *emozionalità configurativa* (Turco, 2010) che diamo forma allo spazio, che trasformiamo ciò che ci circonda in territorio: ambiente relazionale (Raffestin, 2012), intreccio. Attraverso quest'emozionalità intrinseca, sperimentiamo e proviamo un certo sentimento di appartenenza al nostro spazio di vita. E sempre

attraverso questa relazione intima ci assumiamo la responsabilità di abitarlo (Nussbaum, 2013), quella della cura, della protezione: per uno sviluppo locale (ovviamente, sostenibile<sup>12</sup>). Diventa allora essenziale, nel contesto di processi di rigenerazione territoriale, riflettere su e operare attraverso il paesaggio. E diventa ancora più importante farlo pubblicamente: assieme alle comunità abitanti.

Il paesaggio è elemento di attrattività in un discorso turistico. Scegliere il turismo come motore di sviluppo locale fa leva sul paesaggio in quanto “narratore di storie locali” (Turco, 2012). E non solo all’Altro, al turista, ma anche all’abitante, che prende coscienza del suo ambiente di vita.

Dunque, in un contesto territoriale come quello del Lagonegro-Speziano Albanese, già ampiamente descritto e analizzato nei paragrafi precedenti, attraversato da una ferrovia dismessa e riconvertita in *greenway*, non solo diventa spontaneo investire sul discorso paesistico per lo sviluppo locale (incentrato sul turismo), ma anche necessario e doveroso avendo rilevato, attraverso l’analisi preliminare, l’importante capitale comunicativo che questi paesaggi portano con sé ed esprimono.

Una via ferrata che non solo attraversava paesaggi dal punto di vista storico-ambientale rilevanti, ma che vedeva anche la presenza di forme architettoniche importanti. La riconversione le ha restituito in chiave innovativa il suo ruolo storico di porta di accesso ai territori, di apertura, via di comunicazione, di finestra sugli affascinanti paesaggi che raccontano la storia e le pratiche di questi territori<sup>13</sup>.

In tal senso, congruamente agli obiettivi e agli intenti del progetto di valorizzazione territoriale che è stato implementato, si è progettato e realizzato un percorso partecipativo di indagine e mappatura collettiva del territorio (Crampton, 2009), che – attraverso un approccio sensibile – potesse accompagnare le comunità locali nell’accrescere la consapevolezza delle proprie risorse e nel dialogo e interazione reciproca alla (ri)scoperta di quel sentimento di affezione verso il territorio, che possa sostenerli nell’abitarlo. Il rapporto con il paesaggio è stato centrale in questo percorso comune volto a indagare e riconoscere le potenzialità (storico-culturali-architettoniche, ambientali, economiche, ecc.) di questi territori (Cosgrove, 1984; Brown, Raymond, 2007). Una scelta motivata dall’intenzione di fornire agli abitanti gli strumenti necessari per far proprio quel “diritto di paesaggio” “bene comune” (Maggioli, 2015) attorno a cui si costituisce una comunità.

12. Dove con sostenibile si intende «integrato», assimilabile e mantenibile dal territorio stesso.

13. Così si rileva dai racconti degli abitanti coinvolti nella ricerca qualitativa e di terreno.

## 5. La cartografia sensibile: strumento per la partecipazione e l'*empowerment* di comunità

Del paesaggio non solo se ne fa esperienza (Turco, 2014), ma il paesaggio “si fa” (Besse, 2018). L’agire di una comunità abitante sul territorio configura il paesaggio così come lo percepiamo. La relazionalità implicita in questo agire, che presuppone uno “spazio di azione” e un “divenire”, comporta lo sviluppo di una sfera emotiva.

Le recenti teorie non- o post-rappresentazionali (Lorimer, 2005; Thrift 2008) ne assumono questo carattere mutevole (Ingold, 1993) e implicano nel discorso sul paesaggio le pratiche intese come performance, pensiero-in-azione, ammettendo che “il mondo è più-che-testo e più-che-immagine” (Tanca, 2015). La relazione con la superficie terrestre è dunque partecipativa: per il paesaggio l’attore non è spettatore passivo, ma agente. *Ci* si sta in mezzo al paesaggio, *vi ci* si partecipa (Turri, 1998). Ecco che il corpo assume valore nel praticare la nostra relazione con lo spazio.

Intendendo il paesaggio come “qualcosa più-che-rappresentazione”, e concependolo come “spazio di azione”, quelli che si aprono sono orizzonti, opportunità: paesaggi possibili (Dematteis, 2021).

La cartografia sensibile indaga e racconta questi spazi di azione, implicando l’emozionalità nel discorso. Si tratta di rappresentazioni cartografiche, ulteriori a quelle classiche (Kitching, Dodge, 2007), che ci indicano il sistema relazionale che intercorre in un territorio: raccontano la narrazione territoriale – con le sue pratiche, valori, emozioni e sentimenti – attraverso la quale emerge l’emotività coinvolta. Questo tipo di pratica cartografica, consente di assumere il nostro essere “geografici” (Dardel, 1952), di esercitare l’abitare (Berque, 1996). Se costruite in maniera collettiva sostengono, infatti, la costituzione di un sentimento di comunità e ne tengono traccia, stimolando pratiche e azioni quotidiane, ma anche di governo del territorio.

L’abitante, soggetto implicato e implicante, è stato dunque centrale nel percorso partecipativo avviato assieme ai territori attraversati dall’ex Ferrovia Calabro-Lucana. Il percorso affrontato con le comunità locali – i laboratori, i *focus group*, gli incontri, e altre pratiche di ricerca-attiva e geografia pubblica – ha favorito una presa attiva di coscienza, stimolando l’*empowerment* di comunità. Le mappe realizzate assieme alla popolazione locale hanno consentito di svolgere un’analisi pubblica del territorio, attraverso le *reti*, ma anche di esplorare lo spazio/lo spazio emotivo della relazione che le *persone* intrattengono con il contesto, e infine, di aprire spazi di azione, generare *pratiche*.

### 5.1. *Reti/persone/pratiche: un progetto collettivo*

Gli obiettivi specifici del progetto di mappatura partecipativa erano quelli di sviluppare capacità sensibili, coinvolgere i sensi nel processo di territorializ-

zazione, nell'azione di abitare il territorio, per conoscerlo e valorizzarlo; sviluppare progetti sostenibili; promuovere l'empowerment, costruire spazi di azione e generare negli abitanti dei territori coinvolti una concreta capacità di azione.

Le strategie implementate prevedevano di coinvolgere attivamente nella ricerca gli abitanti – in quanto protagonisti del territorio, dunque del progetto – in un'analisi partecipata, dando così spazio alle loro competenze e conoscenze; creare spazi di dialogo, condivisione, apprendimento, crescita e promuovere l'utilizzo di strumenti geografici per la ricerca partecipata.

Si indaga il territorio attraverso le persone e le loro narrazioni quotidiane, personali e collettive, promuovendo un'analisi partecipata e partecipante: ossia rendendo gli attori territoriali allo stesso tempo interlocutori e ricercatori. Fornendo alla comunità stessa gli strumenti necessari per analizzare luoghi, ambienti e paesaggi, strumenti che valorizzino e consentano di mettere in moto le loro personali conoscenze e competenze topiche. Gli abitanti indagano e ricostruiscono le reti. I risultati delle indagini collettive, non per forza oggettive – ma pregne di senso e significato per la comunità –, si integrano e integrano l'analisi geostorica e la ricerca in senso scientifico.

Ecco che dai ricordi, attraverso gli immaginari, si costruiscono progetti. Insieme, in uno spazio di dialogo intimo ma condiviso possiamo dare vita a mappe come quelle realizzate dalle Associazioni locali (fig. 2) che, partendo

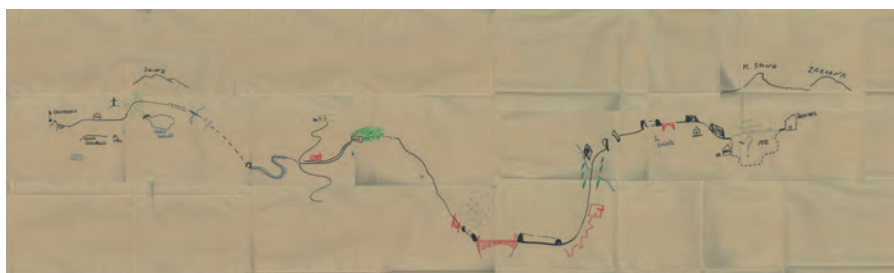


Fig. 2 - Mappa sensibile: la greenway come opportunità (Fonte: Laboratorio di cartografia sensibile, Nemoli, 26 novembre 2021)



da realtà concrete e personali, pensano insieme progetti futuri che passano attraverso l'assunzione di consapevolezza e generano pratiche e strategie.

Ma, per mappare le relazioni serve coscienza del territorio e integrazione al paesaggio, configurazione che forse detiene il diritto di essere considerata "propria dei sentimenti". Per fare questo bisogna esplorare lo spazio in maniera sensibile, attraverso il nostro corpo: stare/essere dentro al paesaggio. Esplorare attraverso la lente dell'emotività è possibile con un approccio percettivo e spazio-temporale, ossia cronotopico, il quale ci consente di percepire e indagare il paesaggio in quanto spazio-tempo ritmico (Lefebvre, 1992), attivo e in divenire, a cui siamo integrati e che integriamo. E anche di praticarlo e narrarne le pratiche. Ecco perché si tratta di un'analisi che si fa camminando nel contesto, assumendoci in quanto esseri relazionali.



*Fig. 3 - Mappa del paesaggio della ciclovìa (Fonte: Laboratorio di cartografia sensibile, Nemoli, 26 novembre 2021)*

Stimolare i sensi corporei ci consente di stimolare il senso del pensiero: l'immaginazione. La costruzione di immaginari, che precede la progettazione, si fa di composizione di immagini. Questo esercizio, nel contesto delle passeggiate sensibili/emozionali svolte con i laboratori per l'esplorazione del paesaggio, praticato collettivamente ha permesso risultati come, ad esempio, una mappa (fig. 3) che ci indica quali siano gli iconemi che caratterizzano il nuovo paesaggio ferroviario e che ne esprime l'energia storica e territoriale. Oppure ancora le mappe dei paesi realizzate dai ragazzi (figg. 4a e 4b), che raccontano i territori così come sono percepiti dai loro abitanti, mettendo in evidenza gli aspetti per loro importanti.

Una più sottile sensibilità geografica, questo si è cercato di sviluppare con il percorso intrapreso assieme alle comunità. Per generare pratiche che possano favorire quello sviluppo "sostenibile" del territorio auspicato con la realizzazione dell'infrastruttura in questione. L'esempio della mappa, realizzata dai primi cittadini è concreto: si tratta dell'ideazione di sei itinerari turistici che collegano gli otto comuni coinvolti attraverso le loro risorse territoriali. A partire da sei categorie di risorse, identificate attraverso le precedenti analisi di

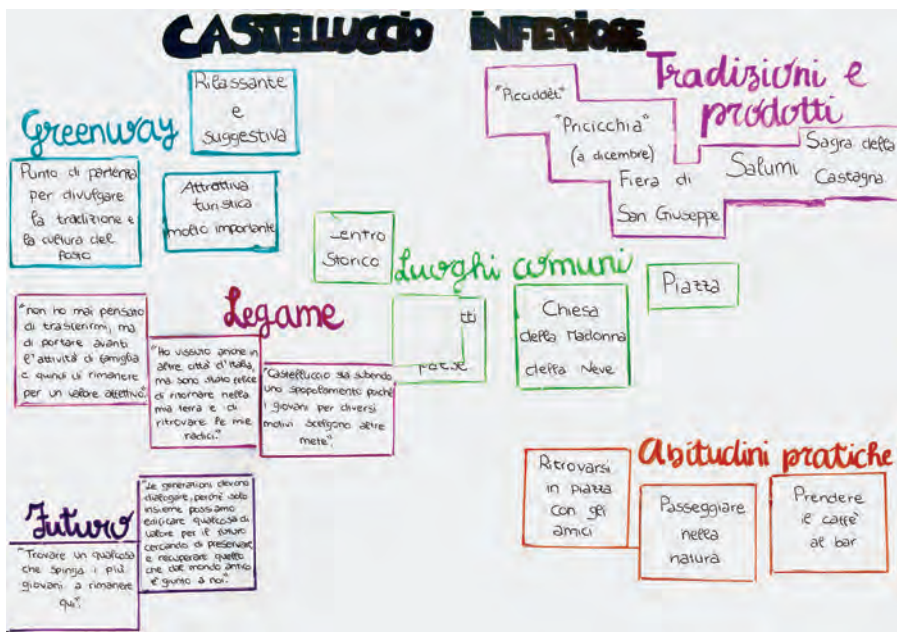


Fig. 4a - Mappa sensibile del comune di Castelluccio Inferiore (Fonte: lavori di gruppo, classe III Liceo Linguistico I.C. De Sarlo - De Lorenzo, Lagonegro)

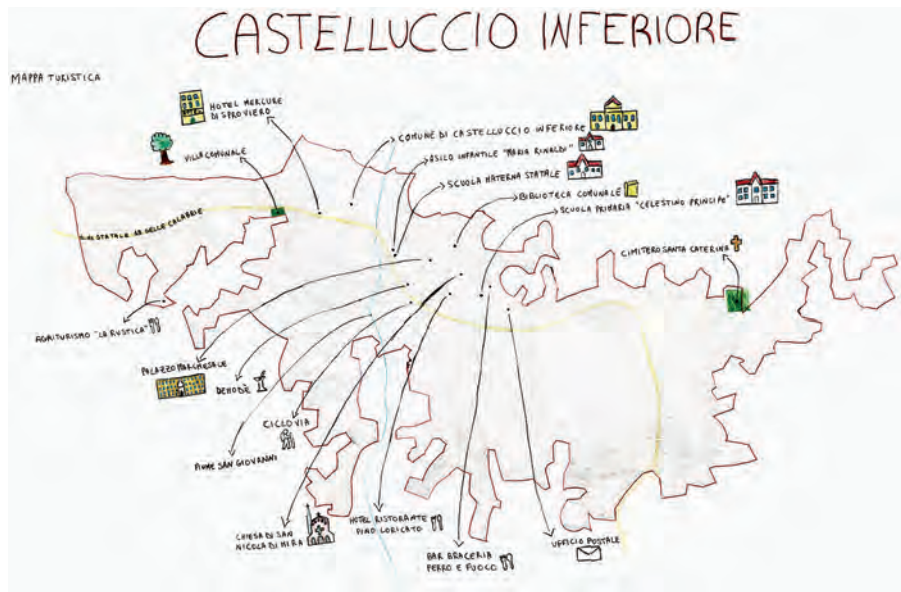


Fig. 4b - Mappa turistica del comune di Castelluccio Inferiore (Fonte: lavori di gruppo, classe III Liceo Linguistico I.C. De Sarlo - De Lorenzo, Lagonegro)



terreno e i laboratori, sono state riconosciute delle risorse specifiche per ogni territorio. Successivamente connesse, nel contesto del lavoro con gli studenti del Liceo Linguistico De Sarlo-De Lorenzo di Lagonegro, hanno aperto lungo il tragitto degli spazi di narrazione continua.

Questo non ha limitato l'emergere dei nodi, ma ha sicuramente aiutato la definizione di approcci, principi, azioni comuni anche in ottica risolutiva. Un altro esempio è una mappa che, partendo da aspetti tangibili e intangibili del territorio, passando attraverso l'emozionalità, ha consentito ai rappresentanti delle Pro Loco del territorio di assumere unitariamente alcune responsabilità che se portate avanti attraverso azioni precise e comuni, potrebbero sostenere il territorio e il suo sviluppo locale.

## **6. In viaggio attraverso i paesaggi lucani accompagnati dalle comunità**

Non era il marketing territoriale lo scopo di questo progetto, ma (ri)stimolare un senso di comunità (anche oltre i confini comunali), di affinità, di legame con il territorio, tra le generazioni, i cittadini e le loro istituzioni; favorire lo sviluppo del desiderio di restare sul territorio in questione, trasformandolo nell'orizzonte migliore verso il quale guardare; generare la possibilità di paesaggi possibili, che possano incontrare i desideri di crescita della popolazione. In breve, un lavoro collettivo, interattivo e integrato, che ha voluto avvicinare i cittadini al loro territorio: aprire delle finestre sulla loro terra, renderli abitanti.

Il lavoro svolto attraverso le attività sul campo è confluito infine in una *story map*<sup>14</sup> che attraversa virtualmente i territori: si tratta della messa a sistema di informazioni ottenute attraverso ricerche, incontri, dialoghi, laboratori, esperienze, intrecci con e tra gli attori locali. Esplorazioni emotive dello spazio, rappresentazioni condivise di un laboratorio intercomunitario per la valorizzazione del nuovo paesaggio ferroviario: quello attraversato dalla Ferrovia Ciclabile Lucana.

Una mappa interattiva composta di elementi prodotti dagli abitanti, in particolare dai ragazzi del liceo linguistico De Sarlo-De Lorenzo, di Lagonegro, provenienti da un po' tutta l'area coinvolta dal progetto, che non solo hanno operato, attraverso un laboratorio di ricerca qualitativa, un'indagine sensibile dei territori, ma che hanno messo a sistema le informazioni raccolte in tutte le attività svolte anche con il resto della popolazione.

14. L'applicazione usata è di Knight Lab. La scelta è dovuta al voler restituire alle comunità uno strumento che possano continuare ad utilizzare in autonomia.

Un'indagine comunitaria praticata dagli abitanti di questi territori, dalle comunità – adulti, giovani, bambini. Tutto quello che ha arricchito questa mappa nasce, si costruisce e diviene attraverso un'energia collettiva. Immagini, rappresentazioni, suoni, parole, ecc., sono tutti prodotti di origine locale. Qui, attraverso questo strumento geografico, sono gli abitanti che accompagnano il visitatore (turista o locale che sia) alla scoperta dei loro territori, che abitano, e che amano.

In definitiva, il lavoro di cartografia sensibile partecipativa ha incentivato un'assunzione di responsabilità e di consapevolezza dei beni comuni, in tal senso, potremmo intendere questa cammino *green* un bene comune.

## Conclusioni

Quale forma di viaggio si prospetta sulla “Ferrovia Ciclabile Lucana”? Quale forma di turismo auspichiamo per il Lagonegrese-Pollino e, specialmente, per gli otto comuni interessati dall'attraversamento della ciclovia? Ma, soprattutto, quale racconto di territorio restituire?

Questi i principali quesiti alla base delle nostre riflessioni comuni, nel tentativo di sondare le piste di ricerca utili a scoprire i luoghi, le loro dimensioni valoriali, ridando voce, in particolare, a quei contesti più fragili, e, con essi, alla popolazione consentendole, così, di raccontarsi. Raccontare i luoghi, non gli spazi. Attraverso la riscoperta e ricostruzione degli itinerari e cammini – fili narrativi, appunto, che si dipanano e si snodano nel paesaggio – il luogo non è più taciuto a favore di una visione spaziocentrica, torna protagonista; torna centrale nel progetto di territorio. È quella dimensione nella quale le comunità si riconoscono, in quanto stratificazione di valori e significati culturali attribuiti dagli abitanti che li abitano e li vivono; in quanto realtà geografica unica: il luogo, infatti, “ha storia e significato. [...] incarna l'esperienza e l'aspirazione di un popolo” (Tuan, 1978, p. 92).

Se il recupero dell'infrastruttura dismessa è stata una scelta proveniente dall'alto, il nostro progetto sin da subito ha evidenziato la necessità della conoscenza dei luoghi e del territorio, senza la quale è impossibile pensare a qualsiasi ipotesi progettuale, e men che meno a qualsiasi tipo di narrazione.

Nelle nostre intenzioni, la ciclovia è l'inizio di un percorso che dovrà rappresentare una vera e propria dorsale, coinvolgendo un ampio territorio, transregionale, in grado di mettere in comunicazione luoghi, paesaggi, persone, risorse, superando gli asfittici limiti amministrativi di tre regioni: Campania, Basilicata, Calabria. Non solo. Ricongiungendosi a uno degli itinerari Eurovelo avrà anche ambizioni sopranazionali ed europee.

Tuttavia, la via verde, nei suoi spezzoni e nella sua interezza, non dovrà essere considerata esclusivamente una linea di collegamento/di percorrenza,

quanto piuttosto la possibilità concreta di rigenerare i territori dal punto di vista sociale, culturale ed economico. Un progetto di territorio per essere tale non deve assolutamente profilarsi come una campagna di marketing; l'obiettivo è il viaggio; un viaggio lento per assaporare i paesaggi, conoscere le realtà, apprendere i saperi contestuali, apprezzare i luoghi, intessere una relazione profonda con gli abitanti in un'ottica dialogica. Queste le ragioni per cui il progetto non può dirsi concluso: la dimensione di ricerca-azione che abbiamo adottato si è configurata come un vero e proprio laboratorio attivo, di sperimentazione continua nell'ambito del quale consolidare possibili forme di collaborazione e cooperazione per svolgere un'attività di monitoraggio in relazione a quanto è stato fatto finora e, soprattutto, provare a capire se effettivamente la *greenway* lucana riuscirà a ingenerare processi di sviluppo sociale ed economico locale.

## Riferimenti bibliografici

- ALSIA (Agenzia Lucana di Sviluppo e di Innovazione in Agricoltura), *Itinerari della biodiversità agricola ed alimentare del Pollino e del Lagonegrese*, testo disponibile al sito [www.alsia.it/opencms/opencms/biodiversitaLagPol/itinerari.html](http://www.alsia.it/opencms/opencms/biodiversitaLagPol/itinerari.html).
- Berque A. (1996), *Être humains sur la terre. Principes d'éthique de l'écoumène* (trad. it.: Maggioli M., Tanca M., *Esseri umani sulla terra. Principi di etica dell'ecumene*, Mimesis, Milano, 2021).
- Besse J.M. (2018), *La nécessité du paysage*, Éditions Parenthèses, Marsiglia.
- Bondi L., Davidson J., Smith M., eds. (2005), *Emotional geographies*, Routledge, London.
- Brown G., Raymond C. (2007), "The Relationship between Place Attachment and Landscape Values: Toward Mapping Place Attachment", *Applied Geography*, 27, 2: 89-111.
- Cosgrove D.E. (1984), *Social Formation and Symbolic Landscape*, University of Wisconsin Press, Madison.
- Crampton J.W. (2009), "Cartography: performative, participatory, political", *Progress in Human Geography*, 33, 6: 91-100.
- Dardel E. (1952), *L'Homme et la Terre. Nature della realtà géographique*, PUF, Parigi (ed. it. a cura di Copeta C., *L'uomo e la terra. natura della realtà geografica*, Unicopli, Milano, 1986).
- De Felice P., Mundula L., Spagnoli L. (2021), "Pratiche di mobilità sostenibile. Itinerari per la rifunzionalizzazione di spazi in dis-uso e territori 'lenti'. Introduzione", in *Geografie in movimento. Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano. Padova, 8-13 settembre 2021*, CLEUP, Padova.
- Dematteis G. (2021), *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Donzelli, Roma.
- Ingold T. (1993), "The Temporality of the Landscape", *World Archaeology*, 25, 2: 152-174.

- ISTAT, 6° *Censimento Generale dell'Agricoltura 2014-2020*, <http://dati-censimentoagricoltura.istat.it/Index.aspx>.
- Kitching R., Dodge M. (2007), "Rethinking maps", *Progress in Human Geography*, 31, 3: 331-344.
- Lefebvre H. (1992), *Éléments de rythmanalyse*, Éditions Syllepse, Parigi (trad. it. a cura di Borelli G., *Elementi di Ritmanalisi. Introduzione alla conoscenza dei ritmi*, Lettera Ventidue, Siracusa, 2019).
- Lorimer H. (2005), "Cultural geography: the business of being 'more-than-representational'", *Progress in Human Geography*, 29, 1: 83-94.
- Maggioli M. (2015), "Valori paesistici e processi partecipativi. Quale capitale comunitario per il XXI secolo?", *Rivista Geografica Italiana*, 122: 661-668.
- Nussbaum M. (2013), *Political Emotions. Why love matters for Justice*, Harvard University Press, Cambridge.
- Pileri P. (2019), "Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO", *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, XXX, 1: 75-90.
- Pileri P. (2020), *Progettare la lentezza*, People, Gallarate (VA).
- Raffestin C. (2012), "Space, territory, and territoriality", *Environment and Planning D: Society and Space*, 30: 121-141.
- Rovelli R., Senes G. (2018), "Binari Verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate", *Reticula*, 19: 20-28.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Associazione Italiana Greenways, Milano.
- Spagnoli L. (2012), *Rappresentare e "agire" il paesaggio tra sostenibilità e nuove progettualità. Un itinerario geografico*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Cagliari.
- Tanca M., (2015), "Geografia e arte. Appunti per una ricerca", in Martorelli R., a cura di, *Itinerando senza confini dalla preistoria ad oggi. Studi in ricordo di Roberto Coroneo*, vol. 1.3, Morlacchi, Perugia.
- Thrift N. (2008), *Non-representational Theory. Space, politics, affect*, Routledge, London.
- Tuan Y.-F. (1978), "Spazio e luogo, una prospettiva umanistica", in Vagaggini V., *Spazio geografico e spazio sociale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 92-130.
- Turco A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.
- Turco A. (2012), *Turismo & territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Unicopli, Milano.
- Turco A., a cura di (2014), *Paesaggio, luogo, ambiente. La configuratività territoriale come bene comune*, Unicopli, Milano.
- Turri E. (1998), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia.

## *Sitografia*

Agenzia di Promozione Territoriale della Basilicata APT, [www.aptbasilicata.it](http://www.aptbasilicata.it)

Camera di Commercio della Basilicata, [www.basilicata.camcom.it](http://www.basilicata.camcom.it)

Federparchi, [www.parks.it](http://www.parks.it)

ISTAT, [www.istat.it](http://www.istat.it)

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, [www.isprambiente.gov.it/it/banche-dati](http://www.isprambiente.gov.it/it/banche-dati)

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, [www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/2090](http://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/2090)

*Parte prima*

*Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce  
e il riuso di patrimoni culturali diffusi*



# *Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”\**

di *Stefania Cerutti\*\**, *Paola Menzardi\*\**

## **1. Introduzione**

I territori sono un libro da sfogliare, una storia da ascoltare e da cui essere catturati. Con i loro patrimoni, si compongono di campi taciti che si aprono solamente a chi si sofferma senza fretta, a chi ne osserva le sfumature, a chi non si accontenta di guardarli in superficie.

Lungo le valli alpine ossolane, nella provincia del Verbano-Cusio-Ossola in alto Piemonte, alcune iniziative di attivazione responsabile della cittadinanza in materia di turismo e promozione territoriale sono diventate linfa che ha fertilizzato il territorio, irradiandosi in molteplici energie costruttive. Tra queste si annoverano attività progettuali realizzate con la partecipazione delle comunità locali, atte a riappropriarsi di, e a far conoscere anche all'esterno, valori, beni, identità locali, sotto il profilo dei patrimoni tangibili e intangibili e, in prima istanza, del paesaggio, della natura, delle caratteristiche ambientali.

Il progetto *Comuniterrae*, un percorso di valorizzazione dal basso all'interno del Parco Nazionale della Val Grande, si intreccia con altre progettualità “figlie”, che trovano un punto di incontro nella pianificazione, co-creazione e gestione di itinerari. Un lavoro di unione e relazione tra territori e comunità portato avanti in modo collettivo, al fine di allestire una rete non solo fisica, ma anche di esperienze in-formative e turistiche a diretto contatto con la natura alpina. Un tracciato, in particolare, il cosiddetto “Trekking delle Terre di Mezzo”, si offre quale lungo e affascinante percorso che pone in dialogo località e meraviglie nascoste dei paesi compresi tra fondovalle e terre alte. Un viaggio di scoperta in chiave di avventura, benessere e cultura; un'occasione di sviluppo locale partecipato e condiviso.

\* Sebbene il contributo sia opera congiunta delle due autrici, a Stefania Cerutti si devono i paragrafi 2 e 3, a Paola Menzardi il paragrafo 4.

\*\* Dipartimento per lo Sviluppo sostenibile e la transizione ecologica, Università del Piemonte Orientale.



## 2. Camminare: una lunga storia, una densa geografia

La storia umana è fatta di passi e conquiste, e anzitutto di cammini. È dunque una storia che si fa geografia al plurale, soggettiva, multiforme e densa di esplorazioni, relazioni e incontri. Per conoscere, per vendere, per vedere, per pensare: le persone si sono da sempre messe in cammino, lungo i secoli, per queste e molte altre ragioni ad esse collegate (Dalla Palma, 2009). Motivate e spinte dalla necessità, dalla curiosità e dallo spirito in tutte le sue forme – religioso, politico, commerciale, bellico, filosofico – le comunità umane hanno, nel loro andare, segnato fortemente epoche e scoperte, nel tempo e nello spazio. La condizione umana è, infatti, cammino, itinerario, pellegrinaggio; è un viaggio, che come tale si realizza con modalità diverse, perché il camminare può essere colto come esperienza che riguarda il vagabondaggio, la migrazione, il pellegrinaggio, la fuga, il turismo e con essi innumerevoli altri aspetti che li intrecciano (Duccio, 2005; Chiarinelli, 2011).

La “storia corporea” del camminare, del mettere in contatto due o più luoghi, anche in modo inconsapevole o quasi meccanico, ha così attribuito significati culturali e identitari ad azioni, sia individuali che collettive, con cui sono stati plasmati i paesaggi, urbani e rurali, disegnate città e parchi, prodotte mappe e guide (Solnit, 2005). Il camminare e l’immaginazione che ne accompagna il divenire, hanno generato patrimoni tangibili e intangibili, oggetti e narrazioni, modellando i territori ed essendone a propria volta modellati. Ricorrendo ai modelli geografici, e profilando in particolare gli itinerari come grafi, si può notare come all’evoluzione dei loro nodi si sia accostato un graduale cambiamento anche delle loro linee di collegamento, ovvero delle vie di transizione e passaggio da un nodo all’altro, rendendo i percorsi parti di un racconto territoriale ampio e coinvolgente. Emerge nel turismo una visione sistemica, olistica ed insieme ecologica e protesa alla sostenibilità, che considera i cammini non più come una serie di parti separate ma un insieme integrato, una rete di fenomeni interconnessi e che unisce i viaggiatori all’ambiente naturale e culturale locale.

Camminare sembra, in apparenza, una cosa banale, che non costa nulla. Eppure, camminare è molto di più: ha assunto valenze di bellezza, di sguardi lenti e profondità, è divenuto il mezzo più ecologico per spostarsi, lo sport più economico e diffusamente praticato (Gros, Bruno, 2013). E soprattutto, in ottica di sviluppo locale e sostenibile, i benefici territoriali che ne derivano portano in misura crescente i “turismi” e i turisti a investire e muoversi lungo la direzione tracciata dai cammini (Gavinelli, Zanolin, 2021).

In un periodo in cui il turismo sta assumendo nuovi significati, i viaggiatori sono alla ricerca di forme di vacanza alternative che solo il patrimonio naturale e culturale diffuso dei territori autentici può offrire. Le innovazioni dirimpanti dell’era digitale convivono con il bisogno di lentezza e di appro-

fondire il modo di vivere lo spazio e il tempo delle relazioni interpersonali, e dunque con quella spinta a camminare per conoscere e (ri)conoscersi (Zago, 2018). Per soddisfare questo segmento in crescita della domanda, il turismo si sta spostando dall'economia dell'esperienza all'economia della partecipazione. Lo spirito di condivisione e il senso di accoglienza consentono ai viaggiatori di riscoprire il patrimonio culturale e restituire il beneficio ricevuto, in un'ottica di continua rigenerazione. In questo senso, l'identità delle zone "marginali" costituisce una concreta opportunità di sviluppo sostenibile. In questo scenario, eventi e impatti correlati alla crisi indotta dal Covid-19 hanno contribuito ad accelerare ed accrescere la propensione e la richiesta di esperienze legate ai "turismi del camminare".

### **3. Il trekking nelle sue declinazioni territoriali: turismi e potenzialità dei cammini**

L'approccio esperienziale, focalizzato sulle emozioni e sulle reazioni affettive, può riguardare diversi ambiti dell'esistenza. Applicabile ai fenomeni ordinari di consumo, trova un naturale e ampio campo di indagine anche nell'area del tempo libero (Ladwein, 2005): le pratiche culturali e turistiche vengono indagate con questa prospettiva a partire dagli anni Ottanta (Holbrook, Hirschman, 1982) e in modo più incalzante dagli anni Duemila, in correlazione al definirsi del cosiddetto "turismo esperienziale" (Di Vittorio, 2010; Lew, 2011; du Cros, 2016). Si tratta di un turismo in grado di condensare la lentezza e sostenibilità delle pratiche con la ricerca di autenticità e partecipazione da parte di turisti sempre più motivati a vivere esperienze dell'essere, o del fare, per conoscere i territori e ritrovare sé stessi (Gulotta, 2019).

I cammini si inseriscono indubbiamente in queste dinamiche che toccano e spiegano, in particolare, il mondo del *trekking*<sup>1</sup>. Nato come forma di escursionismo in luoghi selvaggi talora impervi, quali montagne, deserti o circoli polari, viene incluso inizialmente tra le attività avventurose o finanche pericolose. Da esperienza spesso solitaria, sfidante o limite, il *trekking* ha assunto nel tempo contorni e profili più aperti, allontanandosi dalla sfera della pericolosità e declinandosi in differenti tipologie. Ai tematismi e alle questioni tecniche di classificazione<sup>2</sup>, si aggiungono alcuni elementi che consentono di evidenziare caratteri distintivi e concreti.

1. Il significato del termine *trekking* ha origine in Sudafrica nel XIX secolo quando, dopo la conquista inglese, gli olandesi sconfitti dovettero andarsene e attraversare sentieri spinosi: da qui la parola *trekking*. Il verbo *to trek* significa fare un viaggio lungo, camminando piano.

2. <https://hikerspiemonte.it/difficolta-sentieri-t-e-ee-cosa-significa>.

Numerosi autori sottolineano come il *trekking* rientri in una logica di “consumo evoluto” apportando un valore esperienziale che, già a priori, è di forte intensità e dunque in grado di intercettare segmenti di domanda turistica attratti dalle esperienze emozionali forti e profonde, composti da appassionati in cerca di attività immerse nella natura (Meacci, Liberatore, 2018). Appassionati che possono scegliere: di fare *trekking* da soli o in gruppo; di mantenere una continuità nei compagni di viaggio, scegliendo amici o persone frequentate; di aggregarsi ad altri *trekkers*. In quest’ultimo caso ci si riferisce alle proposte, molto in voga negli ultimi anni, del *trekking sociale*, o *social trekking*<sup>3</sup>. Divenuto per taluni una vera e propria filosofia di viaggio, esso interpreta il camminare insieme molto più che un seguire percorsi con gruppi incontrati casualmente; vuol dire entrare in contatto con il territorio creando una rete con gli stessi interessi che consenta un reciproco arricchimento e il rispetto della visione sostenibile.

Le uscite guidate da esperti formati *ad hoc*, guide naturalistiche o accompagnatori di altro profilo riconosciute nel comparto del turismo<sup>4</sup>, possono rientrare nei cosiddetti *metatrekking* (Farinetti, Franchino, 2021), cioè in quei percorsi condotti da un facilitatore che agevoli, e medi, la comprensione di un territorio, delle sue specificità naturali e culturali, delle storie che portano con sé.

Tra i diversi tipi di *trekking*, si possono segnalare quello itinerante e quello residenziale; il primo prevede di cambiare le strutture di pernottamento effettuando un *tour* ad anello, il secondo di alloggiare nello stesso posto per scoprire ogni giorno un nuovo sentiero da percorrere. Ciò vale per il *trekking sociale* così come per altre tipologie. Si possono richiamare, tra quelli con forte coinvolgimento e valenza territoriale, i *trekking partecipati*: è questa la situazione in cui abitanti e visitatori condividono iniziative di cammino organizzate, gestite, guidate dalle stesse comunità locali<sup>5</sup>. Le escursioni assumono la specificazione di *trekking di solidarietà* quando entrano in territori deboli, come avviene ad esempio nelle aree terremotate dell’Appennino italiano<sup>6</sup>, dove i percorsi solidali e di conoscenza attivano momenti di profonda relazione con l’ambiente naturale e con le persone che vivono in luoghi colpiti e trasformati dal sisma.

Nell’intento di trasformare le fragilità in possibili punti di forza, si sono moltiplicati, soprattutto nei contesti montani e nelle aree interne, proposte di valorizzazione dei patrimoni potenziali. In una fase in cui il turismo post-Covid può farsi promotore di una rigenerazione complessiva di luoghi e comunità, il binomio turismo lento su linea (sentieri, cammini e ciclabili) e inclu-

3. [www.socialtrekking.it](http://www.socialtrekking.it); <https://trekkinglife.it/tipologia/social-trekking>.

4. [https://it.wikipedia.org/wiki/Guida\\_ambientale\\_escursionistica](https://it.wikipedia.org/wiki/Guida_ambientale_escursionistica).

5. Si veda il progetto *Comuniterrae* (paragrafo 4), [www.comuniterrae.it](http://www.comuniterrae.it).

6. <https://camminoterremutate.org>.

sione sociale diventa una strada da percorrere per tessere una strategia unitaria di rilancio territoriale, in particolare lungo i versanti alpini. Numerosi i fondi, programmi e finanziamenti sia a livello europeo, che nazionale e regionale, che vanno nella direzione di sostenere escursioni e *trekking*. Camminare, dunque, come motore di crescita, economica, culturale e sociale, lungo crocevia di lentezza e sostenibilità per invertire i *trend* di quei territori che si sono spopolati e impoveriti, nonostante la bellezza, la storia e le tradizioni di cui sono presidi e custodi.

#### **4. Un progetto di escursionismo partecipato: il “Trekking delle Terre di Mezzo”**

Nel contesto delineato dal percorso partecipato *Comuniterràe* in alto Piemonte, tra alto Verbano e Ossola, è maturato e sta prendendo forma dal lavoro concertato delle comunità l'idea di sviluppare un *trekking* che unisca le “Terre di Mezzo”, ovvero dieci comuni tra bassa e media montagna. Una linea immaginaria che passa e porta luce tra pieghe, angoli, profondità del mosaico territoriale, disegnando una via lungo cui il camminare si renda capace di rimettere in circolo risorse e saperi in un fecondo dialogo sia all'interno del territorio, che tra interno ed esterno. Si tratta di un *trekking* che si vuole concretizzare secondo la logica di un sistema-territorio aperto, allargato e proiettato alla sostenibilità collettiva, che si autosostiene e rigenera a partire dalla trama di potenziali e valori rappresentata dalla rete stessa.

Il “Trekking delle Terre di Mezzo” è un progetto in corso di implementazione nato da *Comuniterràe* (Cerutti, Cottini, Menzardi, 2021), in collaborazione con il Parco Nazionale della Val Grande e in particolare con le guide del parco. È guidato e diretto, per lo più in autonomia, da un gruppo di cittadini organizzato<sup>7</sup> e suddiviso in due sottogruppi relativi alle aree geografiche interessate: bassa Ossola e valli Intrasche. Mosso da una comune passione per il proprio territorio, il gruppo si è costituito a fine 2021 attorno a una salda aspirazione, oltre che ferma convinzione: dedicare fattivamente il proprio impegno per mettere maggiormente a frutto i risultati di percorsi di valorizzazione partecipati precedenti, così come per concretizzare attorno a questi altre iniziative di sviluppo sostenibile, proiettate nel medio-lungo periodo, attraverso la promozione di un turismo escursionistico, a contatto con i territori, esperienziale in relazione alla natura, al paesaggio e alle culture locali. Si sta così definendo un percorso che vuole collegare, e portare a far conoscere a coloro che lo intraprenderanno, beni, località ed elementi-chiave del territorio ritenuti

7. Il gruppo è composto da circa 25-30 persone, che costituiscono il 10-15% dei partecipanti all'intero progetto *Comuniterràe*.

più significativi e rappresentativi dell'identità locale, custodi di specificità e di valori semantici che ne determinano ricchezza e unicità.

Innervata tra piccoli centri abitati di fondovalle e bassa montagna, tra fitte aree boscate, antichi castagneti e rigogliose faggete, tracce di vecchie borgate, avamposti militari, terre terrazzate e vigneti, la traccia di questo cammino si insinua e scorre all'interno di un'area compresa tra le sponde del Lago Maggiore e le pendici dei rilievi a nord del Parco Nazionale della Val Grande, terminando laddove si apre l'alta Ossola.

Un viaggio da percorrere a piedi, in 12 tappe, seguendo il proprio ritmo e lasciandosi trasportare da ciò che si vive passo dopo passo, in un tempo complessivo che si aggira, indicativamente, tra i 10 e i 12 giorni, per un totale stimato di 120-140 km. Pensato per un target ampio e diversificato, certamente non si rivolge solo a escursionisti esperti. Progettato per poter essere intrapreso anche in misura parziale e a settori, si sviluppa sulla base di tappe giornaliera che hanno inizio e si concludono in corrispondenza di centri abitati, borgate o rifugi dove trovare ristoro e ospitalità per la notte, conferendo all'itinerario un'adeguata struttura logistica, anche in materia di accessibilità al sistema dei trasporti, al fine da garantirne un'agile accessibilità e una fruizione flessibile.

Il progetto sta evolvendo dalla primavera 2022, anche grazie alla volontà dei sottogruppi di selezionare due elementi identitari ritenuti di particolare significato, due passaggi che vogliono offrire opportunità di esperienza e senso capaci di condensare lo spirito più autentico del territorio nelle due macro-aree in cui si articola il *trekking*.

Il "Trekking delle Terre di Mezzo" rappresenta, in sintesi, un progetto e un percorso partecipato; coinvolge le comunità nell'intero processo di allestimento, dalle fasi ideatrici e di studio alle attività pratiche ed esecutive. Saranno, infatti, di competenza dei sottogruppi la verifica dei sentieri, il loro tracciamento, la produzione di materiale documentale, video e fotografico, a corredo delle tracce georeferenziate registrate e pronte, poi, per essere divulgate nel momento di lancio e promozione del *trekking*, che dovrebbe partire dal mese di settembre 2022.

L'area di cammino su cui si muove questa iniziativa poggia e si avvale di un importante, quanto corposo, lavoro di tracciamento della rete sentieristica locale realizzato dalla sezione del Club Alpino Italiano *CAI Est Monterosa*, all'interno di un progetto più complesso, di scala nazionale, di unificazione e certificazione dei percorsi escursionistici<sup>8</sup>. Il CAI è attualmente impegnato in un grande lavoro a scala nazionale, regionale, provinciale e di distretti locali, di verifica, censimento e aggiornamento della rete dei sentieri al fine di creare un database complessivo e univoco dei percorsi rilevati dal CAI negli anni, accessibili e in sicurezza. Su piani differenti dunque, progetti reticolari di in-

8. <https://infomont.cai.it/Sentieri/loader.html?ProjectID=CAI>.

fluenza macro-territoriale, o iniziative dal basso di pertinenza più circoscritta, si stanno muovendo unitariamente verso l'obiettivo comune di *design* territoriale ed escursionistico che faciliti la lettura dei territori, la sistematizzazione della rete dei percorsi, la messa a fuoco dei punti di interesse e patrimoni locali, in una prospettiva partecipata e importante di valorizzazione territoriale.

## 5. Conclusioni

I cammini costituiscono, sempre più, fertili esempi di progetti d'insieme che mettono in rete ambienti, paesi e persone per conferire forza di sviluppo e voce con cui esprimersi, visibilità e opportunità che nascono dall'esperienza della transizione, del passare attraverso, dell'incontrare formulando narrazioni, creando significati, connettendo realtà, pensieri, progetti.

Lungo le Alpi, si sono moltiplicati itinerari e *tour* orientati a differenti tipologie di target e accomunati dalla filosofia della lentezza e della sostenibilità. Numerose le destinazioni "minori" che si stanno profilando proprio attraverso le connessioni che sono in grado di generare tra centri o punti già noti, così come tra paesi che ad oggi sono completamente al di fuori dei circuiti promossi e frequentati. La vera sfida, imposta ma anche emersa come possibilità dai cambiamenti post-Covid-19, è quella di lavorare sui territori, con e per le comunità locali che li vivono o animano, al fine di generare percorsi partecipati che sappiano tracciare il futuro a partire dai passi di un cammino che diventa, al contempo, sguardo verso il patrimonio e la storia, e leva verso il domani e le geografie che si possono, insieme, tracciare.

Colto in questa prospettiva, il "Trekking delle Terre di Mezzo" rappresenta un laboratorio creativo di iniziative e attività, che si sta ben muovendo nella direzione di creare un efficace dialogo territoriale basato sulla co-progettazione dal basso. Il gruppo che lo alimenta sta, infatti, delineando un progetto che, ancor prima di porsi in contatto con il mondo esterno, cerca sostegno nella platea delle comunità locali per acquisire consapevolezza e partecipazione dai territori che abbraccia e per garantire, così, il radicamento necessario al cammino per contribuire allo sviluppo locale sostenibile.

## Riferimenti bibliografici

- Cerutti S., Cottini A., Menzardi P. (2021), *Heritography. Per una geografia del patrimonio culturale vissuto e rappresentato*, Aracne, Roma.
- Chiarinelli S.M.L. (2011), "La dimensione antropologica del turismo", *Turismo e Psicologia*, 1: 12-14.
- Dalla Palma M. (2009), *Trekking. Esplorare il mondo a piedi. Guida a colori con i migliori itinerari in Italia e nel mondo*, Hoepli, Milano.

- Di Vittorio A. (2010), “Le prospettive del turismo esperienziale nel contesto dell’economia italiana”, *Economia italiana*, 2: 523.
- Duccio D. (2005), *Filosofia del camminare*, Raffaello Cortina, Milano.
- du Cros H. (2016), “Cultural and Experiential Tourism”, in Sotiriadis M., Gursoy D., eds., *The Handbook of Managing and Marketing Tourism Experiences*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 133-153.
- Farinetti G., Franchino E.F. (2021), *Metatrekking: ovvero un discorso sul trekking*, Youcanprint, Lecce.
- Gavinelli D., Zanolin G. (2021), “L’editoria italiana dei cammini: un’opportunità per lo sviluppo locale”, in Marengo M., Bernardini E., a cura di, *Territori locali fra valorizzazione endogena e fruizione turistica sostenibile*, Genova University Press, Genova, pp. 71-82.
- Gros F., Bruno F. (2013), *Andare a piedi: filosofia del camminare*, Garzanti, Milano.
- Gulotta G. (2019), “Aspetti psicologici del turismo esperienziale”, *Ricerche di Psicologia*, 42, 4: 627-638.
- Holbrook M.B., Hirschman, E.C. (1982), “The Experiential Aspects of Consumption: Consumer Fantasies, Feelings, and Fun”, *Journal of Consumer Research*, 9: 132-140.
- Ladwein R. (2005), “Il racconto dell’esperienza di consumo e la costruzione dell’identità: il caso del trekking”, *Micro&Macro Marketing*, 14, 2: 197-222.
- Lew A.A. (2011), “Understanding experiential authenticity through the best tourism places”, *Tourism Geographies*, 13, 4: 570-575.
- Meacci L., Liberatore G. (2018), “A senses-based model for experiential tourism”, *Tourism&Management Studies*, 14, 4: 7-14.
- Solnit R. (2005), *Storia del camminare*, Pearson, Torino.
- Zago M. (2018), “Il ruolo delle comunità locali e dei turisti nella valorizzazione dei saperi tradizionali: l’esperienza degli ecomusei del gusto. Futuribili”, *Rivista di studi sul futuro e di previsione sociale*, XXIII, 1-2: 193-209.

# *Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde*

di *Alessandra Ghisalberti\**

## **1. La montagna, luogo di rigenerazione in rete con la pianura**

La montagna alpina è un contesto di grande interesse territoriale in virtù delle strette connessioni con la Pianura Padana, determinate dalla mobilità degli abitanti. Si tratta di un sistema urbanizzato che, proprio per l'integrazione funzionale con le aree metropolitane pianeggianti, è stato definito “metro-montagna” (Dematteis, 2018; Barbera, De Rossi, 2021; Corrado, 2021).

Questa relazione tra montagna e pianura si è ulteriormente consolidata con l'emergenza Covid-19. Si sono generati spostamenti prolungati di abitanti delle città in direzione dei territori di altura a causa delle fragilità socio-abitative emerse sia durante i mesi di confinamento che successivamente, come conseguenza della diffusione del telelavoro indotta dalla pandemia. Ciò ha consentito a numerosi cittadini di svolgere le proprie attività lavorative a distanza, favorendo forme di re-insediamento, anche temporaneo, nelle valli (Balducci, 2020).

Di conseguenza, si rende necessario ripensare la montagna come luogo di rigenerazione in rete con la pianura (Dematteis, 2021). Superando la visione riduttiva di queste aree a supporto della pianura per lo sfruttamento delle risorse idriche, energetiche, turistiche o ambientali – che ha consentito lo sviluppo di attività industriali cementizie, metallurgiche, cartiere o tessili nel corso degli ultimi due secoli – la montagna si prospetta come laboratorio territoriale all'interno del quale sperimentare un nuovo modo di abitare. Un abitare connesso e complementare alla città, ma non asservito a quest'ultima (Dematteis, 2011).

Il contributo presenta una proposta di rigenerazione della montagna lombarda in rete con le aree urbano-metropolitane padane, attraverso la costruzione di percorsi di mobilità dolce lungo i solchi vallivi. Si tratta di itinerari “verdi” in grado di connettere in modo reticolare le aree dismesse, generatesi

\* Dipartimento di Lingue, letterature e culture straniere, Università degli Studi di Bergamo.



a seguito dei cambiamenti geografico-economici degli ultimi decenni e localizzate nelle valli lombarde, con i sistemi urbani pianeggianti. In particolare, si illustrano i casi delle piste ciclopedonali della Valle Seriana e della Valle Brembana in provincia di Bergamo e della Valtellina in provincia di Sondrio quali percorsi di collegamento delle aree del capoluogo con le montagne: nel primo caso tra Bergamo e Clusone in Alta Valle Seriana e tra Bergamo e Piazza Brembana in Alta Valle Brembana; nel secondo caso tra Sondrio e Bormio in Alta Valtellina. Si tratta di percorsi attornati da un patrimonio di aree dismesse che possono essere valorizzate in rete con il sistema paesaggistico-ambientale nel quale sono immerse, per fornire adeguate risposte ai bisogni emergenti dalle crisi ambientale e pandemica contemporanee. Ciò consente di prospettare, da un lato, progettualità di rigenerazione territoriale integrate tra città e montagna e, dall'altro, nuovi servizi di cittadinanza negli ambiti socio-sanitario, educativo-culturale e della mobilità.

## **2. Un patrimonio culturale da rigenerare: le aree dismesse nelle valli lombarde**

Il riequilibrio delle relazioni tra città e montagna ha riportato l'interesse su quest'ultima, palesando la necessità di prospettare interventi di rigenerazione in rete di tali aree quale occasione per conferire nuova linfa vitale a contesti in via di dismissione, in corso di spopolamento e, in alcuni casi, in stato di abbandono (Balducci, 2020). Nel caso lombardo, si tratta di luoghi del lavoro e spazi di vita disseminati nei contesti vallivi, riconducibili al sistema economico-produttivo che ha lanciato e sostenuto l'industria italiana a partire dalla fine dell'Ottocento e nel corso di gran parte del Novecento. Tale patrimonio delle aree alpine è il segno di una florida attività industriale che negli ultimi decenni è entrata in crisi ed è stata abbandonata a favore di nuove modalità di produrre e di abitare nelle valli. Dunque, la dismissione di aree precedentemente edificate attesta in maniera chiara il cambiamento avvenuto nel settore produttivo lombardo, sempre più in crisi, in cerca di nuovi significati e altre destinazioni funzionali.

Nei contesti vallivi in precedenza oggetto di processi di industrializzazione e urbanizzazione, si sono delineate aree dismesse a funzione artigianale-industriale, ricreativa, socio-sanitaria, residenziale o commerciale, di proprietà privata o demaniale, riconducibili alla crisi economica d'inizio del Terzo millennio e alle conseguenti mutazioni territoriali (Ghisalberti, 2018). In Lombardia, si tratta in prevalenza di aree a funzione artigianale-industriale che attestano la florida attività che le ha caratterizzate nel passato; tuttavia, non mancano esempi di siti dismessi a funzione ricreativa, infrastrutturale o socio-sanitaria, spesso di proprietà demaniale, o anche a funzione residenziale, come le abi-

tazioni del personale impiegato nelle attività produttive. Complessivamente, emerge un processo di abbandono dell'intero sistema territoriale che è in attesa di interventi di riqualificazione, di nuove destinazioni funzionali o di partenariati pubblico-privato (fig. 1).



Fig. 1 - Aree dismesse nelle valli lombarde (Fonte: elaborazione dell'autore)

In Valle Seriana, territorio bergamasco fortemente connesso con aree urbane esterne già in epoca preindustriale, siamo in presenza di numerosi segni di un glorioso sviluppo manifatturiero attorno al quale ha ruotato un intero processo di territorializzazione.

Sono aree dismesse della Media Valle – oggi protagonista di una nuova stagione produttiva basata sulle multinazionali e caratterizzata da una maggiore presenza di abitanti rispetto all'Alta Valle – quali tracce della prima grande industrializzazione: si pensi all'ex Tessitura Zopfi, fondata nel 1869 dallo svizzero Gioachino Zopfi nel comune di Ranica, i cui fabbricati sono sparsi in tutta l'area urbana, integrandosi con le altre infrastrutture. Un altro esempio è dato anche dall'ex cementificio Pesenti di Alzano Lombardo, costruito nel 1883 come Officina Pesenti per la Produzione di Portland dalla ditta F.lli Pesenti fu Antonio, che costituisce oggi un monumento del lavoro in rovina, di cui sono tuttora visibili gli alti forni verticali. Definitivamente abbandonata l'attività produttiva, nel 1980 l'ex cementificio fu sottoposto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici a vincolo di tutela come monumento di archeologia industriale, mentre la struttura cominciò un lento declino. Ancora, si pensi all'ex cotonificio Honegger-Spoerry di Albino: localizzato a

nord della strada provinciale e interamente dedicato alla filatura del cotone, è un edificio industriale che dismise la produttività dopo oltre 150 anni di attività. Anche in questo caso, accanto all'iniziale sito industriale, si sviluppò un vivace quartiere operaio con l'affiancamento di blocchi di case destinate ai lavoratori e la villa dei direttori. Così come l'ex Manifattura Crespi di Nembro, uno dei complessi industriali di filatura del cotone più ampi e completi della valle, fondata nel 1878 da Benigno Crespi, ma ormai quasi completamente demolita. Dopo aver avviato lo stabilimento, Crespi lo dotò delle abitazioni e dei servizi necessari per dare alloggio e rifornire gli operai che vi lavoravano, di cui restano alcuni edifici. Infine, risalendo la valle, si pensi all'ex cotonificio Cantoni costruito a fine Ottocento a Ponte Nossa nel punto di cesura tra l'Alta e la Media Valle Seriana, per poter sfruttare al meglio la forza idraulica del fiume Serio.

Anche l'Alta Valle Seriana – territorio meno densamente abitato in quanto maggiormente caratterizzato da aree di alta montagna, ma pur sempre oggetto di impianti industriali storici – presenta siti produttivi dismessi: per esempio, l'ex manifattura tessile Festi Rasini di Villa D'Ogna, costruita a partire dal 1899 al posto di una vecchia cartiera, di cui poté sfruttare l'impianto idraulico per la produzione energetica. La stessa esperienza può essere rilevata in Valle Brembana, sempre in provincia di Bergamo: pur mostrando oggi una nuova stagione produttiva multinazionale con il noto marchio di acqua minerale e bibite San Pellegrino, reca tracce della precedente storia industriale, per esempio, con l'ex Manifattura Valle Brembana di Zogno, e cementizia, con l'ex cemenzeria Mazzoleni di San Giovanni Bianco.

Ancora, la Valtellina in provincia di Sondrio possiede un patrimonio dismesso demaniale di grande rilievo come il sanatorio Morelli di Sondalo, già parzialmente recuperato per la funzione sanitaria. Fondato dal medico Eugenio Morelli negli anni Trenta per l'elioterapia e gli effetti benefici dell'aria montana, oggi ospita anche un Museo dei sanatori che racconta la storia di questo e di altri siti europei riconducibili a una pratica medica oramai passata.

Infine, siamo in presenza di numerose stazioni ferroviarie, che attestano un'infrastrutturazione d'inizio Novecento dismessa in diverse valli lombarde, così come di tracce di attività ricreative: per esempio, l'ex colonia Dalmine sita a Castione della Presolana in Valle Seriana, o l'ex colonia Opera Bergamasca a Piazzatorre e l'ex Casinò di San Pellegrino Terme in Valle Brembana. Può essere anche rilevata una funzione residenziale cessata, indotta dal sistema produttivo che portò con sé nuovi abitanti come, per esempio, a Villa Giusi Pesenti Calvi ad Alzano Lombardo in Valle Seriana.

Complessivamente, quello presentato è uno straordinario complesso territoriale delineatosi lungo le principali risorse idriche e sviluppatosi in prossimità dei tracciati ferroviari, che oggi è puntellato da monumenti dell'industria e delle molteplici attività ad essa collegate, ormai in disuso. Proprio i fiumi

hanno garantito la risorsa principale necessaria a queste valli industriali, le cui imprese hanno spaziato dal settore tessile a quello manifatturiero, a quello cementizio. Oggi restano i segni paesaggistico-territoriali di attività abbandonate localizzate nel cuore di contesti ambientali di pregio e, seppure in alcuni casi siano stati attivati processi di riqualificazione, non è stato compiuto un recupero completo e connesso in rete tra i siti anche per la difficoltà di gestirne le ampie dimensioni in una prospettiva unitaria.

Il declino delle aree dismesse pone ai territori vallivi lombardi la sfida di un ripensamento complessivo per individuare nuovi modelli di sviluppo che, alla luce delle nuove esigenze degli abitanti, prospettino un nuovo modo di abitare offrendo servizi alla cittadinanza negli ambiti socio-sanitario, educativo-culturale e della mobilità.

### **3. Rigenerare le valli lombarde mediante percorsi di mobilità dolce**

La rigenerazione delle aree dismesse delle valli lombarde può essere pensata in rete, a partire dai percorsi ciclopedonali. Essi, infatti, consentono di prospettare connessioni tra le città capoluogo, le aree metropolitane e le montagne, indicando nuovi percorsi verdi in grado di intersecare gli interventi di riuso delle aree dismesse. Queste ultime, essendo principalmente distribuite lungo gli assi stradali di accesso ai territori vallivi, possono costituire nodi di interventi di rigenerazione in un'ottica di mobilità dolce.

Tale approccio è già in atto in alcuni contesti lombardi che vedono recenti piste ciclopedonali creare connessioni tra aree dismesse industriali-artigianali o demaniali, talvolta già oggetto di pratiche di riuso a funzione culturale o socio-educativa. In particolare, in Valle Seriana, è stata creata una pista ciclopedonale, la *greenway* del Serio, che connette la città capoluogo di provincia con il territorio d'alta montagna localizzato nel cuore delle Prealpi Orobie, attraversando l'intero corso vallivo delineatosi lungo il fiume Serio. Si tratta di un percorso di mobilità dolce lungo circa 34 km che si estende dalle porte della città, a Ranica, fino all'Alta Valle Seriana, a Clusone.

La *greenway* del Serio si snoda in numerosi tratti lungo l'antico percorso ferroviario attivo dalla fine dell'Ottocento fino agli anni Sessanta del Novecento, raggiungendo Clusone in prossimità della ex stazione. Inoltre, a seguito della creazione di alcune ramificazioni, essa si collega ad altri tracciati in direzione di Valbondione, di Castione della Presolana e di altre aree vallive secondarie. È l'esito di un partenariato di rigenerazione intercomunale, che ha suggellato una condivisione culturale "verde" nell'approccio alla rigenerazione territoriale e alla valorizzazione paesaggistica, da parte dei numerosi enti locali coinvolti. Infatti, quest'opera pubblica di interesse sovracomunale favorisce la conoscenza da parte di abitanti locali, escursionisti e turisti esterni dei numerosi siti di pregio localizzati lungo il percorso paesaggistico-ambientale

vallivo, così come la fruizione di aree verdi sviluppate in prossimità del sedime ciclopedonale.

Tale itinerario di mobilità dolce è stato altresì accompagnato, nella parte meridionale, dal percorso tramviario della linea T1 della TEB-Tramvie Elettriche Bergamasche, che si snoda tra Bergamo e Albino. Ritracciando la linea ferroviaria precedentemente esistente, ma dismessa negli anni Sessanta, la tramvia della Valle Seriana è stata attivata nel 2009 quale sistema di connessione dolce tra le aree urbanizzate in prossimità di Bergamo e quelle della Bassa e Media Valle Seriana. Ciò si lega all'intenso sviluppo integrato tra città e valle, che palesa una città lineare in direzione delle aree di ingresso alla montagna.

In Valle Brembana, invece, siamo in presenza di un itinerario ciclopedonale di circa 32 km che collega Almé, comune di accesso alla valle al confine con Bergamo, con Piazza Brembana localizzato nell'Alta Valle. Anche questa *greenway* percorre l'antico sedime della ferrovia d'inizio Novecento, dismessa negli anni Sessanta. Attraversando diverse gallerie, incrocia centrali idroelettriche create negli anni Trenta e mostra pregevoli scorci paesaggistici lungo il fiume Brembo, giungendo in prossimità delle Orobie. Inoltre, anche questo tracciato sarà a breve oggetto di un parziale percorso di tramvia che collegherà la città alla valle creando un tragitto intermodale per la seconda valle della provincia di Bergamo.

Infine, pure in Valtellina siamo in presenza di una pista ciclopedonale di collegamento tra le aree urbane e quelle montane a partire da Colico fino a Bormio, localizzato in Alta Valle. Si tratta di un itinerario di oltre 110 km che, costeggiando il fiume Adda, collega il Lago di Como con le sorgenti tra le Alpi Retiche e le Orobie.

#### **4. Verso un nuovo modo di abitare la montagna: aree dismesse in rete per nuovi servizi di cittadinanza**

Pensando a nuovi modi di abitare, più in linea con le esigenze emergenti degli abitanti e con la diffusione delle modalità lavorative a distanza, si possono innanzitutto riconfigurare i luoghi del lavoro e della ricreazione in maniera integrata richiamando l'idea di "workation" inteso come "work" (lavoro) e "vacation" (vacanza). Si prospettano nuovi modi di abitare la metro-montagna connettendo le funzioni della città con quelle della montagna e immaginando quest'ultima come luogo non più marginale o secondario. Dunque, la rigenerazione delle aree vallive può produrre i nuovi luoghi del telelavoro o del coworking e metterli a sistema con servizi educativi, sanitari o di mobilità.

In secondo luogo, la vita quotidiana in montagna sottolinea la possibilità di un nuovo abitare che aumenti la qualità della vita degli abitanti proprio per-

ché immerso nelle risorse ambientali e paesaggistiche che la compongono. Si rende necessario ripensare i territori delle valli in una prospettiva “verde” per promuovere una maggiore connessione con le risorse del territorio e una nuova abitabilità sostenibile che integri il patrimonio naturale con quello antropico rinvenibile nella stratificazione territoriale che ha generato i siti di archeologia industriale.

Infine, la rifunzionalizzazione delle aree dismesse, al centro del dibattito politico-istituzionale, consente di immaginare nuove funzioni in grado di valorizzare adeguatamente le potenzialità del patrimonio territoriale e industriale dismesso. È possibile recuperare l’eredità fisica e materiale delle precedenti funzioni produttive quale base per nuove forme di territorializzazione. Da un lato, rivitalizzando il tracciato di vecchie infrastrutture come le ferrovie dismesse quali percorsi da rifunzionalizzare in chiave *green*; dall’altro, conferendo nuove funzioni alle aree dismesse quali luoghi già reificati che possano fungere da spazi del coworking, della ricreazione, della cultura o della formazione.

Si tratta di creare itinerari dolci e intermodali che possano valorizzare interventi di recupero delle numerose aree dismesse. Queste ultime possono costituire nodi di una rete di servizi alla cittadinanza articolati attorno alle infrastrutture delle mobilità, ma in grado di favorire lo sviluppo di spazi educativo-culturali e socio-sanitari.

## Riferimenti bibliografici

- Adobati F., Garda E. (2021), “Ri-pensare la produzione in montagna. Aree dismesse e prospettive di governance”, *XXIII Conferenza Nazionale SIU, Le politiche regionali, la coesione, le aree interne e marginali, Planum. The Journal of Urbanism*, 3: 160-168.
- Balducci A. (2020), “I territori fragili di fronte al Covid”, *Scienze del territorio, special issue Abitare il territorio al tempo del Covid*: 169-176.
- Barbera F., De Rossi A. (2021), *Metromontagna. Un progetto per riabitare l’Italia*, Donzelli, Roma.
- Corrado F., a cura di (2021), *Urbano montano. Verso nuove configurazioni e progetti di territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Dal Borgo A., Gambazza G., Garda E., a cura di (2022), *Luoghi e comunità. Storie di rigenerazione*, Mimesis Kosmos, Milano.
- Dematteis G., a cura di (2011), *Montanari per scelta. Indizi di rinascita nella montagna piemontese*, FrancoAngeli, Milano.
- Dematteis G., a cura di (2018), “La metro-montagna di fronte alle sfide globali. Riflessioni a partire dal caso di Torino”, *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 106-2: 1-13, <http://journals.openedition.org/rga/4318>.
- Dematteis G., a cura di (2021), “Prefazione”, in Corrado F., a cura di, *Urbano montano. Verso nuove configurazioni e progetti di territorio*, FrancoAngeli, Milano, pp. 7-10.

- Ghisalberti A. (2018), *Rigenerazione urbana e restituzione del territorio. Metodi e mapping di intervento in Lombardia*, Mimesis, Milano.
- Pagani L., “Evoluzioni territoriali e paesaggistiche”, in Zamagni V., a cura di, *Storia economica e sociale di Bergamo. Dalla ricostruzione all'euro, la politica e il territorio*, Fondazione per la Storia Economica e Sociale di Bergamo, Bergamo, pp. 319-416.

# *Ripartiamo dalla lentezza. Progettare linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici\**

di *Paolo Pileri\*\**, *Rossella Moscarelli\*\**

## **1. Lentezza, linee e fragilità territoriale**

Camminando e pedalando è possibile rigenerare il territorio, far bene alle persone e tutelare paesaggio e ambiente. È questa la grande sfida che ci pongono oggi di fronte i progetti di ciclovie, cammini o sentieri. Il viaggio a piedi o in bici, non la semplice escursione giornaliera, caratterizza le pratiche di quel turismo lento che abbiamo ormai riconosciuto come una risorsa preziosa con cui immaginare una rigenerazione territoriale (Matos, 2004; Downward *et al.*, 2009; Dickinson, Lumsdon, 2010; Pileri *et al.*, 2015; Ferrari, Cavuta, 2018) su più livelli: economica perché con il turismo attivato lungo le linee lente arriva un lavoro sano e di qualità, fatto di filiere corte e locali; culturale, perché permettendo di viaggiare ed esplorare alla giusta velocità i luoghi si riscopre il patrimonio materiale e immateriale di cui questi sono ricchi; sociale, perché queste economie e queste occasioni di scoperta sono inclusive, invitano tutti a vivere lentamente il territorio e coinvolgono tutti i territori, anche quelli più marginali o interni solitamente dimenticati dai programmi di sviluppo ed esclusi dai consueti tour turistici. Con il turismo lento possiamo ricucire la bellezza e rigenerare l'Italia dell'Appennino, delle campagne, dei borghi, delle montagne e delle piccole e medie città. Possiamo recuperare, ideare, progettare e realizzare fili che diventano un progetto politico pubblico e cooperativo.

Ma non è scontato che tutto ciò accada in automatico e neppure che la presunta sostenibilità che attribuiamo ai turismi lenti garantisca quegli effetti desiderati. Ecco che allora è necessaria un'inversione di addendi, capace di anticipare su tutto, anche sul turismo, il concetto di lentezza e da esso ridisegnare l'approccio pianificatorio e progettuale delle cosiddette infrastrutture legge-

\* Gli autori hanno condiviso e costruito assieme l'intero saggio, ma in particolare sono da attribuirsi a Paolo Pileri i paragrafi 1 e 3, a Rossella Moscarelli il paragrafo 2.

\*\* Dipartimento di Architettura e studi urbani, Politecnico di Milano.



re di scala vasta (lunghe ciclovie e lunghi cammini, di cui qui ci occupiamo) e dei territori coinvolti. Mettiamo da parte per un attimo la logica trasportistica che spesso ci fa ragionare per rapidità di spostamenti e con tecniche di progettazione stradale, e proviamo a far spazio a quei contenuti che riempiono di significato le motivazioni e il tempo di chi sceglie di viaggiare a piedi e in bici per alcuni giorni. La coppia lentezza e viaggio è innanzitutto l'espressione di una volontà, più o meno consapevole, di riempire il tempo con una serie di esperienze (De Botton, 2003; Gardner, 2009; Heitmann *et al.*, 2011), incardinate sul concetto di scoperta: dei luoghi percorsi, dei racconti popolari incontrati, delle tracce della storia depositata nei territori, del paesaggio, della natura nelle sue innumerevoli forme, delle culture urbane e rurali, dei mestieri e dei gusti, delle persone (e quindi dell'umano) e infine di sé stessi. La lentezza è una potente energia che ci offre una lettura inedita della realtà in cui siamo (Huxley, 1989). Una lettura non guidata, che coglie le sensibilità di ognuno e che è tesa a far apprendere. Al contrario la velocità, alla quale siamo sempre più abituati, ci offre una rappresentazione sfuggente della realtà (Rosa, 2015), incentrata sulle tappe, mettendo fuori campo quel che vi è nel mezzo. Con la velocità i percorsi sono fatti di connettori anonimi tra fermate e la conoscenza del territorio si concentra in quel che c'è nei punti intermedi o estremi (Ingold, 2007). Se poi tutto ciò è parte di una proposta turistica accompagnata, anche il racconto di territorio si specializza sulle esigenze commerciali di chi offre i *pacchetti*, su ciò che può impressionare il cliente secondo effetti testati dal marketing turistico. Il viaggio lento, nella sua forma più piena e realizzativa, è invece basato sulla libertà spazio-temporale del suo fruitore, sulle sue curiosità, sulla gestione del tempo, sulle energie e sulla sensibilità. Questa tensione alla scoperta di ogni dove diviene, per converso, una opportunità strategica per tutti i territori percorsi, soprattutto quelli più fragili e marginali (Nocifora *et al.*, 2011) che, solitamente, sono saltati dalla velocità o non sono *tappa* nei programmi turistici da catalogo. I flussi liberi dei camminanti/pedalanti si disperdono divenendo per le aree interne una fonte preziosa di vitalità sociale, di occupazione e di reddito. Se quindi il disegno di ciclovie e sentieri *da viaggio* privilegia quei territori, può attivarsi un effetto leva su cui appoggiare parte della loro rigenerazione. In questo senso, il progetto infrastrutturale si carica di specifiche responsabilità. Da un lato vi sono quelle rivolte a rispettare e massimizzare gli effetti della lentezza sul fruitore attraverso il buon disegno e la buona cura della ciclovia o del cammino, la capacità di mostrare i paesaggi, la possibilità di dare voce a quel che si incontra e così via. Dall'altro nasce l'esigenza di una nuova modalità di pianificazione che ha per scala territoriale l'intera linea in quanto è essa il filo narrativo che tiene assieme tutto. Non più o non solo pianificazione delle singole città o dei singoli villaggi, ma un progetto di scala vasta dove occorre rispettare nuove coerenze di disegno urbano e non urbano, di uso dei suoli, di regolazione degli spazi pubblici, di accoglienza, di approccio culturale e così via. Il progetto di territorio che si profila

all'orizzonte è ben più denso e ampio dell'impegno pur necessario del progetto infrastrutturale o del singolo piano locale e richiede anche nuovi soggetti della pianificazione in grado di interpretare lo spirito della lentezza del viaggio e le sue positive ricadute come pure di sovrintendere alla dimensione territoriale e all'approccio per linea lunga e non per singoli punti. È una sfida anche culturale. Progettare la lentezza può essere una grande possibilità per lo sviluppo sostenibile di un Paese che può scoprire che si può crescere rallentando.

L'esperienza del progetto VENTO, la grande dorsale cicloturistica tra VENEZIA e TORINO che permette di viaggiare lungo il fiume Po, ha rappresentato, fin dalla sua prima fase di ideazione, un laboratorio possibile per questo ambizioso progetto di lentezza rigenerativa.

## 2. Il progetto VENTO

La ciclovía VENTO, nata nel 2010 da un'intuizione dell'omonimo gruppo di ricerca del Politecnico di Milano<sup>1</sup>, è una linea turistica lenta che suggeriamo di osservare come una sperimentazione, tuttora in corso, di rigenerazione territoriale (fig. 1). Prima che come proposta turistica, VENTO viene ideato come un *progetto di territorio* basato sui valori costituenti i concetti di *viaggio* e di *lentezza*; sull'idea complessa di *linea*, così come concettualizzata da Tim Ingold (2007), che disegna una infrastruttura leggera esclusivamente dedicata a chi sceglie di vivere intensamente, a piedi o in bici, i paesaggi della valle del Po; sul concetto di scoperta delle *aree fragili* e poco note della Pianura Padana, ricomponendo quel *continuum* minuto che rivela la sua piena bellezza se percepito lungo una sequenza capace di ricostituirne il suo insieme. *Lentezza*, *linea* e *aree fragili* sono i tre ingredienti chiave della ciclovía VENTO e della rigenerazione territoriale che questa immagina.

### 2.1. VENTO è innanzitutto un progetto di lentezza

Nei progetti di percorsi lenti si nasconde il grande rischio di confondere l'*oggetto* con il *soggetto*. La bicicletta, enfatizzata nelle proposte turistiche commerciali, qui è intesa come l'*oggetto*, ovvero lo strumento che rende possibile vivere l'esperienza di viaggio lento. Il *soggetto*, il vero protagonista dell'azione, è il paesaggio che chilometro dopo chilometro impariamo a guardare, riconoscendo le sue storie e la sua natura, i suoi patrimoni e i suoi gusti. Mettere al centro il soggetto e non l'oggetto ricompono la prospettiva corretta verso il territorio e ci permette di ragionare su un vero e proprio progetto di

1. Per ripercorrere la storia del progetto di veda [www.cicloviento.it](http://www.cicloviento.it).

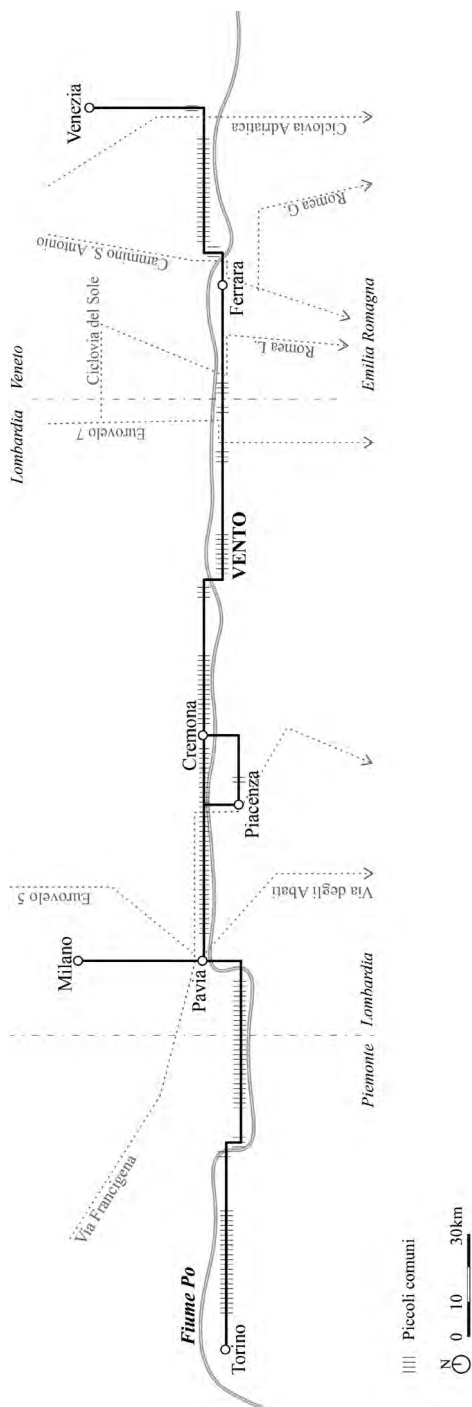


Fig. 1 - Schema di sintesi della ciclovia VENTO in cui si mostra la relazione con il fiume Po, la dimensione territoriale che scavalca i confini amministrativi regionali, la sovrapposizione con altre linee di viaggio lento – cammini e ciclovie – e l'intreccio con i piccoli comuni (Fonte: elaborazione degli autori)

lentezza, molto più complesso e ambizioso di un progetto di un itinerario escursionistico locale. La ciclovia VENTO non nasce come un progetto di mobilità sportiva per appassionati (tipico fraintendimento quando si parla di ciclabili o cammini), ma di lentezza in senso ampio, legato alla scoperta del territorio così come lo abbiamo finora raccontato. E non solo. Parliamo di VENTO come una ciclovia, ma in realtà tante sono le pratiche di lentezza, non solo quelle in bicicletta, con cui possiamo vivere, o ancor meglio, *abitare* questa linea (Pileri, 2020).

I cammini, le ciclovie, le ippovie e i sentieri, infatti, non sono mai strade senza intrecci. Il loro fluire nel territorio è morbido e aperto all'esplorazione, non ha barriere o caselli di ingresso e uscita. Sono fasci di linee che in punti notevoli, come nuclei urbani, castelli, ponti o passi montani, si raccordano per poi tornare a disegnare geografie più o meno sovrapposte (Soria y Puig, 1993). Questo fitto intreccio non è mai frutto del caso, ma una traccia della relazione, in continua evoluzione, tra uomo e territorio. Se infatti è vero che le vie lente sono delle testimonianze di come abbiamo abitato i luoghi (Careri, 2006), è possibile immaginare il territorio non tanto come un insieme di punti, le città ad esempio, ma piuttosto come un tessuto fatto di fili che disegnano trame complesse e ricche. Questa sottolineatura è strategica per spostare l'attenzione dal punto al *continuum* della linea, dall'ossessione per la tappa alla fluidità del percorso, mutando anche il nostro atteggiamento progettuale. Ed è così che possiamo leggere anche le trame che la ciclovia VENTO disegna assieme ad altre infinite linee lente, formando un disegno fitto e inaspettato che capillarmente copre il territorio e permette di viverlo ed esplorarlo. Così si scopre come il filo *spesso* di VENTO intreccia numerosi altri fili più fini o parimenti importanti, innescando complicità e relazioni che diventano complicità e relazioni per coloro che li frequentano. Lungo i suoi 705 km, VENTO condivide parte del tracciato con altre 4 ciclovie (due del sistema Eurovelo – Eurovelo 5 e 7 – e due del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche – la Ciclovia del Sole e la Ciclovia Adriatica), con 5 cammini di rilevanza nazionale (la Via Francigena, la Romea Longobarda, la Romea Germanica, il Cammino di Sant'Antonio e la Via degli Abati), e con altri numerosissimi percorsi fini che costituiscono la rete sentieristica e di mobilità lenta regionale e locale.

È così che si articola quella fitta trama, fatta di dorsali e filamenti, che può cambiare il volto al territorio, ma anche a chi lo potrà finalmente esplorare e gustare alla giusta velocità<sup>2</sup>.

2. Non va dimenticato che purtroppo si tratta di un'opportunità che non è ancora realtà. Molti di questi fili sono talmente leggeri da non essere delle infrastrutture che si ritrovano realmente quando si decide di intraprendere un viaggio a piedi o in bicicletta.

## 2.2. *VENTO è il progetto di una linea*

Godere della lentezza e della relazione che questa regala con i luoghi non avviene spontaneamente quando ci muoviamo lungo ciclabili o cammini. Questa relazione va voluta tanto nella definizione di un progetto culturale con cui raccontare i luoghi a viaggiatori più che a turisti, quanto nell'atto del disegno di una linea che trovi un suo spazio nel paesaggio e sia un'infrastruttura dedicata esclusivamente alla lentezza. Questo secondo aspetto, apparentemente più semplice da realizzare del primo, non viene colto per la sua complessità. E così i percorsi ciclabili finiscono per sovrapporsi a pericolose strade veicolari perché all'inizio non si è rispettato il richiamo ai valori della lentezza. Il risultato di tale approccio è che tanti percorsi esistono solo su carte o volantini turistici. La promozione di queste escursioni, però, non include il necessario impegno, tecnico e finanziario, che un progetto infrastrutturale di scala vasta richiede.

Ecco perché alla base di VENTO vi è la concretezza della linea stessa, ovvero dell'infrastruttura ciclabile studiata con precise caratteristiche relative a materiali, geometrie e criteri progettuali. Essa consiste in una lunga dorsale ciclopedonale, pavimentata con un manto tendenzialmente in asfalto, continua, riservata solo a pedoni e biciclette (tranne poche situazioni impossibili da depurare dal modesto traffico veicolare in cui sono previsti degli accessi regolati), con attraversamenti stradali disegnati per essere sicuri e una larghezza della sezione ciclabile di 2,5 m o più (laddove possibile) per permettere il passaggio agevole nei due sensi di marcia e per evitare congestione e promiscuità, al fine di garantire la massima sicurezza e il miglior comfort di marcia (Pileri, Giacomel, 2020). Una pista così disegnata e realizzata risulta molto adatta a bambini, famiglie, persone con poca esperienza e diversamente abili: una infrastruttura anche inclusiva.

## 2.3. *VENTO è un progetto antifragile*

Se pensata inclusiva fin dalla sua ideazione (Cohen, 2002), un'infrastruttura leggera può attivare processi di rigenerazione territoriale nei luoghi che attraversa. Ancora una volta siamo di fronte a una precisa scelta progettuale con cui si definisce il carattere di una linea di viaggio lento. Non tutte le ciclabili o i cammini infatti nascono con la volontà di riscattare aree escluse dagli usuali processi di sviluppo territoriale. Il turismo di massa, di cui una ciclabile può subire l'influenza, tende a selezionare quelle destinazioni che in qualche modo presentano delle caratteristiche commercialmente più vendibili: città d'arte, borghi storici da cartolina, spiagge con mare trasparente, montagne di alta quota... In questi stessi luoghi, il turismo di massa propone la bicicletta come

complemento *green* e di tendenza per catturare una ulteriore fetta di mercato che vuole vivere avventure outdoor. Non è questo che proponiamo mettendo al centro la lentezza. Anzi questo corrompe il senso profondo di ciò che la lentezza può dare al territorio e a chi la sceglie. L'esperienza di viaggio lento deve divenire l'occasione di progetto per coinvolgere con rispetto luoghi finora trascurati non solo dal turismo tradizionale, ma anche da politiche di sviluppo territoriale. Luoghi che hanno da raccontare per quello che sono e non luoghi dove il turista soddisfa le sue aspettative. Da qui nasce la proposta di VENTO che vuole essere uno dei possibili antidoti contro il declino e l'abbandono delle aree più fragili del nostro Paese. È per questo che la linea di VENTO tocca ed entra nell'Italia dei piccoli borghi e delle cittadine della pianura e delle zone rurali lungo il fiume Po. VENTO vuole di proposito attraversare queste aree lasciate al margine e in grave crisi di abbandono. Il suo tracciato intreccia 73 piccoli comuni e oltre 100 località, diventando la porta di accesso a questi territori bellissimi, ma fragili perché dimenticati e svuotati della loro centralità.

In questo senso una lunga ciclovia diviene un mezzo abilitante per rianimare i luoghi più marginali tenendoli insieme come un filo di collana tiene assieme le perle che, diversamente, non coglieremmo nella loro bellezza di insieme.

### **3. Il diritto alla lentezza per ri-progettare territori**

Tutto quanto abbiamo detto ha bisogno di mettere in primo piano il concetto di lentezza in quanto fonte di energia progettuale alternativa e, soprattutto, angolatura inedita da cui dialogare con il territorio. Il modello di sviluppo in cui siamo immersi da tempo è pervicacemente basato sulla velocità che continua a gettare la sua ombra su tutto, escludendo cinicamente chi non vuol stare al suo passo. Anche così si sono generati i territori marginali. Ma, come spesso accade, non tutti i mali nuocciono. Molte aree interne, lontane dai frenetici poli urbani, hanno conservato intatta la loro anima inscritta nei patrimoni materiali e immateriali, nei paesaggi e nelle tradizioni, nella natura e nelle storie. Questi sono *luoghi*, nella accezione densa che ne dà Franco Farinelli (2016). *Luoghi* che hanno dentro di loro storie e sapienze. *Luoghi* che hanno molto da insegnarci. *Luoghi* che, però, richiedono a noi di procurarci strumenti adatti alla loro lettura. Tali strumenti fanno della lentezza la loro lente per leggere e capire. Noi crediamo che la lentezza sia una chiave per imparare da quei luoghi chi siamo e dove dobbiamo andare. Per capire gli eccessi e gli errori in cui ci siamo fatti trascinare dalle alte velocità e dal mito tecnologico che ha stravolto in pochi anni il nostro modo di guardare la realtà. Da sfuggenti quali siamo diventati, la lentezza ci consente di tornare sulle cose per capirle e far sì che lascino tracce dentro di noi. Crediamo che pianifi-

care percorsi lenti e lunghi che si sgomitano per aree dimenticate sia un atto di riscatto e di riconquista di una cittadinanza che in questi ultimi due decenni si è impoverita e omologata dietro a slogan atipici. E invece sono i *luoghi* che possono tornare a salvarci e salvare un modo di progettare il territorio che non sia ossessionato dalla rendita finanziaria, ma dai valori che è in grado di narrare. Fiero di narrarli e tutelarli lui, fiero di apprenderli e cambiare noi.

Il progetto di ciclabili e cammini ha bisogno di poggiare i suoi piedi nella lentezza e nella lunghezza, nel viaggio e nelle storie e da qui ridisegnare come pianificare questo sistema di linee, per quali obiettivi, quali azioni urbanistiche suscitare nei comuni attraversati, quali coerenze innescare nel disegno urbano. Può un borgo lambito da una lunga linea lenta conservare le sue automobili nella piazza centrale o nei suoi spazi più belli e significativi? Se vogliamo che la lentezza sia una energia capace di rigenerare, dobbiamo lasciarle spazio. Per troppo tempo abbiamo permesso alla velocità di impossessarsi di noi e dei luoghi, scorticandoli di parte dei loro valori. Mettiamo da parte un po' di velocità e pianifichiamo più lentezza e più viaggi lenti per rigenerare e riscoprire. La lentezza è un diritto che non può affogare nel rumore della velocità.

## Riferimenti bibliografici

- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- Cohen E. (2002), "Authenticity, Equity and Sustainability in Tourism", *Journal of Sustainable Tourism*, 10, 4: 267-276.
- De Botton A. (2003), *The art of travel*, Penguin, Londra.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), *Slow travel and tourism*, Earthscan, Londra.
- Downward P., Lumsdon L., Weston R. (2009), "Visitor expenditure: the case of cycle recreation and tourism", *Journal of Sport and Tourism*, 14, 1: 25-42.
- Farinelli F. (2016), *L'invenzione della terra*, Sellerio, Palermo.
- Ferrari F., Cavuta G., a cura di (2018), *Turismo e aree interne. Esperienze, strategie, visioni*, Aracne, Roma.
- Gardner N. (2009), "A manifesto for slow travel", *Hidden Europe Magazine*, 25: 10-14.
- Heitmann S., Robinson P., Povey G. (2011), "Slow Food, slow cities and slow tourism", in Robinson P., Roberson S., Dieke P., eds., *Research themes for tourism*, CAB International, Oxford, pp. 114-127.
- Huxley A. (1989), *L'arte di vedere*, Adelphi, Milano.
- Ingold T. (2007), *Lines. A brief history*, Routledge, Londra.
- Matos W. (2004), "Can slow travel bring new life to the Alpin regions", in Weiermair K., Mathies C., eds., *The tourism and leisure industry*, Haworth, New York, pp. 93-103.
- Nocifora E., De Salvo P., Calzati V., a cura di (2011), *Territori lenti e turismo di qualità, prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano.

- Pileri P. (2020), *Progettare la lentezza*, People, Gallarate.
- Pileri P., Giacomel A. (2020), “Infrastrutture cicloturistiche come paradigma di rigenerazione delle fragilità territoriali. Il caso di VENTO”, in Mareggi M., a cura di, *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, Planum, Roma, pp. 117-135.
- Pileri P., Giacomel A., Giudici D. (2015), *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedali e paesaggio*, Corraini, Mantova.
- Rosa H. (2015), *Accelerazione e alienazione*, Einaudi, Torino.
- Soria y Puig A. (1993), *El Camino a Santiago. Vías, Estaciones y Señales*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.



# *L'Atlante della Mobilità Dolce in Italia*

di *Giulio Senes\**, *Roberto Rovelli\**, *Gianpaolo Cirone\**,  
*Paolo Ferrario\**, *Anna Donati\*\**, *Alessandra Bonfanti\*\*\**,  
*Sara Venturoni\*\*\*\**, *Luigi Contestabile\*\*\*\**,  
*Alberto Fiorillo\*\*\*\**, *Stefano Fondi\*\*\*\**, *Claudio Bonomi\*\*\*\**

## **1. Introduzione**

L'idea di creare un Atlante della Mobilità Dolce è nata all'interno della Alleanza Mobilità Dolce<sup>1</sup>, una rete di 29 associazioni che si occupano della promozione di cammini, ciclovie, ferrovie locali e treni turistici, di borghi, parchi e paesaggi, di turismo sostenibile. L'idea è scaturita dalla comune constatazione della mancanza, pur in presenza di tante risorse e reti nei territori italiani, di una promozione integrata, sia sul piano della comunicazione che dei servizi reali di accoglienza ed intermodalità.

Si pensi, ad esempio, al caso della Provincia di Siena in cui il percorso cicloturistico dell'Eroica incrocia il cammino della Via Francigena, il Treno Natura e ferrovie locali; raramente, però, queste tre opportunità (camminare, pedalare e muoversi in treno) vengono proposte in modo unitario, aumentando le opportunità per chi vuol vivere un'esperienza di viaggio lento in questo meraviglioso territorio.

Negli ultimi anni, la consapevolezza della necessità di integrare esperienze e mobilità è andata crescendo, tanto che sempre più vengono proposti a livello locale eventi, guide, siti e servizi che cercano di integrare le offerte, a partire dal “treno + bici” o il “treno + *trekking*”, per visitare parchi, borghi e zone turistiche.

In questo quadro, tutte le associazioni di AMODO concordano sulla necessità di promuovere il treno come mezzo di trasporto decisivo per la transizione

\* Alleanza Mobilità Dolce (Associazione Italiana Greenways) e Dipartimento di Scienze agrarie e ambientali, Università degli Studi di Milano.

\*\* Alleanza Mobilità Dolce (Kyoto Club).

\*\*\* Alleanza Mobilità Dolce (Legambiente).

\*\*\*\* Rete Ferroviaria Italiana.

1. AMODO (Alleanza Mobilità Dolce), [www.mobilitadolce.net](http://www.mobilitadolce.net).

verso la mobilità sostenibile e il contrasto alle emissioni di gas serra, in sintonia con la strategia europea (non a caso l'Unione Europea ha indetto il 2021 come anno europeo delle ferrovie). Il treno deve sempre più diventare l'alleato insostituibile per chi cammina e pedala, riducendo l'uso dell'automobile.

Del resto, è la stessa legge per la Mobilità in Bicicletta del 2018<sup>2</sup> che prevede l'elaborazione e l'adozione del Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica, che deve essere integrato con il Trasporto Pubblico Locale, con le reti ferroviarie, i cammini e sentieri, in un'ottica di intermodalità dolce. Un piano che avrebbe dovuto essere approvato entro sei mesi dall'entrata in vigore della norma, ma che, purtroppo, ancora non ha visto la luce. Di recente, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha annunciato l'imminente presentazione del piano.

Già esistono in Italia "Atlanti" che raccolgono e divulgano ora cammini, ora ciclovie, ora ferrovie turistiche, parchi, beni storici, ecc. Con l'Atlante della Mobilità Dolce, si mira ad integrarli in un unico sistema che possa farne emergere le sinergie e proporre esperienze di viaggio multimodali e multiculturali.

## **2. Il protocollo d'intesa tra AMODO e RFI**

La centralità del treno nell'intermodalità dolce ha reso strategica la collaborazione con le ferrovie per la creazione dell'Atlante della Mobilità Dolce. A questo scopo Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) e l'Alleanza per la Mobilità Dolce (AMODO) hanno sottoscritto un protocollo d'intesa della durata triennale (marzo 2021 - marzo 2024) per realizzare un "Atlante della mobilità dolce in Italia". L'accordo nello specifico è stato sottoscritto con la Direzione Stazioni di RFI, che sta lavorando intensamente per adeguare le stazioni verso l'intermodalità e l'accessibilità, sia nelle stazioni delle grandi città che in quelle medie del nostro Paese.

L'obiettivo generale del protocollo è quello di contribuire a diffondere la mobilità sostenibile, mettendo in relazione, a scala nazionale, la rete ferroviaria e le sue stazioni, con le infrastrutture della mobilità dolce, il patrimonio storico-culturale e naturalistico, i borghi e i paesaggi italiani, per il rilancio di un turismo attivo, *slow* e sostenibile che veda come protagonista il trasporto ferroviario e le stazioni.

La collaborazione per la creazione dell'Atlante prevede la condivisione delle banche dati GIS relative alle reti di mobilità attiva e dolce, agli attrattori dislocati sul territorio, e alla rete ferroviaria e delle stazioni.

2. Legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (GU Serie Generale n. 25 del 31/01/2018).

Il primo anno di lavoro ha previsto la raccolta e sistematizzazione di tutte le informazioni, disponibili presso i diversi membri della rete di AMODO e RFI, relative alle infrastrutture e alle risorse presenti sul territorio italiano. Le informazioni sono state integrate in un unico ambiente GIS (Geographic Information System) al fine di individuare le relazioni spaziali tra i diversi elementi mappati e, tramite tali relazioni, i nodi intermodali lungo la rete ferroviaria, da valorizzare come “stazioni di posta”. Stazioni nelle quali l’utente potrà trovare, in un futuro speriamo molto prossimo, i servizi e gli interscambi per cambiare mezzo di locomozione, passando dalla bici al treno o dal treno al cammino, convergendo verso mete significative per valori naturalistici, paesaggistici e storico-culturali.

Tali stazioni dovranno configurarsi come veri e propri “hub della mobilità dolce”, dotandosi, con il coinvolgimento delle altre aziende di trasporto, regionale e locale, dei Comuni ed Enti locali, di spazi accessibili, di servizi d’accoglienza (depositi, ciclofficine, ecc.), di soluzioni multimodali e di interscambio, prevedendo l’introduzione di tecnologie appropriate, tariffe idonee e campagne di comunicazione e informazione, valorizzando anche il patrimonio pubblico disponibile.

L’accordo tra RFI e AMODO è stato il punto di partenza che ha fatto scaturire altre richieste di collaborazione. Il CAI (Club Alpino Italiano) ha messo a disposizione il tracciato del Sentiero Italia; ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) ha fornito la Rete Nazionale dei Parchi e Musei Minerari Italiani; diversi altri enti e organizzazioni hanno preso contatto per contribuire a popolare l’atlante con le informazioni in loro possesso.

È importante notare, inoltre, che nell’Atlante ci sono anche le linee ferroviarie regionali e in concessione, in modo da avere il quadro completo ed esaustivo delle stazioni ferroviarie italiane lungo linee attive.

Al fine di raggiungere gli obiettivi alla base del protocollo d’intesa, l’Atlante della Mobilità Dolce è rivolto a due tipologie di destinatari.

Da una parte, infatti, è stato creato uno strumento rivolto ai cittadini, utile a conoscere e ad orientare verso l’intermodalità dolce e il turismo sostenibile i viaggiatori italiani. Dall’altra, la realizzazione di un sistema di analisi e valutazione in grado di identificare, attraverso tecniche di analisi spaziale, le possibili sinergie tra le componenti del sistema (infrastrutture e destinazioni), rappresenta un potente strumento dinamico di orientamento delle scelte e di supporto alle decisioni. In tal senso, l’Atlante è destinato anche alle Istituzioni nazionali (Ministeri e Agenzie) e regionali, al fine di proporre e sviluppare progetti e soluzioni, nonché mobilitare nuove risorse per promuovere la mobilità dolce e il turismo sostenibile.

La scelta, poi, di mappare anche tutte le infrastrutture finanziate ma ancora non realizzate (come, ad esempio, il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche) consentirà di organizzare la reale connessione delle infrastrutture per la mobilità dolce con le stazioni ferroviarie, pianificando e progettando per tempo la realizzazione del cosiddetto “ultimo miglio”.

Grazie all'Atlante, anche RFI sarà in grado di intervenire sulle proprie stazioni per adeguare i servizi e l'integrazione con la mobilità attiva e il sistema locale.

### 3. Il metodo di lavoro

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra dichiarati, è stata definita e condivisa una metodologia utile a individuare le stazioni ferroviarie che possono essere sviluppate come “hub della mobilità dolce”, cioè luoghi di interscambio modale per la mobilità attiva, disseminati nel territorio italiano, dove realizzare servizi dedicati ai turisti che vogliono visitare i borghi, esplorare le aree protette e viaggiare lungo i percorsi destinati alla mobilità dolce (*greenways*, cammini, ferrovie turistiche, ciclovie).

Tale metodologia, che si basa sull'analisi geospaziale in ambiente GIS, mira a valutare la prossimità delle stazioni ferroviarie ai diversi elementi di attrazione (fig. 1).

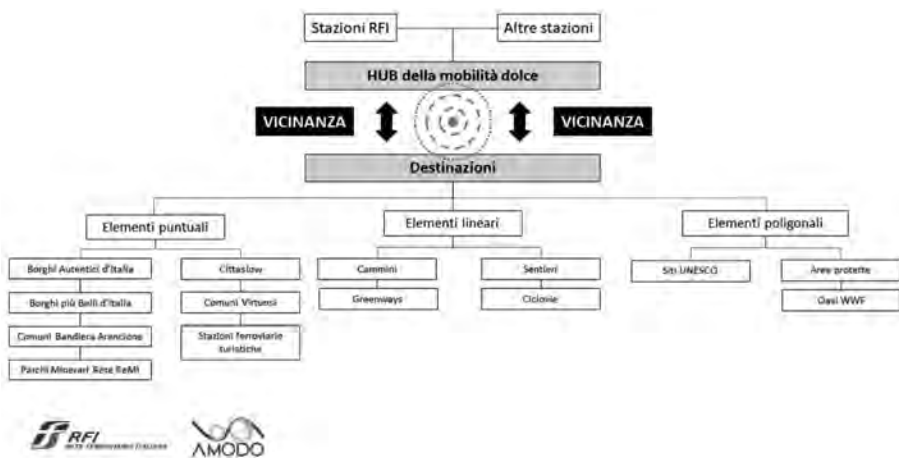


Fig. 1 - Schema concettuale ed elementi considerati per la creazione dell'Atlante della Mobilità Dolce

Le fasi della metodologia utilizzata sono le seguenti.

Nella prima fase sono stati raccolti, organizzati e georeferenziati i dati relativi alle stazioni ferroviarie, alla rete d'infrastrutture per la mobilità dolce e agli elementi d'interesse turistico-ricreativo. Sono state mappate: le linee e le stazioni ferroviarie (di RFI e degli altri gestori dell'infrastruttura), le linee e le stazioni ferroviarie turistiche, le *greenways* realizzate su ex sedimi ferroviari

e le piste e itinerari ciclabili segnalati aventi portata almeno intercomunale e lunghezza superiore a 10 km (comprensivi dei tratti di Bicalia, Rete Ciclabile Turistica Nazionale, Eurovelo), le località con certificazione Bandiera Arancione TCI, i comuni che aderiscono alle reti Cittaslow, Borghi Autentici d'Italia, Comuni Virtuosi, Borghi più belli d'Italia, i siti UNESCO, le aree protette nazionali e regionali, le oasi del WWF e la Rete Nazionale dei Parchi e Musei Minerari, i cammini, i tratti italiani della rete sentieristica europea FIE, il Sentiero Italia del CAI.

In questa fase si è anche proceduto ad individuare le “linee ferroviarie del Paesaggio”, le 50 linee ferroviarie attive caratterizzate da una elevata qualità del paesaggio attraversato, visibile direttamente dal finestrino del treno. Sono le tratte che passano nel raggio di 300 m da aree naturali protette, siti UNESCO, usi del suolo caratterizzati da elevata naturalità, o nel raggio di 100 m dalla linea di costa. Sono ben 1.076 le stazioni appartenenti a tali linee.

Nella seconda fase è stata effettuata l'analisi di prossimità delle stazioni basandosi sul concetto di “area di influenza” che traduce in distanza spaziale (attraverso la definizione di una velocità media di riferimento) il tempo considerato ottimale (30 minuti max) per l'accesso alle risorse partendo dalla stazione. Con approccio prudenziale (considerando la mobilità dolce come un tipo di mobilità attiva per tutte le abilità e capacità), sono state assunte due velocità di riferimento (4 km/h per i pedoni, a cui corrisponde una distanza pari a 2 km; 8 km/h per i ciclisti, a cui corrisponde una distanza pari a 4 km).

Per quanto riguarda le stazioni delle linee ferroviarie turistiche, il raggio di influenza è stato considerato molto più limitato, pari a 0,5 km, in considerazione della possibilità di avere una “stazione di interscambio”, tra ferrovie attive e ferrovie turistiche, molto prossima alle stazioni ferroviarie attive.

Analogo raggio di influenza limitato a 0,5 km è stato preso in considerazione per le “risorse territoriali” molto ampie dal punto di vista areale: tutte le aree protette e i siti UNESCO che non prevedono uno specifico punto di ingresso (ad esempio la Val d'Orcia).

L'applicazione di un raggio di influenza definito si configura come una “soglia netta”, non in grado di rappresentare adeguatamente la realtà. Infatti, ad esempio, una stazione a 1,999 km da un cammino risulta “vicina” mentre una a 2,001 km risulta lontana (e quindi “esclusa”). Nella realtà, però, tra le due stazioni di tale esempio, non c'è in pratica alcuna differenza. Per ovviare a tale inconveniente, ai raggi d'influenza sopra indicati si è applicata una sorta di “tolleranza” (da 0,5 a 1 km, a seconda della tipologia di elemento), che ha consentito di calcolare la “vicinanza” anche oltre la soglia, in modo da poter valutare adeguatamente anche le stazioni in prossimità di tale soglia.

Nella terza fase sono stati elaborati una serie di indici di vicinanza, prima per ogni elemento analizzato e, poi, per ogni gruppo di elementi omogenei considerati. Tali indici sono stati “riscalati” nell'intervallo 0-1 al fine di poterli confrontare e aggregare.

Nella quarta fase, si è proceduto a valutare, attraverso il calcolo di idonei pesi effettuato con l'Analytic Hierarchy Process (AHP), l'importanza relativa degli elementi d'interesse e delle infrastrutture dedicate alla mobilità dolce.

Nell'ultima fase, è stato calcolato, per ciascuna stazione attiva, l'Indice Sintetico di Mobilità Dolce, attraverso la somma pesata dei diversi indici di vicinanza.

Al fine di far emergere la ricchezza dei territori italiani più remoti da valorizzare con la mobilità dolce, si è deciso di puntare inizialmente sulle stazioni dei comuni con popolazione inferiore ai 100.000 abitanti che sono vicine ad almeno un percorso della mobilità dolce (cammino, sentiero, *greenway*, ciclovia), che sono circa il 62% delle stazioni attive (1.888 su 3.029).

#### 4. I primi risultati

Nella prima fase di organizzazione e georeferenziazione dei dati relativi alla rete delle infrastrutture per la mobilità dolce e agli elementi d'interesse culturale, naturalistico o ricreativo, si è proceduto a mappare:

- le 3.029 stazioni ferroviarie, di cui 2.057 di RFI e 972 degli altri gestori dell'infrastruttura;
- le 383 stazioni appartenenti ai 1.618 km delle 28 linee ferroviarie turistiche;
- gli 899 borghi appartenenti alle reti di Bandiere Arancioni del Touring Club Italiano, di Borghi Autentici d'Italia, di Cittaslow, di Comuni Virtuosi e di Borghi più Belli d'Italia;
- i 7.200 km del Sentiero Italia del CAI;
- i circa 5.000 km di Sentieri Europei gestiti dalla Federazione Italiana Escursionismo (FIE);
- gli 83 Cammini di interesse nazionale, per un totale di circa 24.300 km; 42 già presenti nell'Atlante dei Cammini d'Italia del MIC e 41 mappati sulla base dei tracciati forniti dalle associazioni aderenti ad AMODO impegnate sul tema (Rete dei Cammini, TCI, AIGAE e FederTrek);
- le 37 *greenways* ottenute dal recupero di ferrovie dismesse, per un totale di circa 900 km, segnalate dall'Associazione Italiana Greenways;
- le 3 ciclovie appartenenti alla rete Eurovelo, per un totale di circa 6.000 km;
- le 10 ciclovie appartenenti al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, per un totale di circa 5.300 km;
- i 20 Itinerari Bicalitalia, per un totale di circa 16.000 km;
- i 55 siti Patrimonio UNESCO, per un totale di circa 5.700 km<sup>2</sup>;
- le 1.661 aree protette (24 Parchi Nazionali, 147 Riserve Naturali Nazionali, 134 Parchi Naturali Regionali, 365 Riserve Naturali Regionali, 68 Siti di Interesse Comunitario, 610 Zone di Protezione Speciale, 171 altre Aree Naturali Protette, 112 Oasi WWF, 3 Parchi Naturali Sommersi, 27 Aree marine protette), per un totale di circa 100.000 km<sup>2</sup>;

- i 66 Parchi della Rete Nazionale dei Parchi e Musei Minerari Italiani gestita da ISPRA.

A seguito dell'analisi di prossimità in ambiente GIS, sono state elaborate una serie di mappe tematiche utili a evidenziare ed interpretare le relazioni e le distanze tra le diverse reti, individuando le correlazioni ed i nodi di scambio, come, ad esempio, le seguenti:

- 44 stazioni attive (34 di RFI e 10 degli altri gestori) sono nel raggio di 1 km da una linea ferroviaria turistica;
- 296 stazioni attive (190 di RFI e 106 degli altri gestori) sono nel raggio di 2,5 km da un borgo; di queste, 27 sono prossime a più di un borgo;
- 654 stazioni attive (461 di RFI e 193 degli altri gestori) sono nel raggio di 1 km da un'area protetta; di queste, 27 sono prossime a due aree protette;
- 259 stazioni attive (153 di RFI e 106 degli altri gestori) sono nel raggio di 2,5 km da un sito UNESCO; di queste, 6 sono prossime a due siti UNESCO;
- 149 stazioni attive (93 di RFI e 56 degli altri gestori) sono nel raggio di 3 km dal Sentiero Italia del CAI;
- 423 stazioni attive (270 di RFI e 153 degli altri gestori) sono nel raggio di 3 km da un Sentiero Europeo FIE;
- 1.249 stazioni attive sono in prossimità di un Cammino; di queste, 148 sono prossime a tre o più cammini e 301 sono prossime a 2 cammini;
- 1.830 stazioni attive (1.237 di RFI e 593 degli altri gestori) sono in prossimità di una *greenway* o di una ciclovia; di queste, 1.478 (1.019 di RFI e 459 degli altri gestori) sono a meno di 2,5 km da una *greenway* o da una ciclovia;
- 786 stazioni attive appartenenti alle “linee ferroviarie del Paesaggio” sono vicine ai percorsi della mobilità dolce.

Queste informazioni sono importanti per sostenere l'intermodalità, in particolare quella “treno + bici” che in Italia è ancora poco praticata. Infatti, l'Atlante consente di programmare, progettare e realizzare i servizi necessari all'intermodalità all'interno delle stazioni e “l'ultimo miglio” di collegamento tra queste e i percorsi della mobilità dolce, indirizzando gli investimenti con scelte basate sull'evidenza; ciò anche in considerazione degli investimenti che il Paese sta sostenendo per la realizzazione della rete ciclabile nazionale.

Sono state, poi, create una serie di mappe per valutare le connessioni tra le stazioni e diversi elementi contemporaneamente: le stazioni in prossimità di borghi e cammini, quelle vicino a ciclovie e aree protette, ecc. Ad esempio, ci sono 124 stazioni in prossimità contemporaneamente di borghi e percorsi della mobilità dolce (cammini e sentieri, *greenways* e ciclovie). Di queste, 47 sono anche in prossimità di un'area protetta e 3 anche di un sito UNESCO.

Queste 124 stazioni, quindi, rappresentano, già oggi, una ottima opportunità per andare in questi territori con il treno, e poi camminare, pedalare e vivere i borghi italiani e la natura, con il turismo lento e sostenibile. Si tratta

al momento di una vocazione “potenziale” perché sono poi il sistema di accoglienza, gli orari, i servizi di assistenza, l’accessibilità e l’abbattimento delle barriere su treni, stazioni e servizi, il trasporto ferroviario dalle grandi e medie città, che determinano le opportunità reali di vivere il viaggio lento ferroviario e la mobilità attiva in questi territori.

Da quanto illustrato sopra, risulta evidente che, se a livello nazionale la metodologia utilizzata consente di individuare in prima istanza le stazioni che sono “vicine” alle diverse infrastrutture della mobilità dolce e alle risorse territoriali, se si scende nel dettaglio di ogni stazione diventa fondamentale poter verificare la situazione reale del cosiddetto “ultimo miglio”, in modo da poter dialogare con le istituzioni al fine di implementare l’operatività della stazione e del territorio circostante come hub della mobilità dolce.

Si riporta, a titolo esemplificativo, il caso della stazione di Castellaneta (Taranto), sulla linea ferroviaria Bari-Taranto: la stazione è vicina al Borgo Autentico d’Italia di Castellaneta, ad una ciclovia della rete Bicalia, alla *greenway* Castellaneta-Palagianello, al Cammino Materano e al Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine. Mentre la distanza in linea d’aria tra la stazione e il centro storico di Castellaneta è di 1,3 km, per raggiungerlo fisicamente una persona deve fare 700 m per raggiungere il Cammino Materano e poi altri 1,5 km sul Cammino. La *greenway*, che poi si connette con la ciclovia, è a circa 1 km di strada dalla stazione.

In una situazione simile, si può configurare un’azione comune con RFI per attrezzare opportunamente la stazione e per sensibilizzare le istituzioni locali a realizzare una “connessione dolce” che renda più agevole e sicuro l’accesso al borgo.

Serve cioè una grande cura perché il viaggio lento a piedi e in bici tra il treno, la stazione, il borgo, il parco naturale sia un’esperienza piacevole e sicura per il viaggiatore e la viaggiatrice, con percorsi protetti, illuminati, segnalati.

## Riferimenti bibliografici

- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., Sacco J., De Montis A. (2020), “From railways to greenways: a complex index for supporting policymaking and planning. A case study in Piedmont (Italy)”, *Land Use Policy*, vol. 99, 104835, DOI: 10.1016/j.landusepol.2020.104835.
- Senes G., Rovelli R., Bertoni D., Arata L., Fumagalli N., Toccolini A. (2017), “Factors influencing greenways use: Definition of a method for estimation in the Italian context”, *Journal of Transport Geography*, 65: 175-187, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.10.014.



# Per aquam ad prospectus: *itinerari lenti nell'Umblicus Italiae\**

di *Maria Gemma Grillotti Di Giacomo\*\**,  
*Pierluigi De Felice\*\*\**

## **1. Rieti: concentrazione di acque e modello di possibili fruizioni della risorsa idrica**

A suggerire più di un percorso da intraprendere, senza fretta, assaporando insieme alla varietà delle sorgenti idriche di varia natura (dalle oligominerali alle solfuree) anche gli esiti/effetti del controverso, plurimillenario rapporto uomo-terra-acqua, è la straordinaria, abbondante concentrazione di questa preziosa risorsa nel territorio reatino.

Tre diversi bacini idrografici (Tronto, Velino e Farfa), ciascuno dei quali meriterebbe una speciale trattazione storico-geografica; un fiume, il Velino, molto problematico e affascinante che nel suo corso – dalla sorgente alla foce – metaforicamente insegna attraverso le sue diverse fasi di attività nell'alta, media e bassa valle, come si possa e si debba affrontare lo stesso percorso della vita umana (nascita, maturità e vecchiaia)<sup>1</sup>; innumerevoli fonti e sorgenti che, quali-

\* Ai soli fini della valutazione a Pierluigi De Felice è da attribuirsi il paragrafo 2, i restanti a Maria Gemma Grillotti Di Giacomo.

\*\* Presidente Associazione GECOAGRI LANDITALY.

\*\*\* Dipartimento di Studi umanistici, Università di Salerno.

1. “Per spiegare elementi, caratteristiche e azioni dell'acqua incanalata, i geografi sono soliti utilizzare una metafora che associa il corso del fiume a quello della vita umana. A partire dall'origine (nascita/sorgente), scorrono infatti entrambi univocamente e inesorabilmente verso la fine (morte/foce), attraverso un percorso che si dipana in vari segmenti (alta, media e bassa valle) corrispondenti alle diverse età e fasi di attività (giovanile, matura e senile) in ciascuna delle quali si consumano tipologie e intensità di azione diverse. Il ciclo vitale di ogni corso d'acqua e quello di ciascun individuo seguirebbero dunque un destino analogo, accomunati dalla progressiva perdita di forza e capacità di intervento sulla realtà. E così come l'uomo rinuncia a poco a poco a cambiare il mondo, pur continuando a cedere esperienze e ricchezze conquistate, anche il fiume, attraverso le varie fasi della sua vita, sceglie percorsi sempre più facilitati, lasciando che i fenomeni di erosione, trasporto e deposito si alternino, fino a permettere che l'ultimo prevalga definitivamente sugli altri due. La chiarezza espositiva del tracciato appena illustrato non riesce a mascherare l'eccesso di semplificazione/banalizzazione da cui ogni interpretazione critica deve

tativamente e quantitativamente sono tra le più ricche d'Europa e sgorgano dagli imponenti massicci montuosi (Terminillo, Corno, Velino, Cerreto, Nuria, Giano, Pizzo di Sevo) e dalle catene collinari e montane che muovono l'articolata morfologia dell'intero spazio provinciale (rilievi Sabini, Tancia, Laga, Duchessa); infine, e altrettanto complesse, ampie conche intermontane (Rieti, Leonessa, Amatrice) che tracciano, obbligandone il disegno, il percorso dei molti corsi d'acqua, per la quasi totalità convergenti nella Piana Reatina ripetutamente allagata nei secoli passati e un tempo occupata dall'antico *lacus Velinus* (fig. 1).



Fig. 1 - La straordinaria ricchezza idrografica del territorio reatino (Fonte: Grillotti Di Giacomo, 2018)

necessariamente tenersi lontana. È preferibile abbandonare la metafora, ma a sostenere le ultime resistenze, che fanno appello alla sua funzione didascalica, intervenga il Velino, un fiume poco conosciuto il cui corso/vita esce dai canoni dell'itinerario classico, per narrare una storia di vita diversa, che evoca scenari sempre aperti a nuove possibilità, aperti cioè alla speranza” (Grillotti Di Giacomo, 2008b).

Il fecondo rapporto tra le comunità umane che hanno popolato l'antica regione storica Sabina e la straordinaria risorsa idrica concentrata nei suoi solchi vallivi ha conosciuto fasi alterne di attrazione e timore perché l'acqua, indispensabile fattore di costruzione e di sviluppo territoriale, ha a lungo rappresentato anche una grave calamità naturale, in quanto elemento di difficile controllo e gestione sul quale si è ripetutamente esercitato l'intervento umano, che non solo ha coinvolto architetti e ingegneri di chiara fama (Fontana, Sangallo), ma ha anche reso i coloni reatini esperti bonificatori e pescatori tanto da aver trasferito la loro sapienza idraulica anche nelle pianure padano-venete.

Elementi naturali ed esperienze maturate nei secoli hanno suggerito la realizzazione a Rieti di un ambizioso progetto: "Il Centro Cuore Blu. Il mondo dell'acqua, l'acqua per il mondo" che dovrà rappresentare un polo di eccellenza per lo studio, la valorizzazione, la gestione e il controllo dell'acqua.

## **2. "Il mondo dell'acqua, l'acqua per il mondo". Un progetto di sviluppo sostenibile della risorsa idrica**

La proposta di un itinerario lento nel territorio reatino che vede come protagonista la risorsa idrica è l'epifenomeno di un processo che trova origine nei valori della sostenibilità declinati nella dimensione ambientale (tutela dell'ecosistema), economica (valorizzazione della risorsa) e sociale (partecipazione della comunità locale).

A sostegno di questa proposta che rappresenta un tassello di una progettualità molto più complessa e ambiziosa – ci riferiamo al Progetto Centro Cuore Blu promosso a Rieti dall'Associazione Gruppo di Ricerca Interuniversitario GEEOAGRI-LANDITALY (Grillotti Di Giacomo, De Felice, *in corso di stampa*) – troviamo una variegata e nutrita letteratura scientifica, che per la natura stessa della progettualità, si presenta fortemente multidisciplinare e multisettoriale<sup>2</sup>.

Questa nuova dimensione della fruizione della risorsa idrica locale, che si alimenta della partecipazione della comunità, che cerca di coniugare, in ottica sostenibile e sistemica, i quadri naturali con le istanze economiche e culturali, che si prefigge di diffondere maggiormente la conoscenza del mondo dell'acqua come bene comune da tutelare e valorizzare, è supportata, altresì, dalla

2. Ci limitiamo a ricordare: *Slow Travel and Tourism* di Dickinson e Lumsdon (2010); *Slow travel: issues for tourism and climate change* di Dickinson, Lumsdon e Robbins (2011); *Sviluppo turistico e territori lenti* a cura del Centro Italiano di Studi Superiori per il Turismo (2013); *Paesaggi d'acqua* di Iacomoni (2022).

programmazione internazionale<sup>3</sup>, europea<sup>4</sup> e nazionale<sup>5</sup> dove si definiscono obiettivi di sviluppo e strumenti di attuazione.

L'itinerario o meglio “gli itinerari turistici alla scoperta dell'acque d'Italia”, nati da un'idea dell'Associazione GECOAGRI-LANDITALY, accolta e finanziata dall'ACEA, sono, dunque, forieri di una pluralità di obiettivi che trovano sicuramente nella dimensione della valorizzazione in chiave turistica l'espressione più scontata ma non di certo unica.

Questi percorsi d'acqua che si snodano principalmente nella provincia di Rieti, *Umbilicus Italiae* non tanto per la centralità in termini di distanza assoluta (Marinelli, 1928) quanto piuttosto per le sue funzioni ambientali legate al patrimonio idrico naturale, si prefiggono di far conoscere *il mondo dell'acqua* (aspetti fisico-naturali) e *l'acqua per il mondo* (rapporto tra risorsa naturale e valore culturale), in una dimensione globale, contribuendo ad integrare l'offerta turistica – ricordiamo a titolo esemplificativo i cammini del Lazio, il Cammino di San Francesco che prevede un itinerario nella “Rieti sotterranea” e “sotto sopra” – a garanzia di una conoscenza maggiormente coesa e consapevole.

A partire da questo processo di sviluppo si vuole, da una parte, comunicare, informare e sensibilizzare la comunità locale sull'importante giacimento naturale e culturale che possiede, sulle potenzialità che può generare, dall'altra parte, si vuole attuare un processo di partecipazione multilivello tra attori pubblici e privati, tra portatori di interesse e comunità locale per una gestione sostenibile della risorsa mitigando conflitti e favorendo processi di partecipazione condivisa e democratica.

3. Ricordiamo, a titolo esemplificativo, gli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. In particolare, il sesto che sollecita, tra le altre cose, la partecipazione delle comunità locali nella gestione della risorsa idrica; *l'International Decade for Action, “Water for Sustainable Development”, 2018-2028* che si pone come obiettivo quello di contribuire a potenziare la dimensione sostenibile e integrata della risorsa idrica a partire da un processo di cooperazione. Si cfr. *Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau* (<https://doi.org/10.18356/5d4348d9-fr>).

4. Ricordiamo la Direttiva 2000/60/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque con l'obiettivo di “integrare maggiormente la protezione e la gestione sostenibile delle acque in altre politiche comunitarie come la politica energetica, dei trasporti, la politica agricola, la politica della pesca, la politica regionale e in materia di turismo”. Si veda anche *Un Piano per la salvaguardia delle risorse idriche europee* [COM (2012) 673 e si cfr. anche il Programma degli Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa ([www.coe.int/it/web/cultural-routes/about](http://www.coe.int/it/web/cultural-routes/about)).

5. Sul tema del turismo lento e sugli itinerari sostenibili si veda il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo ([www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf](http://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf)); il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica ([www.certifico.com/component/attachments/download/7605](http://www.certifico.com/component/attachments/download/7605)). Anche nel PNRR si favorisce la creazione e la promozione di nuovi itinerari per innescare processi sostenibili di sviluppo. A conferma di un'attenzione sempre maggiore verso le nuove forme di turismo sostenibile ricordiamo anche l'Anno dei cammini (2016) e l'Anno del turismo lento (2019) promossi dal Ministero della Cultura.

### **3. Itinerari d'acqua e paesaggi storico-culturali nell'*Umbilicus Italiae***

Da quanto abbiamo finora affermato non stupisce che siano davvero tanti i siti e gli itinerari d'acqua offerti dal territorio reatino; la prima fase dell'indagine condotta dall'Associazione Gruppo di Ricerca Interuniversitario GECO-AGRI-LANDITALY ne ha individuati 123; tutti meritano di essere segnalati vuoi per motivi naturalistico-ambientali che per eredità storico-culturali e religiose. Molte sorgenti si trovano, infatti, nei numerosi santuari e conventi francescani della "Valle Santa". In questa sede esigenze di spazio ci impongono di operare una scelta drasticamente selettiva che, necessariamente, cade nelle due piane intermontane: quella di San Vittorino e quella reatina entrambe cariche di storia idraulica e religiosa, così come di abbondanti, preziose sorgenti e resti archeologici.

Siamo nella media e bassa valle del fiume Velino dove il Progetto "Itinerari turistici alla scoperta delle acque d'Italia", ideato dell'Associazione Gruppo di Ricerca Interuniversitario GECOAGRI-LANDITALY e accolto da ACEA, ha in programma la realizzazione di 10 totem interattivi, posizionati in altrettanti siti idrografici di notevole interesse, attraverso i quali sarà possibile non soltanto accedere alle informazioni e alla documentazione relativa all'area circostante, ma anche collegarsi direttamente al Museo Immersivo ACEA (MIA) per attingere informazioni, video, testi, interviste, ricostruzioni e realtà aumentate, così come a molti documenti e contenuti di approfondimenti.

La scelta delle due aree alluvionali in cui verranno posizionati i primi 10 totem interattivi è decisamente obbligata perché sia l'una che l'altra sono facilmente percorribili – a piedi e/o in bicicletta – e racchiudono interessanti concentrazioni della risorsa acqua che ha prodotto esperienze idrauliche ed eredità storico archeologiche davvero straordinarie (fig. 2).

### **4. Un esempio emblematico di itinerario turistico alla scoperta delle preziose acque reatine: la Piana di San Vittorino**

Una realtà davvero eccezionale per la concentrazione di tesori idrici e storico-culturali è la Piana di San Vittorino dove si trovano l'una di fronte all'altra, quasi giustapposte e separate da una vivace faglia tettonica, le sorgenti del Peschiera che, racchiuse all'interno del Monte Nuria, dissetano i tre quarti della popolazione di Roma e le sorgenti sulfuree delle *Cutiliae aquae*, già utilizzate in epoca classica e oggi utili ad alimentare le terme terapeutiche per la cura di diverse patologie. In questo spazio piuttosto circoscritto è possibile visitare i due siti archeologici della Villa di Tiberio e delle antiche *Cutiliae thermae*, come pure i resti dell'antica chiesa di San Vittorino, da cui deriva





Fig. 2 - Localizzazione dei primi 10 Totem interattivi del Progetto "Itinerari turistici alla scoperta delle acque d'Italia", ideato dall'Associazione Gruppo di Ricerca Interuniversitario GEOAGRI-LANDITALY e accolto da ACEA

lo stesso toponimo della piana perché, secondo la tradizione, il martire morì respirando – appeso a testa in giù – le esalazioni di zolfo delle sorgenti.

La stessa chiesa intitolata al Santo potrebbe, se opportunamente valorizzata, rappresentare a giusto titolo un forte elemento di attrazione perché al suo interno, proprio alla base dell'altare maggiore, sgorga da secoli una sorgente che sta provocando lo sprofondamento dell'intero edificio ormai interamente allagato.

Né sono solo questi gli elementi di attrazione di questo piccolo territorio: la piana, longitudinalmente attraversata dal fiume Velino, accoglie suggestivi laghetti carsici (Pozzo di Mezzo, Burino, Gustavo, Lago Rotondo, Lago Micciani) primo tra i quali quello di Paterno, l'*Umbilicus Italiae* secondo Dionigi di Alicarnasso e Marco Terenzio Varrone reatino che vollero così sottolineare la forma circolare della dolina che ne raccoglie le acque; un vaso naturale suggestivo e pericoloso perché nella sua volta pavimentale racchiude uno, o forse più inghiottitoi, che in occasione del terremoto della Marsica del 13 gennaio 1915 ridussero il livello delle sue acque di circa 4 m facendone aumentare la profondità di circa 10 m.

Nessuna meraviglia dunque se in uno spazio tanto limitato troviamo concentrate anche straordinarie opere di captazione, di adduzione e di fruizione delle copiose acque che sgorgano a destra e a sinistra del corso del Velino: sulla sponda sinistra le preziose Sorgenti del Peschiera 18.000 l/s; quelle di Rivoli Peschiera 300 l/s e di Molino Micciani 240 l/s e sulla destra le acque delle Terme di Cotilia 250 l/s; quelle di Molino Vasche 100 l/s; Case Vasche 75 l/s; San Vittorino 180 l/s; Polle San Vittorino 142 l/s; Ortali 150 l/s; sorgente canale Enel 1200 l/s. Né meno interessanti sono le opere di ingegneria idraulica che, soprattutto nel secolo scorso, hanno cercato di controllare e sfruttare le acque presenti nella piana sia per usi civili (l'acquedotto Peschiera-Capore è uno dei più importanti d'Europa) sia per scopi idroelettrici (alla Centrale di Cotilia affluiscono anche le acque incanalate in 11 km di gallerie sotterranee dei due invasi artificiali creati con la costruzione delle due dighe di sbarramento del Salto e del Turano, affluenti del Velino).

Oggi questo importante e unico lembo del territorio reatino attende la piena valorizzazione turistica, termale e culturale; le due amministrazioni comunali di Cittaducale e di Castel Sant'Angelo, che si dividono i tesori della piana, sono fattivamente impegnate oltre che nel sostegno degli impianti termali anche nell'organizzazione di eventi e di percorsi lenti da offrire alle comunità locali e ai visitatori occasionali.

## Riferimenti bibliografici

- Cammerini G. (2006), *Il fiume Velino*, Progetto Infea, Provincia di Rieti, Rieti.
- Centro Italiano di Studi Superiori sul Turismo (2009), *Sviluppo turistico e territori lenti*, FrancoAngeli, Milano.
- Commissione Europea (2012), *Piano per la salvaguardia delle risorse idriche europee, COM(2012) 673 final*, testo disponibile al sito <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0673:FIN:IT:PDF> (15/05/2022).
- Dickinson J.E., Lumsdon L. (2010), *Slow travel and tourism*, Earthscan, London.
- Dickinson J.E., Lumsdon L.M., Robbins D. (2011), “Slow travel: issues for tourism and climate change”, *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3: 281-300, DOI: 10.1080/09669582.2010.524704.
- Duprè Theseider E. (1939), *Il lago Velino. Saggio storico-geografico*, Consorzio di Bonifica della Piana Reatina, Arti Grafiche Nobili, Rieti.
- Favaro C., Vallerani F. (2019), “Paesaggi d’acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 14, 2, 1: 59-72, DOI: 10.13128/bsgi.v2i1.803.
- Giannarini I. (2008), “Il Sistema acquedottistico Peschiera-Capore”, in Grillotti Di Giacomo M.G., a cura di, *Atlante tematico delle acque d’Italia*, Brigati, Genova, pp. 279-282.
- Grillotti Di Giacomo M.G., a cura di (2008a), *Atlante tematico delle acque d’Italia*, Brigati, Genova.
- Grillotti Di Giacomo M.G. (2008b), “Fiume: il Velino racconta”, in Grillotti Di Giacomo M.G., a cura di, *Atlante tematico delle acque d’Italia*, Brigati, Genova, pp. 581-584.
- Grillotti Di Giacomo M.G. (2008c), “L’Italia vista dall’acqua”, in Grillotti Di Giacomo M.G., a cura di, *Atlante tematico delle acque d’Italia*, Brigati, Genova, pp. 1-16.
- Grillotti Di Giacomo M.G. (2018), “Dall’*Umbilicus Italiae*, ‘Cuore blu’ della nostra penisola, un sistema acquedottistico unico al mondo”, in Nicosia A., Bettini M.C., a cura di, *80° 1938-2018 Acquedotto del Peschiera*, Gangemi, Roma, pp. 19-40.
- Grillotti Di Giacomo M.G., De Felice P. (in corso di stampa), *Per una nuova governance della risorsa idrica: l’Umbilicus Italiae vetrina del pianeta acqua*.
- Iacomoni A., a cura di (2022), *Paesaggi d’acqua*, FrancoAngeli, Milano.
- Leggio T., Marinelli M. (1995), *Il paesaggio della Conca Reatina*, Arti Grafiche Nobili Sud, Rieti.
- Lorenzetti R. (1994), *Insedimenti storici e architettura rurale nella valle reatina*, A.C. Grafiche, Cerbara, Città di Castello.
- Marinelli O. (1928), *Curiosità geografiche*, Vallardi, Milano.
- Marinelli R. (2006), “La Piana Reatina nella bonifica integrale”, in Grillotti Di Giacomo M.G., Mastroberardino L., a cura di, *Atti del Convegno Geografico Internazionale “Geografia dell’acqua. La gestione di una risorsa fondamentale per la costruzione del territorio” (Rieti 5-7 dicembre 2003)*, vol. I, Brigati, Genova, pp. 679-692.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022. Italia Paese per Viaggiatori*, testo disponibile al



sito [www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf](http://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf).

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Viaggiare in Italia. Piano Straordinario per la Mobilità Turistica*, testo disponibile al sito [www.certifico.com/component/attachments/download/7605](http://www.certifico.com/component/attachments/download/7605).

Nocifora E., de Salvo P., Calzati V. (2011), *Territori Lenti e Turismo di Qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano.

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (2022), *Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2022. Eaux souterraines. Rendre visible l'invisible*, UNESCO, Parigi, DOI: 10.18356/9789210015387.

Vallerani F., Visentin F., a cura di (2018), *Waterways and the Cultural Landscapes*, Routledge, London.

Visentin C., a cura di (2012), *Il paesaggio della bonifica. Architetture e paesaggi d'acqua*, Aracne, Roma.

# *Elementi dell'identità “sopiti” come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovia dell'Acquedotto in Puglia*

di *Mariateresa Gattullo\**

## **1. Introduzione**

“Riscoprire” costituisce una delle parole chiave introdotte dal paradigma della sostenibilità nei processi di fruizione degli spazi, un paradigma che rimanda in maniera significativa al ruolo giocato dall'identità territoriale e dalla capacità delle comunità stanziate nei luoghi di definire nuovi legami con l'alterità e l'esteriorità (Raffestin, 2017).

Tra i diversi modi di riscoprire l'identità per raggiungere la sostenibilità vi è certamente la rilettura dei patrimoni territoriali che possano favorire nuove configurazioni della mobilità connotate dall'aggettivo “lenta” e/o “dolce”. Queste ultime, non solo permettono modi originali di fruire degli spazi, ma hanno il potere di definire forme inedite di radicamento che “riguarda soprattutto il futuro delle società locali e, più in generale, la riproduzione della diversità culturale su base geografica. Riguarda cioè l'agire proprio di gruppi umani che, sviluppando certe relazioni sociali al loro interno e con gli altri, interagiscono in forma coevolutiva con uno specifico contesto ambientale materiale e simbolico (un *milieu*) e in tal modo rielaborano, accumulano e riproducono conoscenze, capacità, credenze, costumi, espressioni artistiche, istituzioni, regole morali e giuridiche, anch'esse specifiche delle diverse società locali” (Dematteis, 2017, p. 161).

Per indagare in questa direzione, e valutare in modo particolare il processo di recupero di taluni itinerari da destinare alla mobilità dolce/lenta, si potrebbe partire da un percorso interpretativo ispirato al paradigma dei sistemi locali territoriali (Dematteis, 2003), utilizzato in chiave processuale e dinamica e finalizzato a: 1) individuare gli elementi del patrimonio territoriale identitario ai quali si è dato valore attraverso la mobilità lenta; 2) ricercare gli attori e comprendere le motivazioni che hanno spinto a dare vita a itinerari e

\* Dipartimento di Economia e finanza, Università degli Studi di Bari Aldo Moro.

cammini; 3) definire il ruolo di ciascuno nella costruzione di relazioni verticali e orizzontali sia rispetto alla fruizione dell'itinerario, sia rispetto ai sedimenti materiali e immateriali, qualitativi e quantitativi, del *milieu* scelti per la rigenerazione e il riuso; 4) ricostruire i processi di auto-organizzazione e di partecipazione alla base della nascita di reti locali e sovralocali.

Tale percorso è stato testato, seguendo una metodologia induttiva, su un caso di studio significativo rappresentato dalla Ciclovia dell'Acquedotto in Puglia, percorso cicloturistico ed escursionistico di 500 km che si snoda lungo le condotte storiche dell'Acquedotto Pugliese, opera monumentale che ha mutato le sorti socio-economiche della Puglia. Il fine è quello di verificare se e in che modo l'identità territoriale recuperata in tale percorso di mobilità dolce si configuri "come esito e condizione al tempo stesso di un processo partecipativo" (Banini, Picone, 2018, p. 5) in assenza del quale i legami tra comunità e luoghi possono restare deboli e generare esiti non duraturi nel tempo.

## **2. L'Acquedotto Pugliese: un'opera poderosa che ha cambiato le sorti di una regione**

L'Acquedotto Pugliese è una complessa opera ingegneristica che racconta l'identità territoriale di una regione che, sino al 1915, aveva scarse risorse idriche e ancora più scarse possibilità di veder migliorare le proprie condizioni di vita e di salute (Caruso, 1976).

Risultato di una complessa azione politica e sociale portata avanti da soggetti molteplici nell'interesse collettivo, esso è stato progettato a partire dal 1865 per collegare con un lungo canale in muratura, le sorgenti del fiume Sele (Caposele, Campania) con la città di Venosa (Basilicata) per poi percorrere tutta la "Puglia siticulosa" sino a Taranto e da lì proliferare in fitte e numerose diramazioni (Maglietta, 1939) al fine di consentire l'approvvigionamento di acqua potabile a tutta la Puglia.

Con la costruzione dell'Acquedotto, il paesaggio pugliese si popola di nuovi componenti che si distribuiscono lungo tutto il tratto dorsale della regione. Il Canale Principale (244 km a pelo libero) costituisce l'opera primaria connotata da una armonia strutturale con l'ambiente naturale possibile grazie ai molti ponti canale (91 in tutto, di cui 31 nel tratto trasversale Appennino-Murge, 60 lungo la dorsale pugliese). Alle opere canalari si aggiungono edifici a monte e a valle dei sifoni e numerose opere murarie e immobili collegati da strade di servizio (Caruso, 1976). Si tratta di segni territoriali che andrebbero costantemente valorizzati per consentire alla memoria collettiva di agganciare questa opera alla storia dei luoghi e alla loro attuale fisionomia.

In questa prospettiva, certamente la Ciclovia dell'Acquedotto costituisce una grande opportunità per costruire nuove relazioni tra comunità e spazio

vissuto. Tuttavia, come sottolineano Banini e Picone (2018), in assenza di processi di costruzione sociale connessi a una nuova potenziale territorializzazione intorno all'Acquedotto Pugliese, in cui sono gli abitanti a riannodare le relazioni tra loro e lo spazio di vita, contribuendo a delineare le progettualità, il recupero della memoria collettiva, e degli elementi dello *heritage* ad essa sottesi, faticano ad essere ripensati così come attesta il percorso compiuto per la creazione della Ciclovía dell'Acquedotto.

### **3. Il ruolo degli attori istituzionali nella costruzione della Ciclovía dell'Acquedotto**

Il progetto della Ciclovía dell'Acquedotto, denominata anche Ciclovía dell'acqua, trova le sue radici nelle scelte della Regione Puglia in tema mobilità sostenibile vista non solo come compatibilità del trasporto con l'ambiente, ma anche come *chance* per valorizzare in chiave conservativa talune risorse. Operando in questa direzione, a partire dal 2005, l'ente si pone come soggetto iniziatore e *pivot* nella promozione di strategie che attribuiscono un valore decisivo alla mobilità a pedali a scala urbana e sovraurbana, attestato da un impegno pianificatorio e programmatico teso a realizzare la Rete Integrata della Mobilità Ciclabile.

Nel periodo 2006-2010, però, si organizzano solo attività di tipo occasionale, non ancora legate ad un processo sistemico di implementazione connesso alla mobilità a pedali (Gattullo, 2019).

In questo quinquennio accadono comunque alcune cose significative sul piano dell'organizzazione territoriale (*ibidem*) e, in particolare, si dà una spinta rilevante verso la ricognizione della potenziale rete ciclabile regionale grazie alla realizzazione del progetto di cooperazione transfrontaliera *Cy.Ro.N.Med* (*Cycle Route Network of the Mediterranean*, Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato dal PIC INTERREG III B 2000-2006 ArchiMed di cui la Puglia è ente promotore e capofila per l'area Mediterranea. *Cy.Ro.N.Med*, infatti, si impegna a strutturare uno studio di fattibilità di rete ciclabile che attraversi i Paesi del Mediterraneo sud-orientale. Si tratta di un censimento analitico delle risorse ciclabili esistenti e potenziali i cui itinerari dovranno integrarsi con quelli della rete ciclabile europea Eurovelo e con quelli della rete nazionale Bicitalia (Regione Puglia, 2007).

Lo studio di fattibilità pugliese è approvato nel 2008. Il documento propone per la Puglia una puntuale lettura delle risorse del territorio (ambientali, culturali, paesaggistiche, storiche e architettoniche) che intersecano, di volta in volta, gli itinerari e affronta poi il tema della ricettività turistica lungo i percorsi, ricordando che la Puglia è un crocevia nel Mezzogiorno e nello spazio euro-mediterraneo. Inoltre, individua 5 itinerari che toccano 126 comuni attri-

buendo un ruolo strategico a talune città, nodi degli spostamenti nella storia pugliese del XII e XV sec., sulle quali convergono e si intrecciano le rotte. In più intercetta aree interne della Puglia prive o poco dotate di “immagine vigorosa” (*imageability*) (Lynch, 1960) a scala locale e sovralocale.

Grazie a *Cy.Ro.N.Med*, si gettano le basi del Protocollo d’intesa tra Regione Puglia e AQP S.p.A. finalizzato allo studio di un tracciato campione appartenente alle vie di servizio dell’Acquedotto (CGR 963 del 09/06/2009). Il tracciato fa parte del Canale Principale e si dovrebbe snodare lungo la direttrice Venosa-Grottaglie e la bretella di collegamento Bari-Gioia del Colle (250 km circa) che ricade nella Valle d’Itria, area ad alta intensità turistica. Il 2009 si commissiona lo studio di fattibilità e si destinano 2.400.000 euro alla realizzazione del progetto.

Il 2010, anno in cui l’Ente si dota del proprio programma per la mobilità sostenibile “Crea-Attiva-Mente”, si attribuisce un ruolo chiave alla mobilità a pedali, riconosciuta come un ambito privilegiato all’interno del quale promuovere e programmare interventi trasversali multilivello.

Qualche anno dopo, la Legge Regionale n. 1/2013 “Interventi per favorire la mobilità ciclistica” segna il passo verso una svolta significativa introducendo un nuovo strumento, il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) (redatto da ASSET - Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio), il cui obiettivo generale è quello di costruire una rete ciclabile regionale “continua ed uniformemente diffusa sul territorio” definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico (p. 10).

Soffermando l’attenzione sulla scala extraurbana, emerge con chiarezza che la rete ciclabile regionale deve svilupparsi in coerenza con l’identità del territorio rispettando sia le caratteristiche morfologiche e idrografiche dei luoghi, sia le valenze antropiche attraverso il riuso e la riconversione in percorsi ciclabili di infrastrutture e manufatti già presenti nel paesaggio

A distanza di sette anni, nel 2020, si approva il PRMC; esso non è solo “un documento di pianificazione della rete ciclabile regionale ma anche uno strumento di valorizzazione paesaggistica e di promozione turistica” (ASSET, 2020, p. 9). Al suo interno sono definite le dorsali principali della rete ciclabile regionale e grande importanza si attribuisce alla Ciclovía dell’Acquedotto, inserita nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche dalla Legge di Stabilità 2016. Il piano prevede priorità di intervento per la sua intera estensione da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (500 km) riconoscendo alla stessa anche il valore di primo progetto di *greenway* con caratteristiche uniche in Italia e in Europa.

La Ciclovía dell’Acquedotto riscuote una certa eco a livello sovralocale, soprattutto presso quegli *stakeholder* che promuovono il cicloturismo e la mobilità dolce. Ma quale attenzione ha ottenuto a scala locale e quali relazioni ha generato tra le comunità e luoghi in cui è inserita?

#### 4. La Ciclovía dell'Acquedotto: dalla costruzione *top-down*...

Nel 2010 la Regione propone di effettuare uno stralcio dal progetto preliminare della Ciclovía dell'Acquedotto per realizzare un itinerario pilota: si tratta di uno stralcio dimostrativo della reale sostenibilità della Ciclovía da un punto di vista non solo della mobilità, ma dell'intero sviluppo regionale. La scelta ricade su una porzione di territorio con un'immagine vigorosa a tutti i livelli della scala spaziale, dichiarata patrimonio dell'UNESCO; un'area a forte valenza turistica, con capacità ricettiva solida e con una notevole dotazione di risorse ambientali, culturali e paesaggistiche: la Valle d'Itria.

Il percorso, lungo 11 km (AREM, s.d.), costituisce un osservatorio privilegiato della Murgia dei Trulli; esso taglia una parte di territorio a cavaliere delle province di Bari, Brindisi e Taranto e interessa i comuni di Locorotondo, Cisternino e Ceglie Messapica.

Il paesaggio è caratterizzato dalla presenza di ulivi e querce e dalla tipica dimora a trullo, segno distintivo dell'antropizzazione di questa subregione. Lungo l'itinerario si possono scorgere muretti a secco e raggiungere alcune masserie (Masseria Porzio, Ferri, Nanna, Lamia Nuova, Monte d'oro, Tratturielli) incassate nei modesti rilievi (Monte Castel Pagano, dell'Olmo). Il percorso parte dal Figazzano, attraversa 5 ponti canale (lunghezza 896,93 m lineari) e termina a Ceglie Messapica nel Parco Pineta Ulmo, intersecando l'area naturalistica della Murgia di sud-est, sito di interesse comunitario (SIC) inserito nella rete Natura 2000.

Il 5 aprile 2014 si inaugura la Ciclovía e, benché essa costituisca una risorsa dotata di unicità a livello Italiano ed Europeo, non sembra essere considerata un valore dagli attori del sistema locale.

Per poter stimare l'attenzione di questi ultimi alla Ciclovía dell'Acquedotto, nel 2015, si effettua una ricerca nel *cyberspazio* navigando nei siti *web* delle comunità territoriali (strumenti endogeni di autorappresentazione, cfr. Giorda, Imarisio, 2003) attraversate dall'itinerario pilota per verificare se al loro interno vi sia la presentazione della stessa quale punto di forza del sistema territoriale (Gattullo, 2019). Si procede anche con l'analisi dei siti *web* delle strutture ricettive dei comuni attraversati dal percorso (Locorotondo, Cisternino, Ceglie Messapica) per verificare se la Ciclovía sia proposta come elemento forte dell'offerta turistica.

Nel sito ufficiale dell'Assessorato al Turismo della Regione Puglia ([www.viaggiareinpuglia.it](http://www.viaggiareinpuglia.it)) la Ciclovía dell'Acquedotto è presentata con tutto il suo percorso; anche il sito dell'Acquedotto Pugliese ([www.aqp.it](http://www.aqp.it)) ne parla in una pagina dedicata, tuttavia ritracciabile in modo abbastanza difficoltoso. Diversa è la situazione per i comuni di Locorotondo, Cisternino e Ceglie Messapica nei cui siti ufficiali non è presente alcun cenno alla Ciclovía dell'Acquedotto.

Si è spostata poi l'attenzione alla scala sovracomunale e si sono consultati il sito del GAL Valle d'Itria ([www.galvalleditria.it](http://www.galvalleditria.it)) che non contiene alcuna informazione sulla Ciclovía e quello dell'Area Vasta Valle d'Itria che ha elaborato un sito ([www.itriaciclabile.it](http://www.itriaciclabile.it)) dedicato al piano di rete ciclabile della subregione nel quale è fatto un chiaro cenno alla "Ciclovía dell'acqua" e se ne riporta una parte nel percorso 3 che va da Locorotondo a Cisternino.

Le strutture ricettive dei tre comuni (98 secondo i dati della Regione 2014) non sembrano considerare la Ciclovía dell'Acquedotto un punto di forza: nei 56 siti consultati, corrispondenti al numero di strutture che risultavano avere dominio, non ve ne è nessuno che rimandi alla Ciclovía all'interno della descrizione degli elementi attrattivi del territorio e degli itinerari turistici.

Alla luce di quanto rilevato, appare chiaro che benché la Regione abbia fatto leva su strumenti di *governance* verticale e multilivello per definire relazioni nuove con un elemento del patrimonio regionale, la mancanza dell'avvio di un processo di costruzione sociale inclusivo ha condotto verso una "coscienza partecipata" debole (Insolera, 1976) la quale conferma come l'identità territoriale non possa essere ascrivita *tout court* ad un *genius loci*, ma necessiti un percorso partecipativo in cui le comunità stanziate nei luoghi abbiano voce e parte.

## 5. ... alla partecipazione *bottom-up*

Il percorso compiuto dalla Regione Puglia nella costruzione di una nuova cultura della mobilità a pedali legata all'identità dei luoghi, benché orientata al coinvolgimento di tutti gli attori del territorio, nel caso della Ciclovía dell'Acquedotto mostra una serie di limiti connessi all'assenza di quell'intreccio aperto e discontinuo di relazioni spaziali discendenti dal coinvolgimento attivo delle comunità locali (Governa, 2016). Ciò conferma che l'identità territoriale è fortemente definita dalla costruzione di legami di appartenenza che uniscono "una determinata comunità al proprio spazio vissuto" (Caldo, 1996, p. 285) portando alla costruzione di una identità collettiva.

Un ruolo significativo in questa direzione lo ha avuto la nascita del "Coordinamento dal basso per la Ciclovía dell'Acquedotto". Costituito nel 2015, esso rappresenta un comitato di volontariato che coinvolge associazioni (77), imprese (34) ed Enti (1) di Campania, Basilicata e Puglia le quali intendono sostenere la costruzione della Ciclovía e lavorare all'interno dei propri territori di competenza. Il suo obiettivo è promuovere dal basso la definizione di un progetto unitario per la realizzazione dell'intero percorso della Ciclovía (Chiffi, Liciulli, 2021).

Il Coordinamento qualifica il percorso da Caposele a Santa Maria di Leuca come "itinerario narrativo" e lavora alla sua costruzione in maniera parallela e autonoma rispetto alle Istituzioni pubbliche alle quali intende offrire il proprio supporto tecnico.

A tal fine, guida un lavoro di progettazione condotta attraverso l'iniziativa “#cantieri dal basso” finalizzata a verificare le condizioni del tracciato e ad effettuare una mappatura e promozione collaborativa dell'itinerario. Organizza, così, due cicloesplorazioni (2015-2016) lungo i 500 km di condotte storiche dell'Acquedotto producendo reportage e documenti. Il risultato delle cicloesplorazioni è quello di un tracciato percorribile composto da nove tappe (in [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it)).

Il lavoro del Coordinamento, in questi sette anni, si muove su altri due fronti: da una parte punta alla coscientizzazione e coinvolgimento dei cittadini attraverso petizioni online, mostre, concorsi fotografici, marce e giornate per la Ciclovía, convegni, e tavole rotonde in collaborazione con AQP S.p.A., Regione, Università; dall'altra alimenta un dialogo continuo con le pubbliche amministrazioni locali responsabili del completamento della Ciclovía per far acquisire le proprie proposte di tracciato e per far inserire l'opera nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (inserita nel 2016). Nel 2017 il Coordinamento entra ufficialmente nella progettazione istituzionale.

L'intero processo di territorialità attiva portato avanti dal Coordinamento è confluito nel sito [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it). Quest'ultimo costituisce una efficace rappresentazione di strategie e “mediatori” impiegati per dialogare con l'alterità e l'esteriorità (Raffestin, 2017) e per raccontare la visione partecipata e collettiva della Ciclovía. Il sito, infatti, comunica gli elementi base dell'agire territoriale dell'attore (territorialità costitutiva) e il conseguente risultato di territorializzazione (territorialità configurativa) (Turco, 2010) sotteso al progetto del quale si condividono con l'internauta le motivazioni, gli scopi e gli obiettivi realizzati, insieme alle relazioni sviluppate con l'ambiente sociale (rete locale).

Il sito consente anche di acquisire il valore della partecipazione nei processi di organizzazione funzionale connessi al rafforzamento dell'identità territoriale della Ciclovía e delle capacità competitive dei luoghi rispetto alla sua presenza. Inoltre fornisce una visione territoriale unitaria della stessa definita in termini di prossimità spaziale ma anche sociale e culturale.

Esso propone anche una narrazione dei luoghi accompagnata da video autoprodotti e racconti di alcuni fruitori che certamente rafforzano il divenire del processo identitario; in più, sotto la voce “risorse”, raccoglie una serie di testi pubblicati dedicati alla Ciclovía tra i quali vi è la guida prodotta nel 2018.

Nonostante i risultati raggiunti, il Coordinamento continua a lavorare alla creazione di una coscienza partecipata collettiva e, per la giornata della Ciclovía dell'Acquedotto del 2021, conia lo slogan “Una via per tutti, tutti per una via” ([www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it)) per sintetizzare i programmi futuri e il ruolo fondamentale della partecipazione poiché la Ciclovía è “Una via per tutti” in quanto è “un itinerario inclusivo adatto a tutti, aperto a tutti”; essa chiede però “Tutti per una via” e cioè “tutti insieme a rivendicare pacificamente ma con forza il compimento di un grande progetto, fiore all'occhiello per tutto il Sud Italia”.



## Riferimenti bibliografici

- AREM (s.d.), *Progetto Esecutivo della Ciclovía dell'Acquedotto 1° Stralcio, tratto Locorotondo – loc. Ulmo (Ceglie Messapica)*.
- ASSET (2020), *Piano regionale delle ciclovie di Puglia*, Adda Editore, Bari.
- Banini T., Picone M. (2018), “Verso una geografia per la partecipazione”, *Geotema*, 56: 3-10.
- Caldo C. (1996), *Geografia Umana*, Palumbo, Firenze.
- Caruso V. (1976), *Compendiario sugli acquedotti pugliesi e lucani*, Casa Editrice Michele Liantonio, Palo del Colle (Ba).
- Chiffi C., Liciulli A. (2021), *Dossier Ciclovía e via verde dell'acquedotto*, testo disponibile al sito [www.cicloamici.it/wp](http://www.cicloamici.it/wp).
- Dematteis G. (2003), “Per una geografia della territorialità attiva e dei valori territoriali”, in Bonora P., a cura di, *S.Lo.T. Quaderno 1*, Baskerville, Bologna, pp. 11-30.
- Dematteis G. (2017), “Note sul concetto di radicamento riferito allo sviluppo locale”, *Rivista Geografica Italiana*, 125: 159-161.
- Gattullo M. (2019), “Mobility and Sustainability: Processes, Routes and Places”, in Venezia E., ed., *The Decision-Making Process for Infrastructural Investment Choices*, FrancoAngeli, Milano, pp. 274-303.
- Giorda C., Imarisio C.S. (2003), “Processi di sviluppo territoriale nelle Valli di Lanzo: *milieu*, rete locale dei soggetti, rappresentazione del territorio, identità e patrimonio culturale”, in Giorda C., a cura di, *Tracce di SloT in provincia di Torino: il caso di studio Valli di Lanzo*, Dipartimento Interateneo Territori, Torino, pp. 39-80.
- Governa F. (2016), “Spazialità molteplici. Aperture e ibridazioni fra territoriale e relazionale”, *U3 Quaderni*, 4, 10: 19-26.
- Insolera I. (1976), “Tutela del patrimonio italiano”, in Cederna A., Insolera I., Pratesi F., *La difesa del territorio*, Mondadori, Milano, pp. 105-129.
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Maglietta M. (1939), *L'acquedotto pugliese*, Tipografia del Genio Civile, Roma.
- Raffestin C. (2017), “Territorialità, territorio, paesaggio”, in Arbore C., Maggioli M., a cura di, *Territorialità: concetti, narrazioni, pratiche. Saggi per Angelo Turco*, FrancoAngeli, Milano, pp. 31-39.
- Regione Puglia (2007), *Rete ciclabile del mediterraneo. Itinerari pugliesi. Studio di fattibilità*, testo disponibile al sito [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it).
- Turco A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.

# *Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC)*

di *Marisa Malvasi\**

## **1. Sulla lentezza e sulla mobilità dolce**

La lentezza non deve essere intesa come un fenomeno del momento, non è una moda passeggera, ma è una filosofia di vita (Honoré, 2021, *passim*).

La lentezza, interpretata come ricerca della qualità dell'esperienza, permette di riconquistare ritmi pacati e di riscoprire territori e comunità locali, nella loro autenticità. Il turismo *slow* si prospetta come stratagemma in grado di esaltare il *genius loci* e l'identità di un determinato ambiente, non soltanto nell'accezione di recupero del patrimonio artistico-culturale e della valorizzazione delle altre risorse territoriali, ma anche come processo di interazione tra i diversi attori, che comporta una accumulazione di scelte sempre più diversificate e specifiche di un territorio, favorendo un impiego consapevole e responsabile delle risorse turistiche in modo da trarne soddisfazione (de Salvo, 2011, pp. 47-48; Savoja, 2011, pp. 98-99; Calzati, 2012, pp. 33-35; Calzati e de Salvo, 2012, p. 9)<sup>1</sup>.

Il 2019 è stato, per l'Italia, l'Anno del turismo lento, uno stratagemma per valorizzare territori del Bel Paese meno noti, promuovendo tipologie di esperienza del territorio quali *trekking*, cammini, cicloturismo, birdwatching, passeggiate a cavallo, turismo fluviale, che implicano un impatto ecologico molto minore e una fruizione diametralmente opposta, rispetto al “mordi e fuggi” e

\* Collaboratrice di Geografia all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e già professore a contratto di Didattica della geografia presso la Facoltà di Scienze della formazione primaria del medesimo ateneo.

1. Non esiste una definizione univoca di *slow tourism*, com'è possibile, ad esempio, rilevare in Dickinson e Lumdson (2010, pp. 1-6).

Per quanto ci riguarda, facciamo nostra l'enunciazione che recita così: “Turismo lento è un'immersione totale del viaggiatore nel territorio rispettando persone, tradizioni, ecosistema, che permette di conoscere a fondo il lato più autentico e nascosto della destinazione scelta” (Unipegaso Sanremo, 2021).

alla standardizzazione dei comportamenti ricettivi caratteristici del turismo di massa.

La mobilità dolce è, invece, basata sull'idea di lentezza, che consente di comprendere ciò che si visita, di percepire la genuinità dei luoghi, di conoscere storia e tradizioni (Bergantino, Buongiorno, Intini, 2021, pp. 87-88).

L'idea della mobilità dolce, che coincide con uno specifico metodo di spostamento imperniato solamente sull'energia motrice prodotta dall'uomo o dall'animale, è nata molti anni fa<sup>2</sup>, è cresciuta piuttosto placidamente in Italia, rispetto ad altri Paesi europei, ma ora assistiamo a un aumento esponenziale dei viaggiatori lenti (Bozzato, 2017, p. 9).

La mobilità dolce, altrimenti chiamata "mobilità non motorizzata"<sup>3</sup>, costituisce lo strumento per eccellenza per una fruizione diversa e profonda del paesaggio naturalistico e culturale: solo muovendosi lentamente è possibile, infatti, apprezzare in maniera completa ciò che ci circonda e sviluppare quei meccanismi di empatia e di concentrazione che attivano una maggiore attenzione e predispongono alla riflessione, alla ricerca delle informazioni: in sintesi, all'arricchimento personale e culturale (Bergantino, Buongiorno, Intini, 2021, pp. 88-89).

## 2. La ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate<sup>4</sup>

L'idea di una ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate è scaturita nel 2012, in concomitanza dei lavori di riconversione dell'ex ponte ferroviario dismesso del Lavello, frazione di Calolziocorte, che collegava detto comune a Olginate<sup>5</sup>.

2. A questo proposito, si veda Bergantino, Buongiorno e Intini (2021, pp. 91-96).

3. Intorno a questo concetto gravita il volume a cura di Roberto Busi e Michele Pezzagno (2006), frutto del programma di ricerca Prin 2003, "Mobilità non motorizzata e risorse territoriali: un confronto interdisciplinare per la progettazione".

4. Ci piace ringraziare, a tale riguardo, la dottoressa Paola Schiesaro, presidente della Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB)-LeccoCiclabile, per le preziose informazioni forniteci, senza le quali questa parte del nostro contributo non sarebbe stata fattibile.

5. Negli ultimi decenni, a iniziare dagli Stati Uniti per giungere ad alcuni Paesi europei e con ritardo in Italia, si è innescato un lento, ma progressivo recupero di stazioni ferroviarie in disuso, di caselli, di ponti e di gallerie, in breve di tutto ciò che, per decenni, ha costituito il principale mezzo di molte generazioni. I tracciati possono diventare, così, lunghe e rettilinee vie di collegamento fra i centri attraversati, consentendo a chi li percorre, di spostarsi in modo sicuro, lontano dalle strade trafficate, apprezzando il paesaggio e riscoprendo punti di vista e scorci spesso inusuali (Dalla Venezia, 2011, p. 5).

In questo caso, si parla di *greenways*, concetto coniato da Tom Turner (Turner, 1995, p. 19) e successivamente ampliato in altre sedi (Associazione Italiana Greenways Onlus).

Si veda anche Bozzato, Ceschin e Ferrara (2017, *passim*).

Quel ramo del Lago di Como, che volge a mezzogiorno [...] vien, quasi a un tratto, a restringersi, e a prender corso e figura di fiume, tra un promontorio a destra, e un'ampia costiera dall'altra parte; e il ponte, che ivi congiunge le due rive, par che renda ancor più sensibile all'occhio questa trasformazione, e segni il punto in cui il lago cessa e l'Adda ricomincia, per ripigliar poi nome del lago, dove le rive, allontanandosi di nuovo, lascian l'acqua distendersi e rallentarsi in nuovi golfi e in nuovi seni (Manzoni, 2020, p. 1).

Ed è proprio qui che ha origine la ciclopedonale dei laghi di Garlate e di Olginate, che si innesta nella preesistente Ciclovía dei Laghi, uno dei percorsi paesaggistici più belli dell'Italia settentrionale, che si snoda per circa 160 km, toccando numerosi laghi, da quelli piccoli, come il Lago di Ghirla, in Valganna (VA) fino all'ampio Lario<sup>6</sup>.

Per tutto il tragitto, sono distribuite stazioni di bike sharing, che non è un noleggio di biciclette, ma una condivisione fra i cittadini delle due ruote, comprese quelle a pedalata assistita, messe a disposizione dai Comuni aderenti, dietro abbonamento annuale, settimanale o giornaliero.

La lunghezza dell'anello ciclopedonale dei laghi di Garlate e di Olginate, che da Lecco tocca i Comuni di Pescate, Garlate, Olginate, sulla riva occidentale, e di Calolzio e Vercurago, su quella orientale, è di circa 18 km ed è tutta pianeggiante.

Ovviamente, data la forma circolare dell'itinerario, lo si può percorrere per intero, come suggerisce la guida FIAB-LeccoCiclabile, procedendo in senso antiorario, partendo quindi dal Ponte Azzone Visconti, sulla sponda occidentale dell'Adda, dove confluiscono i territori di Lecco, Malgrate e Galbiate. Ma la provenienza dei turisti da località differenti e la presenza di comodi parcheggi consentono di iniziare da qualsiasi luogo (fig. 1)<sup>7</sup>.

Non mancano fontanelle, ristoranti, bar, toilette, assistenza biciclette, ecc.

Si possono tranquillamente portare con sé anche bambini con passeggino e pure persone in sedia a rotelle, per cui, sotto quest'ultimo aspetto rientra a pieno diritto nella sfera del turismo accessibile e inclusivo<sup>8</sup>.

6. Su questo argomento, si rinvia a *CicloVia dei Laghi. Lecco, Como e Varese. Guida cicloturistica*, 2002, e a *La Ciclovía dei Laghi in Lombardia*.

Precisiamo che tale ciclovía di inserisce nel progetto Interreg IIIA Italia-Svizzera, del 2002, volto alla realizzazione di una dorsale ciclabile che attraversa il territorio delle tre Province e che si connette alle piste ciclabili del Canton Ticino, con lo scopo di valorizzare le risorse culturali, ambientali e turistiche, nell'ottica di una loro maggiore fruibilità e dando sempre più valore al turismo sostenibile (Panzeri, Bin, Marsico, 2002, p. 5).

7. Queste notizie sono desunte, oltre che dall'esperienza diretta, dalle indicazioni sulla ciclopedonale di Garlate e di Olginate riportate in bibliografia, che, in questa sede, sarebbe eccessivamente lungo elencare.

8. Si consulti, a tal proposito, Monaco (2019, pp. 37-45).



Fig. 1 - Mappa della ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate (Fonte: elaborazione personale realizzata con "Google My Maps")

In massima parte, il percorso si snoda su pista dedicata, totalmente a sé stante o, per un tratto in comune di Garlate, parallelamente alla strada carrozzabile. Quando il tracciato è lungo la riva del fiume, sovente ricalca un'alzaia su cui transitavano, nel passato, buoi e cavalli indispensabili alla trazione controcorrente delle chiatte che risalivano il corso d'acqua.

La ciclopedonale coincide, senza segnalazione peculiare, con strade anche carrozzabili, sebbene a traffico limitato, soltanto per brevi tratti, il primo fra il comune di Vercurago e quello di Calolziocorte, il secondo in comune di Lecco.

La pista è in prevalenza asfaltata, benché, in alcuni punti, il fondo sia in terra battuta.

In alcune parti del percorso sono stati installati appositi lampioni per l'illuminazione artificiale.

Il territorio attraversato è di notevole rilevanza storica, poiché l'Adda e il Lario hanno sempre costituito un corridoio culturale e commerciale che univa la pianura ai principali passi delle Alpi centrali<sup>9</sup>.

Nel periodo romano (epoca imperiale), il territorio era attraversato anche dalla strada che collegava Como, Bergamo, Brescia e Aquileia e che varcava l'Adda tramite l'antico ponte di Olginate, del quale sono tuttora visibili i resti dei piloni, quando l'acqua è scarsa.

Nel periodo medioevale, inoltre, il fiume ha segnato, per lungo tempo, la demarcazione fra il Ducato di Milano e la Repubblica di Venezia. Di conseguenza, furono costruite fortificazioni, dapprima per disposizione delle famiglie nobili feudali proprietarie di queste terre e spesso in conflitto fra di loro, successivamente dai Visconti e dagli Sforza in difesa del loro ducato, che, dalla sponda occidentale dell'Adda, fronteggiava la Repubblica di Venezia, su quella orientale.

Nel nucleo medioevale di Olginate, si può vedere quel che rimane di due torri risalenti a quell'epoca, nate per ospitare ragguardevoli casate e successivamente trasformatesi in presidi di protezione e sorveglianza per contrastare

9. “Prima della costruzione delle rotabili ottocentesche, progettate per il rapido spostamento di truppe e merci e progettate con tecniche (ponti, gallerie, pendenze costanti) che sfidassero gli ostacoli dell'orografia, i collegamenti nelle aree montane avvenivano con difficoltà e dispendio di tempo. Per questo motivo, nel Lario la maggior parte degli spostamenti avveniva per via d'acqua. La rete stradale – e per strade, fino alla fine del XVIII sec., s'intendono mulattiere che solo in qualche tratto consentivano il passaggio a piccoli carri – era destinata ai traffici locali, alla discesa dei minerali estratti nelle alte valli, alle mandrie transumanti, o talvolta a eserciti che non potevano essere trasportati per via d'acqua” (Marcarini, 2021, p. 12).

Una di queste è l'attuale Sentiero del Viandante, il cui tracciato e la cui storia sono dettagliatamente descritte da Marcarini (2021, pp. 14-16), alle quali, per brevità, preferiamo rimandare.

Per chi aspiri ad approfondire questo soggetto, si consiglia di leggere il minuzioso saggio di Aldeghi e Riva (2016, *passim*).

gli attacchi dei nemici: la Torre dei d'Adda e la "Torr", l'ultima in ordine di costruzione, ma la più importante del borgo, poiché, grazie al sito in cui sorgeva, era in grado di controllare uno dei punti più caldi del confine fra Ducato di Milano e Stato Veneto, le cui vestigia sono oggi inglobate nella Villa Sirtori, dal nome dell'ultimo proprietario, un imprenditore serico, e ora sede della biblioteca e della Pro Loco<sup>10</sup>.

I secoli XVIII, XIX e XX sono stati contraddistinti dalla proliferazione dell'industria serica, di cui restano sul territorio diverse attestazioni. Lungo il percorso è possibile a tutt'oggi osservare vecchie filande ora ristrutturate e riconvertite ad altri usi, come il Museo civico della seta "Abbeg", allestito all'interno di un filatoio settecentesco di Garlate, il primo sorto nel mondo destinato alla lavorazione della seta.

A Olginate è localizzata anche l'ottocentesca filanda Crippa-Fenaroli, attualmente trasformata in residenze e in negozi.

I percorsi lungo l'Adda, per gli svariati scenari che è dato di incontrare lungo il suo fluire, si basano su almeno tre grandi assi portanti.

Il primo è quello ambientale, proiettato verso la salvaguardia delle aree ancora incontaminate e risparmiate alla fagocitosi invasiva dell'urbanizzazione.

Il territorio in cui si sviluppa la ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate è inserito integralmente nel Parco Regionale Adda Nord, che ne tutela le aree di vegetazione spontanea. Attualmente, tali aree sono di estensione assai ridotta lungo il tragitto, sebbene sia presente qualche traccia soprattutto fra l'abitato di Olginate e l'ex ponte della ferrovia. Si tratta, in prevalenza, di salici arbustivi e bianchi, di ontani neri, di roveri, di pioppi e di carpini. Sulle sponde, laddove le acque sono meno profonde, rinveniamo canneti e rovi. Lungo il percorso ciclopedonale, le rive sono state adornate con piante ornamentali, come oleandri, ulivi, ecc.

I laghi di Garlate e Olginate rappresentano uno dei luoghi privilegiati di sosta e stazionamento dell'avifauna. Negli ultimi decenni, e particolarmente nel periodo invernale, si è avuto un notevole e progressivo incremento delle popolazioni di uccelli acquatici e ora i laghi sono in grado di ospitare alcune migliaia di individui. Tale crescita è da attribuire alla sospensione della caccia, all'abbandono della pesca e al clima favorevole alla permanenza degli uccelli provenienti dal Nord Europa, durante l'inverno. Lungo le sponde a canneto dei laghi, oltre le numerose specie di anatidi e alle sempre presenti folaghe, si possono osservare varie specie tra le quali l'airone cenerino, il bianco maggiore, la garzetta, il tarabuso, il cormorano, vari tipi di gabbiano, il martin pescatore, il tuffetto, lo svasso, le ballerine bianca e gialla, il cigno reale, il porciglione.

Il secondo è quello storico-culturale-paesaggistico, che presuppone la salvaguardia delle vestigia di un tempo. L'Adda, infatti, come abbiamo accen-

10. Per chi aspiri ad approfondire questo soggetto, si consiglia di leggere il minuzioso saggio di Aldeghi e Riva (2016, *passim*).



nato, ha siglato la storia del territorio, perché è stato un fiume di confine, di commerci, di culture, di produzioni industriali (Mottarella, 2012).

Il terzo asse è quello produttivo, connesso all'attività industriale, non esclusivamente tessile, disseminata nei secoli andati lungo le rive del fiume. Con forme, funzioni e produzioni diverse dal passato, ma capaci di garantire in modo innovativo e leggero reddito e lavoro<sup>11</sup>.

### 3. Conclusioni

La bicicletta modifica il tempo, ma anche lo spazio. Rifate con la macchina un tragitto particolarmente bello in bicicletta. [...] È] come se fosse un altro posto: si è impoverito (Tronchet, 2020, p. 231).

Il modo più adatto di contemplare le bellezze dei laghi di Garlate e di Olginate è, senza dubbio, la bicicletta, emblema della mobilità dolce, un mezzo di trasporto che permette un approccio al turismo meno violento, meno rapido e meno impattante. La lentezza, la silenziosità e l'assenza di emissioni inquinanti fanno della due ruote il veicolo ideale per immergersi nei paesaggi e poterli avvertire come parti integranti di sé stessi. Spostarsi in bicicletta è, di per sé, un'avventura e una scoperta, indipendentemente dal luogo che si visita e dal paesaggio che stiamo attraversando, perciò è una scelta che arricchisce e crea valore nelle nostre vite, rispettando l'ambiente e mantenendo in forma il nostro fisico (Madiati, 2013, s. pp.; Walker, 2017, pp. 11-35).

Altrettanto salutare è il camminare, un fenomeno in rapida espansione. Esso è sinonimo per eccellenza di un turismo responsabile, che permette di apprezzare più a fondo la realtà circostante, che può rendere migliori non solo sé stessi, ma anche il paesaggio, ed è divenuto qualcosa di socialmente utile per la salvaguardia del territorio. A chi va a piedi, infatti, tante cose dell'ambiente circostante non sfuggono, come accade a chi transita velocemente, supportato da rotaie o pneumatici (Basile, 2013, s. pp.).

Camminare in mezzo alla natura è anche, soprattutto, un'esperienza sensoriale, si partecipa con tutte le proprie fibre e i sensi al palpitare del mondo circostante. Esperienza fisica, mentale ed emozionale sono amplificate quando ci si muove senza fretta e consapevolmente. Le sensazioni divengono, allora, più facili da percepire. Gli elementi della natura, i suoi suoni e colori, appaiono qualcosa che è fuori del corpo e della mente, ma che nel frattempo interagisce profondamente con esse (ivi)<sup>12</sup>.

11. Un esempio è l'indotto del turismo, come alloggi in alberghi o in abitazioni private, ristoranti, bar, commercio al dettaglio, ecc., che qui ha sperimentato il terreno fertile per una rapida crescita.

12. A proposito del camminare e dell'uso della bicicletta, nello *slow tourism*, si vedano le interessanti considerazioni di Dickinson e Lumsdon (2010, pp. 119-131 e 135-139).



La ciclopedonale dei laghi di Garlate e Olginate offre tutte queste sensazioni.

Sensazioni che si imprimono nella mente e che invogliano a riviverle.

Un turismo che si inquadra, a tutti gli effetti, in quello di prossimità, l'espedito più semplice, ma efficace, per rilanciare il comparto in crisi dopo il Covid-19.

## Riferimenti bibliografici

- Aldeghi G., Riva G. (2016), *La torre dei d'Adda in Olginate-The d'Adda Tower in Olginate*, testo disponibile al sito <https://independent.academia.edu>.
- Associazione Italiana Greenways Onlus, *Che cosa sono le greenways*, testo disponibile al sito [greenways.it](https://www.greenways.it).
- Basile R. (2013), "Riscoprire le gambe: camminare", in Basile R., Madaia L., *Andare a piedi e in bicicletta. Manuale di mobilità sostenibile*, Area51 Publishing, San Lazzaro di Savena (BO), ebook, s. pp.
- Bergantino A.S., Buongiorno A., Intini M. (2021), *Mobilità e sviluppo turistico sostenibile. Una prospettiva economica*, Carocci, Roma.
- Bozzato S., Ceschin M.F., Ferrara G. (2017), *Del viaggio lento e della mobilità sostenibile. Itinerari, paesaggi, territori, esperienze*, Exòrma, Roma.
- Busi R., Pezzagno M., a cura di (2006), *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma.
- Calzati V. (2012), "Turista slow e stile di vita: una prima indagine sul territorio di Todi in Umbria", in Calzati V., de Salvo P., *Le strategie per la valorizzazione sostenibile del territorio. Il valore della lentezza, della qualità e dell'identità per il turismo del futuro*, FrancoAngeli, Milano, pp. 33-35.
- Calzati V., de Salvo P. (2012), "Introduzione", in Calzati V., de Salvo P., *Le strategie per la valorizzazione sostenibile del territorio. Il valore della lentezza, della qualità e dell'identità per il turismo del futuro*, FrancoAngeli, Milano, p. 9.
- Dalla Venezia A. (2011), "Presentazione", in Cortesi G., Umberto Raviolo, a cura di, *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, FIAB-Centro Studi Galimbene, Milano, p. 5.
- de Salvo P. (2011), "Cittàslow: un modello alternativo di sviluppo urbano lento e sostenibile", in Nocifora E., de Salvo P., Calzati V., a cura di, *Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano, pp. 47-48.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), "Cycling and Tourism", in Dickinson J., Lumsdon L., *Slow Travel and Tourism*, Earthscan, London-Washington, pp. 132-144..
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), *Slow Travel and Tourism*, Earthscan, London-Washington.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), "Walking and Tourism", in Dickinson J., Lumsdon L., *Slow travel and Tourism*, Earthscan, London-Washington, pp. 119-131.
- FIAB-LeccoCiclabile (2015), *La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e Olginate*, Carlotta Cameroni-openspace, Malgrate.

- Honoré C. (2005), *In Praise of Slow. How a Worldwide Movements is Challenging the Cult of Speed*, Orion, London (trad. it.: *Elogio della lentezza. Rallentare per vivere meglio*, Rizzoli, Milano, 2021).
- Madaia L. (2013), “Il mezzo di trasporto più ‘evoluto’: la bicicletta”, in Basile R., Madaia L., *Andare a piedi e in bicicletta. Manuale di mobilità sostenibile*, Area 51 Publishing, San Lazzaro di Savena (BO), ebook, s. pp.
- Manzoni A. (2020), *I Promessi Sposi*, Logistica S.r.l., Amazon Italia, Torrazza Piemonte (TO).
- Marcarini A. (2021), *Il Sentiero del Viandante. Da Lecco alla Val di Mello lungo il Lago di Como*, edicicloeditore, Portogruaro (VE).
- Monaco S. (2019), *Sociologia del turismo accessibile. Il diritto alla mobilità e alla libertà di viaggio*, PM Edizioni, Varazze (SV).
- Mottarella E. (2012), *Fotografia naturalistica-Laghi di Garlate e Olginate*, testo disponibile al sito [edoardomottarella.it](http://edoardomottarella.it).
- Panzeri E., Bin G., Marsico L. (2002), “Presentazione”, in *La CicloVia dei Laghi in Lombardia. Lecco, Como e Varese*, guida cicloturistica, Lito Immagine, Rodeano Alto (UD), p. 5.
- Pavione E., a cura di (2016), *Turismo sostenibile e valorizzazione del territorio. Sfide e opportunità di sviluppo del cicloturismo in Italia*, Aracne, Roma.
- Riconvertito in ciclopedonale l'ex ponte ferroviario del Lavello*, testo disponibile al sito <https://fiabitalia.it>.
- Savoja L. (2011), “Turismo lento e turisti responsabili. Verso una nuova concezione di consumo”, in Nocifora E., de Salvo P., Calzati V, a cura di, *Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano, pp. 98-99.
- Tronchet D. (2020), *Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino*, il Saggiatore, Milano.
- Turner T. (1995), “Greenways, blueways and Other Ways to a Better London”, *Landscape and Urban Planning*, 33: 269-282.
- Unipegaso Sanremo (2021), *Slow Tourism: tutti ne parlano*, testo disponibile al sito [www.unipegasosanremo.it](http://www.unipegasosanremo.it).
- Vergari A. (2002), *Slow Walk. Il manuale del camminare lento*, Macro Edizioni, Diegaro di Cesena (FC).
- Volpato P. (s.d.), *La ciclovia dei Laghi in Lombardia*, testo disponibile al sito [www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it).
- Walker P. (2017), *Noi ciclisti salveremo il mondo*, Sperling & Kupfer, Milano.

# *Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale)\**

di *Cinzia Podda\*\**, *Paolo Secchi\*\**

## **1. Premessa**

Riflettere sulla possibilità di collegare il turismo costiero a quello interno, attivabile grazie al potenziamento dell'attrattività di nuove destinazioni turistiche, e sperimentare alcune opzioni legate alle condizioni geografiche dei territori e al capitale territoriale presente nelle aree interne, è un obiettivo perseguito dalle politiche di sviluppo regionale e locale sostenute finanziariamente dalla programmazione europea e riprese dal Piano Strategico di Sviluppo e Marketing Turistico della Sardegna 2018-2021.

Uno dei primi aspetti di cui tener conto è legato alla fruizione dei sistemi di mobilità e trasporto pubblico nonché alla rifunzionalizzazione dei percorsi ferroviari dismessi, che possono divenire strategici per risolvere alcune carenze strutturali del turismo sardo e per rispondere alla necessità di delocalizzazione e destagionalizzazione.

La possibilità di riuso di alcune linee ferroviarie secondarie<sup>1</sup> della Sardegna cessate nella seconda metà del Novecento si profila quando, in seguito all'iniziativa dell'allora Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) e col supporto di fondi europei, venne riaperta la linea Tresnuraghes-Bosa e realizzato un museo ferro-

\* Il paragrafo 2 è da attribuire a Paolo Secchi, gli altri a Cinzia Podda, Università di Sassari.

\*\* Dipartimento di Storia, scienze dell'uomo e della formazione, Università degli Studi di Sassari.

1. Si tratta di quelle linee realizzate dalla Società strade ferrate secondarie della Sardegna con l'intento di favorire la comunicazione tra aree "isolate" a causa della particolare configurazione del territorio: sono dette "a scartamento ridotto" in quanto la distanza tra i binari è inferiore rispetto a quella delle linee principali. Negli anni Trenta del Novecento la Sardegna disponeva di 958 km di linee a scartamento ridotto e 418 km a scartamento ordinario, con un rapporto km ferroviari/abitanti tra i più alti d'Italia, poi ridotti per la perdita delle originarie funzioni e per l'obsolescenza tecnologica (RAS, 2018b).

viario a Cagliari. La proposta trovò il supporto del Consiglio regionale nella mozione 90/9 del 17/10/2006 volta a “promuovere, d’intesa con gli enti locali interessati e gli operatori privati, un progetto regionale di valorizzazione del Trenino Verde” che prevedeva l’adeguamento della linea e il potenziamento del materiale rotabile fondato sul ripristino delle vecchie locomotive e su nuove carrozze panoramiche<sup>2</sup>. Nonostante la condivisione iniziale, la fase attuativa ha incontrato difficoltà politiche e procedurali che ne hanno ritardato la realizzazione. Solo con la rimodulazione di alcuni programmi tendenti a velocizzare la spendita dei fondi programmati si è giunti a un riavvio, grazie anche all’individuazione, nel 2018, dell’Agenzia regionale per lo sviluppo dei trasporti (ARST) quale soggetto attuatore dell’intervento<sup>3</sup>. Ma è con l’approvazione del programma degli interventi di riqualificazione delle linee classificate ad uso turistico<sup>4</sup>, predisposto dall’ARST (DGR 3/23 del 15/01/2019), che prende avvio il piano di azione volto alla messa in esercizio di alcune linee ferroviarie dismesse atte al servizio del *Trenino Verde della Sardegna*<sup>5</sup>, peraltro contemplata dalla recente approvazione della Legge n. 128 del 09/08/2017 con l’inserimento di tutte le tratte di pertinenza del TV.

Analogamente alle esperienze di Francia, Spagna e Svizzera (trenino rosso del Bernina)<sup>6</sup> sull’uso dei treni per finalità turistiche “anche le ferrovie in Gestione Governativa della Sardegna hanno intrapreso da anni la strada di destinare a servizio turistico una consistente quota (il 64%) delle tratte (circa 400 km) per le quali la continuazione dell’esercizio ordinario non era giustificata [...] dal volume di domanda” (RAS, 2008, p. 395).

2. L’espressione *Trenino Verde (TV)*, usata per indicare i convogli destinati alla mobilità turistica, venne utilizzata per la prima volta nel 1984 in riferimento ai tratti di vegetazione presente lungo la linea Mandas-Tortolì. Oggi è riferita ai treni d’epoca impiegati per il trasporto di turisti o alle linee in cui sono in corso progetti di valorizzazione per uso turistico.

3. La Regione ha portato avanti il progetto di valorizzazione del TV con l’inserimento del progetto pilota nei programmi d’intervento delle aree sottosviluppate, FAS 2007-2013, anche se i fondi stanziati non sono stati spesi. Nel 2010, in seguito all’impegno di potenziamento del sistema ferroviario e del TV, destinando 12,43 milioni di euro per il restauro del parco rotabile d’epoca, si è avviata la procedura per il suo riconoscimento quale patrimonio dell’UNESCO. Con la riprogrammazione delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020 è stata rimarcata la volontà di rilanciare il turismo legato al TV con risorse pari a 5,3 milioni di euro (RAS, 2010).

4. Le linee ferroviarie ad uso turistico si sviluppano su 438,02 km e sono suddivise in quattro tratte: Mandas-Arbatax (159+063 km), Isili-Sorgono (83+010 km), Macomer-Bosa Marina (46+032 km), Sassari-Palau (149+915 km).

5. Le linee ferroviarie secondarie attualmente dismesse risalenti agli ultimi decenni del XIX secolo furono realizzate sia per esigenze minerarie o portuali (156+200 km) sia per collegare territori ancora privi di servizi di trasporto pubblico. Le prime sorsero in applicazione della Legge n. 3011 del 25/03/1885 e con il R.D. n. 4041 del 01/08/1886 si affidò “la concessione della costruzione e dell’esercizio delle Strade Ferrate Secondarie nell’isola di Sardegna” (RAS, 2010).

6. La linea, tra St. Moritz e Tirano, collega il Nord e il Sud Europa (fino alla Valtellina). La celebre tratta panoramica fa parte del *Patrimonio mondiale Unesco della Ferrovia Retica - un paesaggio davvero unico* ([urly.it/3nh9t](http://urly.it/3nh9t)).

Il progetto *TV* prevede la riattivazione di quattro dei cosiddetti “rami secchi” delle vecchie linee a scartamento ridotto che attraversano territori caratterizzati da aspetti ambientali e paesaggistici particolarmente suggestivi: la Sardegna nord-orientale (dal Sassarese alla Gallura interna e costiera), con la tratta Sassari-Palau; il Marghine occidentale, la Planargia e il Montiferru, con la tratta Macomer-Bosa; il Mandrolisai e il Sarcidano, con la tratta Isili-Sorgono; le valli del Flumendosa, le Barbagie e l’Ogliastra, con la linea Mandas-Arbatax (fig. 1). Il progetto, di oltre 17 milioni di euro complessivi, è stato proposto all’attenzione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Prende così avvio una delle più originali iniziative turistiche destinata a segnare il futuro del turismo sardo, offrendo le emozioni di un prodotto esperienziale efficace e innovativo legato alla cultura e all’ambiente. L’idea di considerare il *TV Macomer-Bosa* una delle ipotesi di collegamento tra il turismo costiero e quello interno diventa quindi praticabile su uno degli aspetti più rilevanti della nuova proposta di destinazione turistica e si cercherà di valutare il possibile apporto della geografia circa la delocalizzazione e la destagionalizzazione del “monoprodotto” balneare.

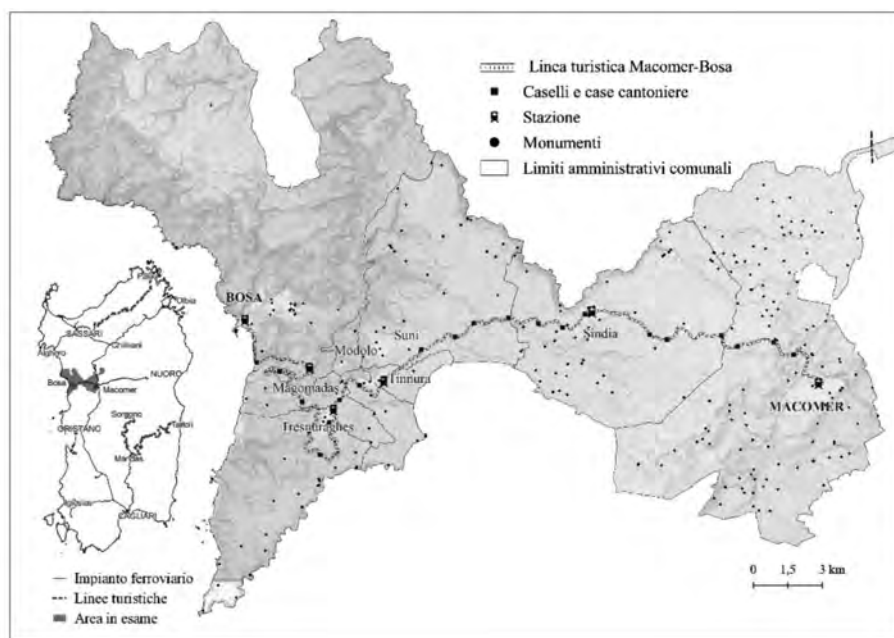


Fig. 1 - Il percorso del Trenino Verde Macomer-Bosa (Fonte: elaborazione grafica dell'autore su dati RAS)

## 2. Territorio e ferrovia, una sinergia possibile

L'area d'interesse del lavoro ricade nel settore occidentale della Sardegna e si sviluppa intorno a un asse pressoché perpendicolare alla costa che va da Bosa a Macomer, comprendendo alcuni comuni situati tra le regioni geografiche della Planargia, del Montiferru e del Marghine. Interessa particolarmente l'altopiano della Planargia, una sorta di tabulato vulcanico debolmente inciso dall'erosione fluviale la cui altitudine, compresa fra i 600 e i 300 m/slm, degrada verso occidente, lasciando il posto, in prossimità di Suni, a una conca collinosa che si apre ad anfiteatro sul mare. Dalla stazione di Bosa Marina<sup>7</sup> – centro satellite di Bosa sviluppatosi turisticamente dopo gli anni Sessanta – a Tresnuraghes, il tracciato ferroviario del TV si snoda lungo un percorso articolato in una sequenza di spiagge e piccoli promontori, per addentrarsi successivamente verso l'interno (nel territorio dei comuni di Modolo, Magomadas, Flussio, Tinnura, Suni, Sindia e Macomer) nei paesaggi del vino e dell'olio e nelle aree dominate dalla macchia mediterranea e dai pascoli dell'altopiano, caratterizzate da un importante patrimonio culturale.

Oltre al paesaggio costiero è soprattutto quello della vite a rappresentare l'eccellenza del percorso per la presenza della Malvasia, un vitigno autoctono da cui si ottiene un bianco molto apprezzato capace di generare importanti flussi turistici. Il territorio possiede un capitale territoriale di grande valore in cui spiccano un sistema di nuraghi perfettamente conservati (molti dei quali visibili dal tracciato ferroviario) e numerosi monumenti (prevalentemente edifici di culto) di epoche posteriori<sup>8</sup> che connotano il paesaggio in senso religioso testimoniando un passato illustre noto ancora a pochi. La realtà geografica più importante dell'area è Bosa che si affaccia sulla foce del Temo, unico fiume navigabile dell'Isola, e conserva ancora, sul colle di Serravalle, il castello Malaspina del XII secolo. La cittadina di Macomer, grazie alla sua posizione, costituisce il polo centrale dell'area interna e rappresenta uno dei principali snodi dei collegamenti e dei trasporti, intercettando la viabilità trasversale che da Bosa raggiunge Orosei sulla costa orientale e il raccordo ferroviario più importante della Sardegna che collega Cagliari a Porto Torres e Olbia. Un percorso suggestivo e integrato con il territorio che ritorna sulla viabilità locale e sulle principali strade di connessione statale scandendole

7. È l'ultima tappa della linea: il tratto che prosegue per la città di Bosa, attualmente in disuso per cause strutturali, è uno dei segmenti che integrano il servizio dei treni turistici con la rete degli itinerari ciclabili, garantendo la continuità dei percorsi e la possibilità di addentrarsi in paesaggi suggestivi non diversamente visitabili (RAS, 2018b).

8. Degni di nota sono i resti dell'abbazia cistercense di Santa Maria di Corte (XII secolo) nel territorio di Sindia (NU) la quale costituiva il centro di riferimento di un sistema territoriale agricolo che ha contribuito a caratterizzare culturalmente il paesaggio (Podda, Secchi, 2019).

con passaggi a livello, stazioni e caselli, di cui sono spesso evidenti solo poche tracce: nel percorso ferroviario, di 46+032 km da Bosa Marina a Macomer, che prevede sette fermate, sono presenti ben 33 caselli-case cantoniere e sei stazioni.

Il tracciato ferroviario è stato oggetto, di recente, di un progetto di valorizzazione e rifunzionalizzazione, voluto dalle Unioni di Comuni del Marghine e della Planargia, che prevede la ristrutturazione di 22 caselli e cinque stazioni – con la realizzazione, a Bosa Marina, Tresnuraghes e Sinda, di ostelli con 16-18 posti letto per soggiorni di breve e medio periodo e, a Modolo e Tinnura, case per gruppi di 8-12 persone attrezzate per il lungo periodo –, nonché di 14 case cantoniere destinate ad uso abitativo per ospitare singoli, famiglie o piccoli gruppi, dal breve al lungo periodo. Il progetto, ancora allo stadio di fattibilità tecnico-economica, si presenta originale e interessante perché propone un articolato percorso turistico collegato alle ciclovie, anch'esse in fase di realizzazione e legate al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e perché teso a recuperare le strutture del tracciato, dalla cui riconversione potrebbero derivare ricadute notevoli in termini d'integrazione tra le sue potenzialità, qualificazione e ampliamento dell'offerta turistica.

### 3. Un turismo da “inventare”

La geografia del territorio interessato dal percorso del *TV* evidenzia la differenza tra i comuni costieri (Bosa, Tresnuraghes e Magomadas), a vocazione turistica incentrata prevalentemente sulla stagione balneare, e quelli dell'interno, sebbene Macomer – che per la sua posizione rappresenta il naturale crocevia del sistema delle comunicazioni – registri flussi turistici maggiori rispetto ai comuni limitrofi. Uno sguardo alle statistiche relative all'andamento di arrivi e presenze nel periodo 2017-2019 fornisce la dimensione del fenomeno la quale, se rapportata ai dati provinciali e regionali, mostra la debolezza del territorio rispetto al comparto turistico isolano<sup>9</sup>. In tale contesto emerge il dato di Bosa, che nel 2017 registra 26.222 presenze totali con

9. L'analisi, fondata su un brevissimo periodo di osservazione, fornisce un quadro di massima del turismo nel territorio esaminato. Occorre considerare, al riguardo, che una verifica eseguita su un *range* temporale più ampio – a parte la variazione del numero di esercizi ricettivi, soprattutto a Bosa – ha evidenziato la stessa dinamica. Inoltre, i dati del 2020 risultano poco significativi a causa della pandemia da Covid-19 che ha inciso negativamente anche sul comparto turistico isolano. Di maggiore interesse potrebbe risultare l'analisi a partire dal 2021, soprattutto in relazione alla tratta del *TV* Macomer-Bosa, in considerazione anche dei programmi di riqualificazione delle linee ferroviarie (già in corso), e di ristrutturazione del relativo patrimonio edilizio qualora venissero confermati i finanziamenti del progetto.



un *trend* positivo (34.634 nel 2018 e 38.442 nel 2019) e un soggiorno medio di 2,7 giornate per l'intero periodo. L'incidenza è invece nettamente inferiore negli altri comuni costieri, rispettivamente con 2.965, 2.951 e 3.568 arrivi nel triennio di riferimento per Tresnuraghes e 654, 1.370 e 1.670 per Magomadas, con una tendenza positiva che varia da 2,7 a circa 3 giorni di soggiorno nel 2019. Tra i comuni dell'interno figura solo Macomer, che nello stesso triennio registra 2.925, 3.123 e 3.355 arrivi, mentre la permanenza passa da 2,2 a 2 e a 2,4 giornate negli esercizi ricettivi (fig. 2). Per lo stesso periodo, il valore degli arrivi totali in Provincia di Oristano<sup>10</sup> è di 216.012 per il 2017, 243.082 per il 2018 e 261.249 per il 2019, segnando un *trend* in leggero aumento, seguito anche dalle presenze medie del 2017 e 2018 (da 2,94 a 2,96) per poi diminuire nel 2019 (2,85). Rapportando questi dati a quelli delle altre province sarde, emerge la modesta consistenza della dimensione turistica di quella oristanese: una criticità che appare evidente osservando i dati regionali, con 3.097.366 (2017), 3.280.894 (2018) e 3.444.058 (2019) arrivi cui corrisponde una presenza media di 4,6 giorni nei primi due anni e di 4,4 nel terzo.

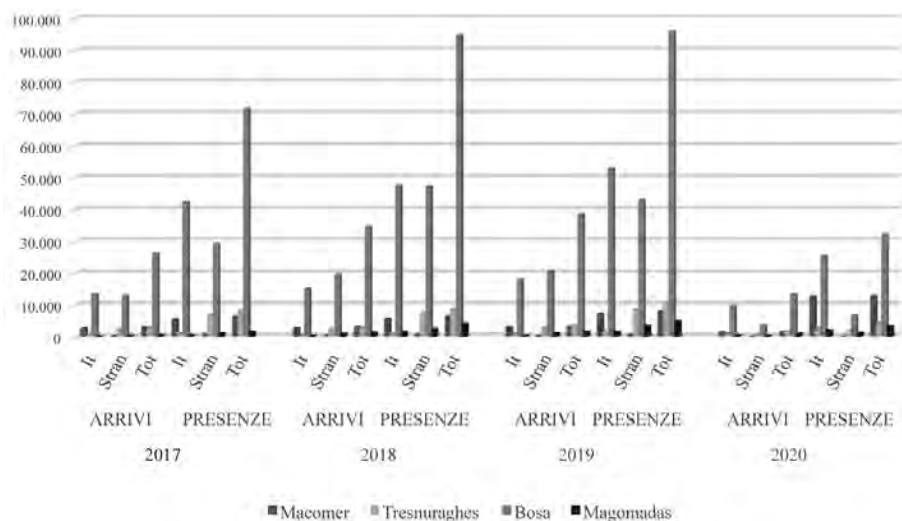


Fig. 2 - Arrivi e presenze nel periodo 2017-2018 (Fonte: Sardegna statistiche, elaborazione grafica dell'autore)

10. I comuni di Macomer e Sindia appartengono alla provincia di Nuoro, pertanto i dati di arrivi e presenze non sono computati nella valutazione della provincia di Oristano.



Tali valutazioni dimostrano la fragilità generale del comparto turistico dell'area in esame, soprattutto se si considera che la città di Bosa possiede un sistema strutturato di servizi di ricettività alberghiera ed extralberghiera<sup>11</sup> e se la si mette a confronto con la popolazione residente, di 7.533 abitanti al 31/12/2020, e con la scarsissima presenza di strutture di accoglienza negli altri due comuni costieri (Sardegna statistiche, 2021).

#### **4. *Trenino Verde* e turismo: una prospettiva concreta**

Il polo turistico definito dalla linea ferroviaria è rappresentato dalla città di Bosa, a partire da cui si struttura l'idea della possibile implementazione degli arrivi e delle presenze anche in relazione alla destagionalizzazione e alla delocalizzazione verso i comuni interni serviti dal *TV*. Occorrerebbe, pertanto, svilupparne l'attrattività partendo da proposte che tengano conto delle dotazioni esistenti e della disponibilità di capitale territoriale. Una ricchezza che il territorio in esame offre, con una dotazione di beni culturali che, unitamente alla Malvasia, potrebbero già rappresentare un forte attrattore, soprattutto per l'enoturismo, il turismo culturale, religioso ed emozionale. Il progetto del *TV* può contribuire all'implementazione dell'attrattività di questi prodotti e rappresentare, nel contempo, un requisito ulteriore di competitività, data l'eccellenza e l'unicità della proposta, caratterizzata da una domanda sempre crescente. Ma può anche rappresentare, in particolare per i comuni dell'interno, un volano di sviluppo capace di stimolare processi di delocalizzazione, la cui fattibilità è evidenziata proprio dalla recente attivazione della tratta Macomer-Bosa, la quale, ad ora, garantisce due servizi: corse a noleggio e a calendario. L'analisi dei dati relativi al periodo 2017-2019 fornisce un'idea del fenomeno, pur considerando che nel 2019 il servizio è stato avviato con ritardo (agosto) per ragioni amministrative: nel 2017 il numero di passeggeri è stato di 2.191, nel 2018 di 2.064 e nel 2019 di 687, mentre la produzione treno-km è stata rispettivamente di 3.754, 1.938 e 1.065. Se si considerano i dati relativi alle altre tratte, in particolare la Sassari-Palau (rispettivamente con 11.695, 6.436 e 3.287 passeggeri e 19.852, 10.479, 4.779 km) e la Mandas-Arbatax (con 4.036, 6.001 e 3.481 passeggeri e 10.028, 11.549 e 6.664 km), i valori sono esigui ma degni di nota e proporzionalmente in linea con quelli relativi all'andamento generale del fenomeno turistico (ARST, 2019).

In virtù della particolare caratterizzazione della proposta, il *TV* può favorire lo sviluppo turistico del territorio, incentivando processi di delocalizzazione, e interagire (o costituire un'alternativa) col turismo marino, implementato

11. Una recente indagine comunale ha evidenziato la presenza tra Bosa e Bosa Marina di 9 alberghi, 2 alberghi diffusi, 1 albergo rurale, 27 B&B, 5 case e appartamenti per vacanze, 2 *residence*, 108 case in locazione turistica breve mentre, da un'indagine su siti dedicati (Airbnb, Booking, Homeaway), risultano 399.

con quello culturale, enogastronomico ed emozionale. Il *target* turistico presente sul territorio, specie a Bosa, sembra in linea con la tipologia di turisti interessati a tale esperienza, come dimostra l'analisi sulla ricettività, in prevalenza diffusa ed extralberghiera, con un elevato numero di locazioni brevi e un'ampia offerta che presuppongono un turismo familiare o "fai da te" alla ricerca di un prodotto alternativo a quello balneare. Il percorso del TV risponde appunto a questa esigenza, con una proposta rinnovata, ricca di opzioni (differenti ma integrate) e un filo conduttore che prende avvio dalla stazione di Bosa Marina, a pochi metri dalla spiaggia.

La realizzazione di tale connubio, oltre al recupero delle strutture che hanno fatto la storia del territorio e caratterizzato il paesaggio con i segni delle antiche culture, consentirebbe nuove ipotesi di sviluppo e una rigenerazione territoriale altrimenti difficile. Un fine raggiungibile mediante il ripristino delle strutture e delle infrastrutture necessarie ad attivare il percorso turistico, ma, soprattutto, grazie a un adeguato processo di promozione e gestione che consenta al sistema il conseguimento degli obiettivi.

## Riferimenti bibliografici

- ARST (2019), *Annual report ARST 2019*, Cagliari.
- Comune di Macomer (2021), *Rifunzionalizzazione dei beni del patrimonio immobiliare della Regione Sardegna. Interventi su beni del patrimonio ferroviario. Ferrovia Macomer-Bosa*.
- Mattone A., Cocco M.B., a cura di (2016), *Bosa e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, Delfino, Sassari.
- Pirinu A., Sistu G. (2015), *Paesaggi imperfetti. Il Di-Segno del Paesaggio della Planargia Costiera (Sardegna Centro-Occidentale)*, Edifir, Firenze.
- Podda C., Secchi P. (2019), "Territorio, fede, paesaggio. Il ruolo degli edifici di culto nella caratterizzazione dei paesaggi del passato", in *Asita 2019*, Milano.
- RAS (2008), *Piano Regionale dei Trasporti*, Cagliari, testo disponibile al sito [url.it/3nktx](http://url.it/3nktx), 30/04/2022.
- RAS (2010), *Il Trenino Verde della Sardegna. Sostenibilità, Rilancio e Sviluppo*, Cagliari.
- RAS (2018a), *Destinazione Sardegna 2018-2021. Piano Strategico di Sviluppo e Marketing Turistico della Sardegna*, Cagliari, testo disponibile al sito [url.it/3nhht](http://url.it/3nhht), 30/04/2022.
- RAS (2018b), *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna*, Cagliari, testo disponibile al sito [url.it/3nkty](http://url.it/3nkty), 30/04/2022.
- Sardegna statistiche (2021), *Tavole di approfondimento. Turismo per comuni (2017-2020)*, testo disponibile al sito [url.it/3nkzr](http://url.it/3nkzr), 30/04/2022.
- Sgi (2004), *Rapporto annuale 2004. Trasporti in Italia: oggi e domani*, Società Geografica Italiana, Roma.
- Spagnoli L., Varasano L.G. (2020), "Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla 'Ferrovia Ciclabile Lucana': le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino", *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 170: 145-164.

# *La Greenway di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio*

di Roberto Rovelli\*, Giulio Senes\*, Andrea Marchisio\*\*

## **1. Le ferrovie dismesse e la loro valorizzazione come *greenways***

In Italia, a partire dagli anni Trenta, la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie minori, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del Paese, godendo in molti casi di paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali. Ad esse si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Ciò ha determinato complessivamente la chiusura di oltre 7.000 km di linee ferroviarie, molte delle quali giacciono tuttora in stato di abbandono: un patrimonio che comprende sedimi continui che si snodano nel territorio collegando città, borghi e villaggi rurali, centinaia di opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli ([www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)).

Nell'ultimo ventennio anche nel nostro Paese è cresciuta la consapevolezza del valore di tale patrimonio e della possibilità di riutilizzarlo per soddisfare la crescente domanda di percorsi per gli spostamenti con mezzi non motorizzati, la ricreazione all'aria aperta e il cicloturismo. Se nel secolo scorso le ferrovie dismesse erano considerate soprattutto un "problema", ora sono sempre più viste come una "risorsa", in grado di stimolare nuove forme di mobilità e turismo sostenibile e di generare ricadute economiche e sociali per i territori attraversati. Ciò è confermato dal fermento legislativo degli ultimi anni attorno a questo argomento, conclusosi con l'approvazione della Legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che ha previsto il recupero a fini ciclabili dei "sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario".

\* Dipartimento di Scienze agrarie e ambientali - Produzione, territorio, agroenergia, Università degli Studi di Milano.

\*\* Libero professionista.

Le vecchie ferrovie costituiscono infrastrutture privilegiate per la realizzazione delle *greenways*: hanno infatti tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e diversamente abili. Inoltre, attraverso il loro recupero come vie verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, come ponti, gallerie, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di servizi per i fruitori, tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio. Senza dimenticare che, attraverso la trasformazione in vie verdi, è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, evitando che vengano cancellati dall'espansione dei nuclei urbani, dalla creazione di nuove strade, dall'occupazione abusiva da parte di privati o dalla natura che se ne riappropria (Rovelli *et al.*, 2004).

Al fine di valorizzare tali specificità delle *greenways* realizzate lungo le ferrovie dismesse è necessario che gli interventi di riutilizzo non si limitino alla creazione di semplici piste ciclabili di valenza locale pensate principalmente per la mobilità quotidiana, ma mirino allo sviluppo di veri e propri progetti integrati di sviluppo, in grado di far risaltare il passato ferroviario e promuoverne la fruizione turistica, creando un'infrastruttura per la riscoperta dei territori circostanti a piedi, in bicicletta e a cavallo, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche (Rovelli, 2019).

In tale quadro, il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora, in provincia di Lecco, vuole cercare di “andare oltre” l'infrastruttura creando una sequenza di spazi dove gli utenti potranno fare esperienze diverse, dalle più passive a quelle più attive.

## **2. I tratti ferroviari dismessi in seguito a varianti di tracciato della linea Monza-Lecco**

I lavori di raddoppio della linea ferroviaria Monza-Lecco hanno determinato, tra il 2000 e il 2008, la dismissione di 10,7 km del tracciato ottocentesco a singolo binario tra le stazioni di Cernusco-Merate e Calolziocorte-Olginate, suddivisi in tre tronchi discontinui intervallati da porzioni di sede ferroviaria ancora in uso. Tale condizione è tipica dei tracciati ferroviari dismessi in seguito a varianti di tracciato e determina maggior complessità in fase di progettazione, in quanto è necessario un attento studio del tracciato della *greenway* per garantire la continuità e la piacevolezza del percorso anche dove non è possibile recuperare il vecchio sedime.

Il progetto di recupero come *greenway*, promosso dal comune di Olgiate Molgora e recentemente finanziato da Fondazione Cariplo, in una prima fase interesserà solo i seguenti tratti ferroviari dismessi:

- un tratto di circa 1,7 km in frazione Pianezzo nel comune di Olgiate Molgora (tratto “sud”), dal km 18+0 al km 19+8 della linea Monza-Lecco, che disegna un’ansa attorno alla collina di Roncaglia;
- un tratto di circa 2,9 km tra la frazione Olcellera nel comune di Olgiate Molgora e la stazione di Airuno (tratto “nord”), dal km 21+7 al km 24+6, ricadente in parte anche nel comune di Brivio, che aggira il Monte Crosaccia.

Il tratto ferroviario “sud” è stato dismesso nel 2007 e si sviluppa a livello del piano di campagna con una pendenza massima dell’11%. Attraversa l’alta pianura agricola lungo il torrente Molgora, lambendo il nucleo storico di Pianezzo, è completamente disarmato ed è utilizzato come strada campestre o abbandonato, con sviluppo in alcuni tratti di vegetazione avventizia lungo il sedime. Limitata e poco significativa risulta la presenza di vegetazione arborea. In questo tratto sono presenti 3 attraversamenti a raso con strade comunali e un attraversamento del fiume Molgora, che veniva effettuato per mezzo di un ponte in muratura di circa 5,00 m di luce non più esistente. In corrispondenza dell’ex passaggio a livello con l’attuale Via Pianezzo in comune di Olgiate Molgora è presente una casa cantoniera doppia, attualmente inutilizzata, mentre un’altra casa cantoniera doppia che sorgeva in corrispondenza dell’ex passaggio a livello con l’attuale Via Pilata/Via del Calendone, sempre ad Olgiate, è stata demolita.

Il tratto ferroviario “nord” è stato dismesso nel 2008 e si sviluppa generalmente a mezza costa a monte di zone residenziali e industriali, attraversando una zona di terrazzamenti storici e un’area boschiva con significative presenze di *Carpinus betulus*, *Quercus robur* e *Castanea sativa*, offrendo numerosi spunti panoramici. Presenta una pendenza massima dell’11%. Il binario e la palificazione che sosteneva la linea di contatto aerea sono stati rimossi, mentre resta in sito la massicciata ferroviaria. Eccetto un breve tratto all’estremità sud che è stato locato ad un privato per l’accesso alla propria abitazione, il restante tratto è inutilizzato e per lunghi tratti invaso da una rigogliosa vegetazione avventizia (*Robinia pseudoacacia*, *Buddleja davidii*, *Rubus* spp., *Clematis vitalba*, *Phytolacca americana*). Lungo questo tratto dismesso vi sono 10 ponti e ponticelli su torrenti, fossi e sentieri, di luce non superiore a 3,00 m, e una galleria artificiale di circa 160 m (con aperture sul lato a valle). Non vi sono attraversamenti a raso con strade. All’inizio del tratto dismesso, nei pressi del nucleo storico di Valmara ad Olgiate, è presente una casa cantoniera doppia, attualmente inutilizzata.

### **3. Il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora**

Il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora nasce dalla volontà delle amministrazioni locali di recuperare il sedime ferroviario dismesso della linea Milano-Lecco per realizzare una dorsale ciclopedonale avente sia una valenza

locale che una funzione turistica, in accordo con quanto previsto dai rispettivi Piani di Governo del Territorio (PGT), dal Piano Provinciale di Rete Ciclabile e come desiderato dalla popolazione. Un'indagine svolta nel 2017 su un campione di residenti aveva infatti evidenziato che, nonostante gli spostamenti a piedi e in bicicletta per motivi di studio e lavoro fossero limitati (meno del 7% degli intervistati si sposta con tali mezzi a fronte del 27% che lavora o studia entro 5 km dalla propria abitazione), l'89% effettua passeggiate a piedi all'aperto e il 48% uscite in bicicletta. Il 98% degli intervistati è favorevole al progetto di valorizzazione come *greenway* del vecchio sedime ferroviario e la maggioranza (54%) intende usare il percorso per passeggiate a piedi, mentre il 46% privilegierebbe l'uso in bicicletta. Prevalgono significativamente coloro che vorrebbero usare il percorso con la famiglia (47%), mentre il 28% lo userebbe da solo e il 25% con amici.

L'area attraversata dalla *greenway* è densamente popolata, con una popolazione totale di circa 35.000 abitanti e una densità abitativa di circa 1.000 ab/km<sup>2</sup>, discretamente urbanizzata (circa il 16% della superficie) e riccamente innervata dalle infrastrutture viarie; è altresì interessata da due parchi, il Parco Regionale di Montevecchia e della Valle del Curone e il Parco Locale di Interesse Sovracomunale Monte di Brianza, che ne sottolineano il valore naturalistico e paesaggistico.

Le scelte progettuali sono state ispirate ai seguenti criteri guida, condivisi con le amministrazioni locali:

- creazione di un'infrastruttura adatta alla mobilità dolce, attraverso la scelta preferenziale di percorsi poco pendenti;
- assicurazione di adeguate condizioni di sicurezza ai fruitori, in rapporto ai tipi di utenza prevedibili;
- contenimento dei costi di realizzazione e manutenzione della *greenway*, evitando l'espropriazione di aree private;
- connessione dei servizi pubblici esistenti nelle vicinanze.

La *greenway* proposta, che costituisce parte dell'itinerario 16 “*Greenway* della ex ferrovia Airuno-Cernusco-Carnate” del Piano Provinciale di Rete Ciclabile, sarà realizzata attraverso il recupero di 4,1 km dell'ex tracciato ferroviario: 1,6 km del tratto dismesso “sud” e 2,5 km del tratto “nord”. Il loro collegamento avverrà attraverso la valorizzazione di piste ciclopedonali esistenti (0,9 km) e strade rurali (0,4 km), la realizzazione ex novo di piste e corsie ciclopedonali lungo strade comunali (1,2 km) e l'utilizzo promiscuo di alcuni tratti di strade a scarso traffico all'interno di Zone residenziali a Traffico Moderato (Zone 30) esistenti o in progetto (1,5 km), garantendo così la continuità del percorso e, allo stesso tempo, la connessione delle principali risorse e centri di vita del territorio. Complessivamente la *greenway* avrà uno sviluppo di 8,1 km, partendo dal confine nord-occidentale del comune di Cernusco Lombardone (da dove è possibile raggiungere la relativa stazione per mezzo di un percorso ciclopedonale già esistente) e terminando alla stazione di Airuno;

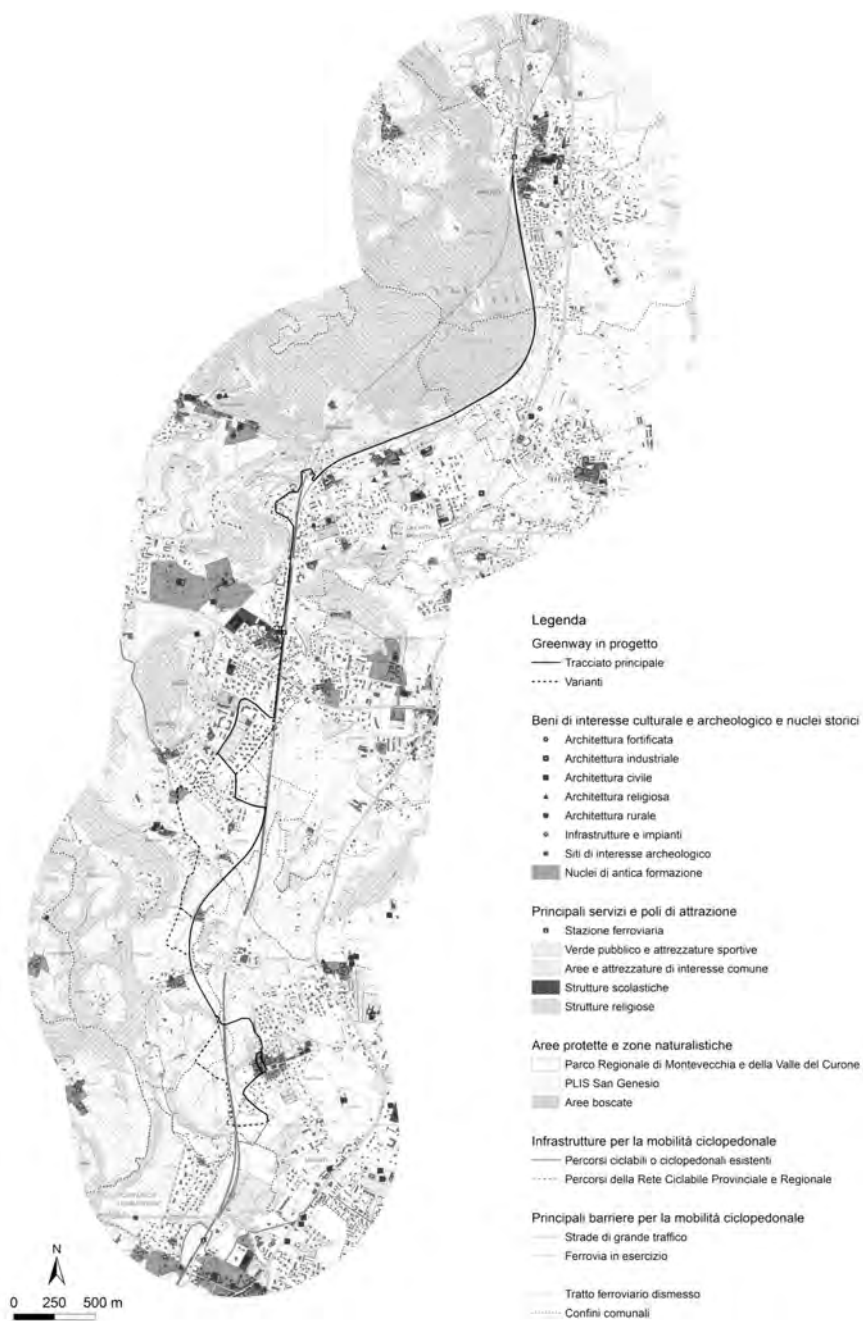


Fig. 1 - Tracciato della Greenway di Olgiate Molgora e connessioni con il territorio (Fonte: elaborazione degli autori)



costituirà un'infrastruttura multifunzionale, utilizzabile sia per la mobilità quotidiana a piedi e in bicicletta tra i centri abitati, le loro frazioni, gli insediamenti produttivi e i servizi comunali, sia per le attività ricreative e sportive all'aperto (fig. 1). Connettendo tre stazioni ferroviarie (Cernusco-Merate, Olgiate-Brivio-Calco e Airuno) promuoverà altresì l'intermodalità bici+treno per gli spostamenti più lunghi. Accanto al percorso principale della *greenway* sono stati progettati dei percorsi secondari, da realizzare in un secondo tempo, che permetteranno un miglior collegamento delle frazioni di Beolco e Pianezzo del comune di Olgiate e che, insieme ad altri percorsi e itinerari ciclopedonali previsti dai PGT che si conetteranno in futuro alla *greenway*, consentiranno di consolidarne il ruolo di asse portante della rete di mobilità dolce locale e di ampliarne le connessioni con il territorio.

L'estensione, in una seconda fase, del progetto di riutilizzo come *greenway* al terzo tratto dismesso della linea Monza-Lecco tra Airuno e Calolziocorte (di cui è già stato recuperato ad uso ciclopedonale il ponte in ferro sul fiume Adda) consentirà il collegamento della *Greenway* di Olgiate Molgora con la città di Lecco e l'itinerario "Adda" della Rete Ciclabile Regionale, incrementandone la fruizione anche a scopo turistico. Valenza turistica che sarà ulteriormente incrementata quando saranno completati gli altri tre itinerari del Piano Provinciale di Rete Ciclabile (n. 10 "Collegamento Media Brianza", n. 14 "Nord Meratese-Parco Montevecchia-Sartirana-Parco Adda" e n. 5 "Brianza Centrale Est-Ovest") che si interconnettono con la *greenway*.

#### **4. Le soluzioni progettuali adottate**

Entrando maggiormente nei dettagli progettuali, i tratti di *greenway* realizzati lungo il vecchio sedime ferroviario avranno una sezione trasversale variabile tra 5 e 7 m, con una pista centrale pavimentata di 3 m e due fasce laterali a verde, dove saranno piantumati alberi e arbusti per ombreggiare il percorso, schermare le viste meno gradevoli e accrescere la piacevolezza delle passeggiate. Laddove presente, la massicciata ferroviaria potrà essere reimpiegata come sottofondo per la nuova pavimentazione, che sarà realizzata in terra stabilizzata, per favorire la permeabilità all'acqua e una miglior integrazione nel contesto rurale circostante. Per la sistemazione a verde si utilizzeranno essenze tipiche della zona, che ben si integrano nel paesaggio circostante e richiedono poche cure, a foglia caduca (per favorire il passaggio dei raggi solari nella stagione invernale), con apparato radicale non superficiale (per evitare danni alla pavimentazione) e con impalcato alto (per non creare problemi agli utenti e garantire un'ampia visuale) (Mezzano *et al.*, 2018). Nel comune di Olgiate Molgora è prevista l'installazione di una passerella in legno di 5,00 m sul torrente Molgora, che sostituirà l'originario ponte in muratura non più esistente.



te, mentre nel comune di Brivio si provvederà ad illuminare adeguatamente la vecchia galleria ferroviaria.

Nei tratti urbani, le nuove piste ciclopedonali saranno generalmente realizzate sui marciapiedi, avranno una sezione trasversale di 2,5 m con pavimentazione in conglomerato bituminoso, e saranno ricavate attraverso interventi di riqualificazione delle strade interessate, con spostamento di parcheggi e corsie stradali. Solo in un breve tratto a senso unico di Via Olcellera ad Olgiate, a causa della ridotta sezione stradale, sarà realizzata una corsia ciclabile monodirezionale.

Gli attraversamenti a raso tra i tratti di *greenway* in sede propria e la rete stradale sono stati progettati con l'obiettivo di minimizzare i conflitti tra gli utenti deboli e i veicoli motorizzati e garantire adeguate condizioni di sicurezza. Oltre all'installazione della segnaletica orizzontale e verticale prevista dal Codice della Strada, si è scelto di utilizzare una pavimentazione differente per evidenziare la discontinuità esistente, di installare dei moderatori di velocità lungo le strade più trafficate e di posizionare dei dissuasori mobili all'ingresso della *greenway* per impedire l'accesso ai veicoli a motore (eccetto eventuali mezzi di soccorso) e costringere i ciclisti a ridurre la velocità in prossimità dell'attraversamento (Toccolini *et al.*, 2004). Le intersezioni presenti nei tratti promiscui lungo strade veicolari saranno invece generalmente regolate dall'attuale segnaletica, con l'aggiunta di segnali di pericolo rivolti agli automobilisti per indicare la presenza della *greenway* e dei suoi utenti.

Accanto agli interventi di realizzazione dell'infrastruttura e di messa in sicurezza degli attraversamenti, per offrire un'esperienza confortevole ai fruitori e favorire la riconoscibilità della *greenway* nei tratti lungo le strade veicolari o in promiscuo, è stata progettata una specifica segnaletica informativa da installare lungo l'intero percorso accanto ai segnali di divieto e obbligo previsti dal Codice della Strada, ed è stata prevista la realizzazione di quattro aree di sosta.

I segnali informativi includeranno: cartelli di indicazione di direzione, per segnalare le località, i punti di interesse, le aree di sosta e i punti di interscambio, con le distanze per raggiungerli; cippi chilometrici con l'indicazione delle distanze dall'inizio e dalla fine del percorso (utili ai fruitori per essere informati sulle distanze percorse e su quelle ancora da percorrere); cartelli con nome e logo del percorso per indicare la *greenway*, in particolare nei tratti promiscui con la viabilità ordinaria; totem informativi, da installare nei punti principali di accesso, con la mappa dell'intero percorso, le risorse presenti nel territorio circostante, le principali aree di sosta e i punti di accesso (Toccolini *et al.*, 2004).

Le aree di sosta saranno realizzate lungo i tratti ricavati dalla sede ferroviaria dismessa (due nel tratto "sud" e due nel tratto "nord"), sfruttando l'ampiezza del corridoio, e posizionate in luoghi panoramici o strategici ai fini dell'intermodalità, garantendo agli utenti la possibilità di fermarsi e riposarsi

ad intervalli regolari. Tali aree saranno dotate di panchine, tavoli da pic-nic, fontanelle, punti di ricarica per le bici elettriche ed elementi di attrazione (giochi per bambini, cornici panoramiche, reperti ferroviari, ecc.), con l'obiettivo di invitare i fruitori a fare una sosta per godere del paesaggio o acquisire informazioni sulla vecchia ferrovia. Proprio quest'ultimo costituisce un elemento da valorizzare nelle *greenways* realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari, in quanto ne determina l'unicità e permette di trasformare un semplice viaggio nello spazio in un viaggio nel tempo, in grado di arricchire l'esperienza degli escursionisti. Le aree di sosta saranno completate da vegetazione arborea e arbustiva in grado di offrire varietà di colori e fioriture. Per il futuro è auspicabile anche il recupero degli ex caselli attualmente inutilizzati, che con il coinvolgimento dell'imprenditoria privata potranno diventare luoghi di sosta e ristoro a servizio dei fruitori della *greenway*.

Il costo complessivo per la realizzazione della *Greenway* di Olgiate Molgora è stimato in circa un milione e seicento mila euro.

## Riferimenti bibliografici

Mezzano E., Andriano L., Rovelli R., Toccolini A. (2018), "La qualità nella progettazione di una *greenway*: un esempio per il ponente ligure", *Reticula*, 19: 61-69.

Rovelli R. (2019), "Le *greenways* in Italia. Stato dell'arte, opportunità e problematiche per la trasformazione", in RFI, a cura di, *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, FS, Roma.

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Associazione Italiana Greenways, Milano.

Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

# *Il Cammino del Duca: un itinerario in costruzione tra università e territorio*

di Nico Bazzoli\*, Mauro De Donatis\*\*, Elisa Lello\*,  
Filippo Martelli\*\*, Elena Viganò\*, Paolo Piacentini\*\*\*

## **1. Atenei e sviluppo territoriale**

Il contributo delle università allo sviluppo territoriale e al potenziale innovativo delle regioni è stato oggetto di un crescente interesse accademico e politico (Uyarra, 2010). In particolare, un'ampia letteratura grigia ha posto notevole enfasi sui diversi ruoli che gli atenei possono svolgere nei confronti dei propri contesti di riferimento (Benneworth, 2018; Mowery, Sampat, 2005), qualificandosi come fondamentali fattori di crescita per le economie locali in quanto: importanti luoghi per la formazione di quel capitale umano che muove l'economia della conoscenza (Florida, Mellander, Stolarick, 2008); propulsori per la circolazione di nuove idee e per lo sviluppo tecnologico (Youtie, Shapira, 2008); attori di processi di trasformazione urbana e generatori di nuovo urbanesimo (Dansero, 2015).

Una simile consapevolezza rispetto al ruolo proattivo delle università in diversi ambiti e scale del cambiamento sociale è maturata all'interno di un palinsesto di forte mutamento organizzativo, che ha modificato il quadro e le stesse motivazioni dei rapporti tra atenei e mondo esterno (Emanuel, 2019). Sulla spinta di queste trasformazioni si è assistito, anche in Italia, a un deciso sviluppo della terza missione, ovvero di quell'insieme di attività che, affiancando la didattica e la ricerca, generano, utilizzano e applicano la conoscenza e altre capacità universitarie al di fuori degli ambienti strettamente accademici (Molas-Gallart *et al.*, 2002). Il tipico modo in cui questo contributo tende a concretizzarsi riguarda forme di trasferimento tecnologico e costruzione di partenariati finalizzati alla produzione di ricadute economiche dirette e indi-

\* Dipartimento di Economia, società, politica, Università di Urbino Carlo Bo.

\*\* Dipartimento di Scienze pure e applicate, Università di Urbino Carlo Bo e Club Alpino Italiano, Sezione Montefeltro.

\*\*\* Esperto di cammini e itinerari culturali e consigliere del Ministro della Cultura.

rette (Trencher *et al.*, 2014a; Rinaldi, Cavicchi, Robinson, 2020). L'emergere con forza del tema della sostenibilità sembra tuttavia intaccare la prevalenza di un simile orientamento, contribuendo in modo sostanziale a ricalibrare le attività della terza missione anche in favore della ricerca di soluzioni per affrontare le grandi trasformazioni sociali e le attuali sfide climatiche e ambientali.

Sebbene vi sia un certo dibattito sul fatto che le iniziative esterne degli atenei per la sostenibilità vadano fatte ricadere sotto l'ampio ombrello della terza missione o debbano essere considerate nell'ambito di una quarta missione a sé stante (Rinaldi *et al.*, 2018), sembra invece esserci un certo consenso sull'idea che le sfide e le soluzioni per lo sviluppo sostenibile dei territori siano sensibili ai contesti (Trencher *et al.*, 2014b). Ne deriva che le iniziative orientate allo sviluppo sostenibile debbano necessariamente confrontarsi con le caratteristiche dei territori a cui si riferiscono, nell'intento di elaborare strategie puntuali in grado di cogliere le potenzialità latenti dei luoghi e, al tempo stesso, di considerare le loro fragilità.

Questa attenzione nei confronti del contesto non è solo di tipo conoscitivo, ma è insita nel ruolo che gli atenei italiani hanno recentemente esercitato nei processi di sviluppo locale. Nel corso degli ultimi anni, infatti, le università italiane hanno conosciuto una crescente integrazione con i loro contesti di riferimento svolgendo importanti funzioni in termini di promozione dell'innovazione e di raccordo tra locale e globale (Bagnasco, 2004; Amato, Varaldo, Lazzeroni, 2006). Un'accresciuta interazione che presenta notevole valenza per le periferie regionali, dove i rapporti tra atenei e comunità locali appaiono particolarmente significativi per le opportunità di sviluppo che possono innescare, anche in connessione con il tema dell'attenuazione degli squilibri socio-spaziali (Lazzeroni, 2019).

Nelle aree marginali simili collaborazioni tendono a conoscere una certa inclinazione in favore dello sviluppo turistico, ad esempio, mediante la condivisione di conoscenze e strumenti utili a definire progetti di valorizzazione delle specificità enogastronomiche dei territori (Ferrara, Passarini, 2020). Simili esperienze, non prive di rischi se inserite in un'ottica di sviluppo monosettoriale poco sensibile rispetto alle tradizioni produttive e alle identità locali (Oteri, 2020), possono rappresentare dei fattori di rigenerazione in chiave sostenibile qualora siano declinate dal punto di vista di un turismo lento, in grado di intercettare il capitale territoriale e di rafforzare la qualità ambientale (Moscarelli, 2019). In particolare, un contributo decisivo in questo senso può essere dato dalle iniziative legate all'istituzione e alla fruizione di cammini e itinerari culturali (Trono, Castronuovo, 2018).

Questo contributo intende sottolineare il ruolo promotore e trainante che può essere svolto dalle università nella realizzazione di itinerari lenti, evidenziando il metodo di costruzione e gli strumenti che l'Ateneo di Urbino ha promosso, a partire da ottobre 2020, in collaborazione con le Sezioni

CAI-Montefeltro e CAI-Gubbio, per la realizzazione del Cammino del Duca. Un Cammino che attraversa l'appennino umbro-marchigiano, configurandosi come un progetto di turismo sostenibile, coerente con la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) e funzionale all'integrazione tra le diverse missioni dell'Ateneo.

## 2. Il contesto territoriale di riferimento

Il Cammino del Duca si snoda tra Marche e Umbria in un percorso di 94 km che congiunge le città di Urbino e Gubbio, entrambe segnate dalla storia del Duca Federico da Montefeltro. Il tracciato è articolato in cinque tappe che toccano il territorio di sei comuni interni della Provincia di Pesaro e Urbino e di due comuni della Provincia di Perugia. Oltre che da un'elevata variabilità orografica e paesaggistica, il contesto spaziale del Cammino risulta piuttosto eterogeneo in termini di marginalità territoriale e di caratteristiche socio-economiche. Due degli otto comuni attraversati dal percorso sono classificati secondo la SNAI come poli, due come ambiti di cintura e quattro come intermedi (tab. 1). Sebbene solo questi ultimi ricadano nella delimitazione delle Aree Interne, l'intero territorio considerato è interessato da processi di contrazione insediativa; alcuni più marcati e risalenti nel tempo, come nel caso dei comuni più piccoli e periferici, altri più recenti e di minore magnitudo. Si tratta, inoltre, di comuni in cui gli indicatori socio-demografici e relativi al mercato del lavoro mostrano in diversi casi valori peggiori rispetto a quelli delle province in cui sono inseriti.

Lo spopolamento è solo un tassello di un più ampio mosaico di logoramento – economico, sociale, demografico e relativo all'offerta di servizi – che mina il benessere delle popolazioni residenti e la capacità di sostenere la dinamica dello sviluppo locale. In quest'area a cavallo dell'appennino umbro-marchigiano, pur con differenti intensità, si presentano quindi le tipiche questioni delle aree interne e ulteriori difficoltà imputabili alle varie forme di declino che hanno recentemente coinvolto i territori intermedi (Curci, Kërçuku, Lanzani, 2020).

La comprensione di tali problematiche ha recentemente stimolato in quest'area la realizzazione di progetti legati alle strategie di coesione territoriale<sup>1</sup> e di sviluppo turistico. Il turismo, in particolare, è stato fortemente sostenuto dalle politiche regionali e locali come strumento centrale per lo sviluppo economico e sembra aver conosciuto una certa crescita in termini sia di offerta e infrastrutturazione, sia di flussi domestici, come in molte altre zone appenniniche, a seguito del primo *lockdown* nazionale (Cresta, 2021).

1. È questo il caso dei progetti della Strategia Nazionale per le Aree Interne per l'area del Basso Pesarese e Anconetano e per quella del Nord-Est Umbria.

Tab. 1 - Principali caratteristiche socio-economiche del territorio

	Classe SNAI	Pop. 2021	Variatione Pop. (%) 2011-2021	Indice Vecc. 2021	Tasso Attività 2019	Tasso Disocc. 2019
Acqualagna (PU)	Intermedio	4.240	-5,7	177,9	56,3	9,7
Cagli (PU)	Intermedio	8.072	-10,4	272,1	51,0	8,5
Fermignano (PU)	Cintura	8.290	-3,8	151,3	58,5	9,2
Frontone (PU)	Intermedio	1.222	-9,3	285,6	52,1	11,0
Serra Sant'Abbondio (PU)	Intermedio	944	-14,1	489,4	46,3	10,4
Urbino (PU)	Polo	14.007	-9,6	255,1	53,1	7,8
Gubbio (PG)	Polo intercomunale	30.923	-4,7	230,1	52,0	8,8
Scheggia e Pascelupo (PG)	Cintura	1.315	-8,8	291,1	45,4	11,6
Provincia PU	-	353.272	-3,9	195,4	55,5	10,5
Provincia PG	-	645.506	-4,2	206,3	53,8	10,7

Fonte: elaborazione degli autori su dati ISTAT.

### 3. Costruzione ed esperienza del Cammino del Duca

Nel contesto della pandemia e della riscoperta delle destinazioni interne si è ulteriormente affermata la consapevolezza rispetto alle potenzialità del turismo lento legato ai cammini. Tale sensibilità, unita a un'attenta valutazione dei cammini che attraversano Marche e Umbria, ha mosso un gruppo di docenti e ricercatori dell'Università di Urbino – tra cui gli autori di questo contributo – verso la definizione di una proposta di percorso che unisse Urbino a Gubbio. La prima ipotesi di tracciato è stata utilizzata come base di confronto nella costituzione di un gruppo di lavoro allargato alle sezioni CAI dei territori interessati e a esperti del settore.

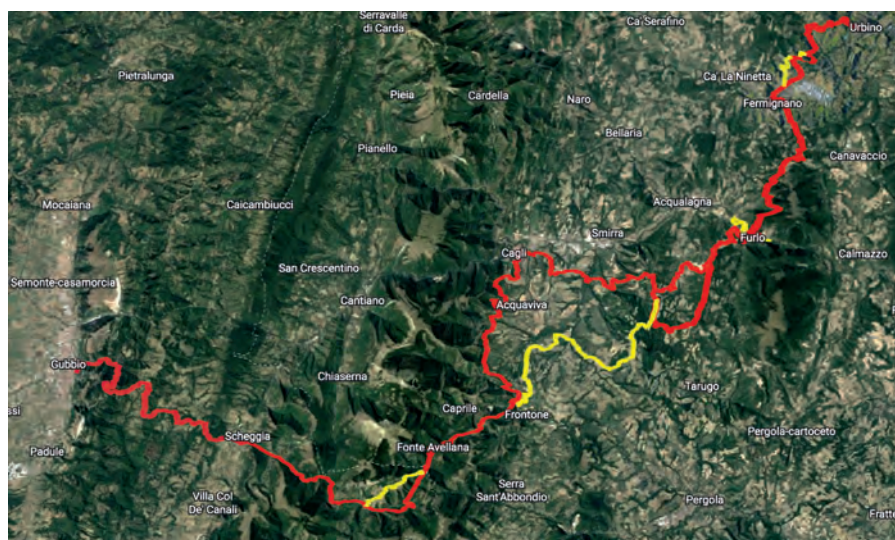
In seguito a numerosi confronti, nella primavera del 2021 è stata concordata una bozza di tracciato da promuovere e sperimentare attraverso l'esperienza diretta. Con l'obiettivo di camminare per valutare direttamente la fattibilità del percorso da parte di diverse categorie di utenti è stata quindi organizzata un'iniziativa aperta al pubblico volta a percorrere le cinque tappe individuate. La sperimentazione, realizzata dal 26 al 30 luglio 2021, è stata preceduta da adeguate iniziative di promozione e comunicazione e da una prima mappatura delle strutture ricettive, delle attività commerciali e degli ele-

menti di maggiore interesse paesaggistico, geologico e culturale nei pressi del percorso al fine di proporli come punti di ristoro, rifornimento, pernottamento e approfondimento tematico durante la percorrenza.

L'evento è stato accompagnato da un'intensa attività di ascolto e confronto con i territori interessati. Al termine di ogni tappa, nei pressi dei luoghi di arrivo e pernottamento, sono stati organizzati incontri pubblici nei quali il gruppo di camminatori si è interfacciato con diversi rappresentanti delle istituzioni e delle comunità locali e con singoli cittadini. Queste iniziative sono servite a far conoscere il progetto del Cammino del Duca agli abitanti dei comuni attraversati e, al tempo stesso, a comprendere i bisogni dei territori e le principali questioni organizzative da affrontare per la messa a regime del Cammino stesso.

L'importanza che il gruppo di lavoro ha voluto riservare all'ascolto si è inoltre riversata sul gruppo dei camminatori che per la prima volta testava il tragitto. Un ruolo di primo piano è stato infatti riservato alla raccolta di feedback e informazioni dai partecipanti per ottenere una prima valutazione del percorso, delle criticità e degli aspetti da migliorare.

I principali nodi emersi da questa attività hanno consentito di avviare un processo di ridefinizione di alcune parti del percorso che prevedesse alcuni tratti alternativi di percorrenza, anche in base a diversi profili di utenza. Questa revisione del tracciato è stata effettuata dalle sezioni CAI coinvolte nel progetto tenendo presenti alcuni criteri quali l'utilizzo di sentieri e strade già esistenti, lo stato di manutenzione della sentieristica, la necessità di evitare il



*Fig. 1 - Tracciato del Cammino del Duca con tratti alternativi di percorrenza (Fonte: elaborazione degli autori su immagine satellitare tratta da Google Earth)*



più possibile strade asfaltate, i requisiti di sicurezza per la fruibilità, la lunghezza delle tappe, il dislivello, l'impegno fisico richiesto e la possibilità di garantire nei punti tappa almeno un minimo supporto logistico.

#### **4. Le opinioni dei partecipanti e la valutazione della sperimentazione**

Con l'obiettivo di raccogliere dati e indicazioni rispetto al percorso, nonché sulle motivazioni che hanno spinto i partecipanti ad aderire alla sperimentazione e sulle spese effettuate sul territorio, è stato proposto un breve questionario. Lo strumento è stato predisposto su una piattaforma online e somministrato in auto compilazione, tramite un link inviato direttamente sul cellulare dei partecipanti<sup>2</sup>.

Dai dati rilevati emerge che a spingere verso la partecipazione a una simile esperienza è stata soprattutto la curiosità nei confronti di un progetto promosso dall'Università di Urbino e ritenuto originale, unitamente al desiderio di scoprire nuovi elementi di un territorio limitrofo ai luoghi di abitazione della maggior parte dei partecipanti ma poco conosciuto e visitato. La capacità di questo progetto di incrementare la fruizione dell'entroterra su una direttrice di corto raggio viene confermata da alcuni risultati: posti di fronte alla richiesta di indicare cosa avrebbero fatto in quella medesima giornata se non avessero preso parte al Cammino il 31% dei rispondenti afferma che sarebbe rimasto a casa, il 26% che sarebbe andato al mare e solo l'8,4% sostiene che si sarebbe comunque recato in una località montana del territorio. Il 28% dei rispondenti ammette, inoltre, che non avrebbe visitato questi luoghi se il Cammino non fosse stato organizzato, mentre il 26% li avrebbe visitati ma dedicando meno tempo.

Alcune domande del questionario hanno riguardato le spese sostenute dai camminatori sul territorio. Tale spazio deriva dalla necessità di ottenere una stima – ancorché sommaria – della potenziale ricaduta economica diretta del Cammino al fine di mostrare alle amministrazioni locali alcuni dei vantaggi che possono derivare dal sostenere il progetto.

Integrando i dati raccolti con i costi medi di pasti e accoglienza abbiamo così stimato una spesa media di ca. 75 euro giornalieri per ogni camminatore che ha soggiornato in strutture ricettive. Il 45% di questa somma è andato a vantaggio delle attività di alloggio, mentre per il 29% ne hanno beneficiato le attività di ristorazione e i bar posti fuori dalle strutture di alloggio. Inoltre, il

2. Il questionario è stato somministrato al termine di ogni tappa, sia per la volontà di rilevare dati e informazioni calibrati su ogni tratto, sia perché solo una parte del gruppo di 54 camminatori ha percorso l'intero Cammino da Urbino a Gubbio.



26% è stato speso in esercizi commerciali per l'acquisto di generi alimentari (12%), equipaggiamento (5%), medicinali e prodotti per la cura personale (9%).

Tale suddivisione tende ovviamente a differenziarsi in base alle singole tappe e all'offerta commerciale posta lungo il percorso ma permette comunque di ottenere una rappresentazione dei principali ambiti di spesa dei partecipanti e la loro quantificazione, sebbene con alcune distorsioni di fondo. Va rilevato, infatti, che la raccolta dei dati non è sempre stata possibile a causa di problemi legati all'assenza di segnale della rete mobile nelle tappe con punto di arrivo nelle vallate più remote. Inoltre, la modalità anonima di compilazione del questionario non ha permesso di suddividere l'utenza tra quanti hanno partecipato solo a singole tappe, provvedendo alle proprie necessità con beni portati al seguito, e quanti hanno percorso l'intero Cammino rifornendosi maggiormente nelle attività del territorio.

## **5. Riflessioni conclusive e prossimi sviluppi**

La prima esperienza partecipata del tracciato si è rivelata di fondamentale importanza per il percorso di costruzione del Cammino. Grazie ai dati e ai suggerimenti raccolti è stato possibile ridisegnare il tracciato e ottenere importanti informazioni da utilizzare per la creazione di reti finalizzate alla gestione e promozione del Cammino stesso.

Nel gruppo promotore si è inoltre consolidato un interesse di ricerca rispetto al territorio che ha permesso di ottenere dei finanziamenti intrateneo. Nel momento in cui scriviamo, infatti, è in corso un approfondimento empirico sul contesto di interesse, relativo allo studio delle dinamiche socio-economiche e alle relazioni tra perifericità territoriale, domande di riconoscimento e dinamiche di consenso/dissenso verso progetti volti alla sostenibilità ambientale. Si prevede, inoltre, di affiancare questi approfondimenti alla definizione e all'applicazione di un modello di valutazione dell'impatto sociale ed economico del Cammino, una volta che il progetto entrerà a regime. Infine, è in corso un progetto che punta a valorizzare le competenze inter-disciplinari dell'Ateneo per promuovere il Cammino come chiave di conoscenza e approfondimento del territorio, che sappia includere non solo la valorizzazione delle sue emergenze ma anche la consapevolezza delle ferite che progetti di sviluppo non sostenibili hanno inferto all'ambiente.

Il successo di pubblico e la bontà dei feedback ricevuti rispetto alla sperimentazione porteranno all'organizzazione di ulteriori attività di percorrenza strutturata nel corso dei prossimi mesi, con l'obiettivo di proseguire il processo di costruzione itinerante del progetto e di rinsaldare ulteriormente i rapporti tra l'Università di Urbino e il territorio, in un'ottica generativa.

## Riferimenti bibliografici

- Amato G., Varaldo R., Lazzeroni M. (2006), *La città nell'era della conoscenza e dell'innovazione*, FrancoAngeli, Milano.
- Bagnasco A. (2004), "Città in cerca di università. Le università regionali e il paradigma dello sviluppo locale", *Stato e mercato*, 24, 3: 455-474.
- Benneworth P., ed. (2018), *Universities and Regional Economic Development*, Routledge, Abingdon-Oxon.
- Cresta A. (2021), "L'emergenza Covid-19 e il riposizionamento del turismo nelle aree interne: prime riflessioni sull'Irpinia", *Documenti geografici*, 2: 29-51.
- Curci F., Kërçuku A., Lanzani A. (2020), "Le geografie emergenti della contrazione insediativa in Italia. Analisi interpretative e segnali per le politiche", *CRIOS*, 19-20: 8-19.
- Dansero E. (2015), "UniTo e distinto: il ruolo dell'Università di Torino nel progetto di Torino Città Universitaria", in Unitown, *Città universitaria. Dalle buone pratiche all'identità*, Faust Edizioni, Ferrara, pp. 201-207.
- Emanuel C. (2019), "Gli atenei come 'luoghi terzi' della valorizzazione della conoscenza generativa e dei processi di sviluppo locale", *Geotema*, 59: 11-24.
- Ferrara A., Passarini P., (2020), "University's Support to the European Cultural Routes and Territorial Development: An Exploratory Case Study from the University of Macerata", *Economia Marche*, 39, 2: 54-71.
- Florida R., Mellander C., Stolarick K. (2008), "Inside the Black Box of Regional Development. Human Capital, the Creative Class and Tolerance", *Journal of economic geography*, 8, 5: 615-649.
- Lazzeroni M. (2019), "Università e innovazione nelle aree periferiche: dinamiche di sviluppo, inclusione sociale e progetti di rigenerazione urbana", *Geotema*, 59: 25-34.
- Molas-Gallart J., Salter A., Patel P., Scott A., Duran X. (2002), *Measuring Third Stream Activities. Final report to the Russell Group of Universities*, SPRU – University of Sussex, Brighton.
- Moscarelli R. (2019), "Slow tourist infrastructures to enhance the value of cultural heritage in inner areas", *Il capitale culturale*, 19: 237-254.
- Mowery D., Sampat B.N. (2005), "Universities in National Innovation Systems", in Jan Fagerberg D.C.M., Nelson R.R., eds., *The Oxford Handbook of Innovation*, Oxford University Press, Oxford, pp. 209-239.
- Oteri A.M. (2020), "Strategie e politiche per il rilancio dei piccoli centri nelle aree interne. Una prospettiva a misura d'uomo", *ArcHistoR Extra*, 7: 40-59.
- Rinaldi C., Cavicchi A., Robinson R.N. (2020), "University Contributions to Co-creating Sustainable Tourism Destinations", *Journal of Sustainable Tourism*, 30, 6: 1-23.
- Rinaldi C., Cavicchi A., Spigarelli F., Lacche L., Rubens A. (2018), "Universities and Smart Specialisation Strategy: From Third Mission to Sustainable Development Co-creation", *International Journal of Sustainability in Higher Education*, 19, 1: 67-84.
- Trencher G., Yarime M., McCormick K.B., Doll C.N., Kraines S.B. (2014a), "Beyond the Third Mission: Exploring the Emerging University Function of Co-creation for Sustainability", *Science and Public Policy*, 41, 2: 151-179.

- Trencher G., Bai X., Evans J., McCormick K., Yarime M. (2014b), “University Partnerships for Co-designing and Co-producing Urban Sustainability”, *Global Environmental Change*, 28: 153-165.
- Trono A., Castronuovo V. (2018), “Religious Pilgrimage Routes and trails as driving forces for sustainable local development”, in Olsen D.H., Trono A., eds., *Religious Pilgrimage Routes and Trails: Sustainable Development and Management*, CABI, Pondicherry, pp. 14-26.
- Uyarra E. (2010), “Conceptualizing the regional roles of universities, implications and contradictions”, *European Planning Studies*, 18, 8: 1227-1246.
- Youtie J., Shapira P. (2008), “Building an innovation hub: A case study of the transformation of university roles in regional technological and economic development”, *Research policy*, 37, 8: 1188-1204.

# *Suoni, ritmi e turismo lungo la Via Silente\**

di *Daniele Paragano\*\**, *Giulia Vincenti\*\**

## **1. Introduzione. Territorio e multidimensionalità**

La conoscenza e la costruzione di un territorio costituiscono aspetti all'interno dei quali si incontrano molteplici chiavi di lettura. Un territorio ha una portata ecologica, civile, comunitaria e culturale, le cui interconnessioni rendono necessarie modalità di gestione che ne tutelino le caratteristiche differenziali e identitarie. L'identità di un luogo assume quindi una dimensione complessa e dinamica, e la sua singolarità risulta anche da tratti sociali, economici e culturali. Si assiste, inoltre, anche in virtù dello sviluppo dei trasporti e delle comunicazioni, ad una rimodulazione e riconcettualizzazione delle categorie classiche che hanno fin qui guidato l'approccio alla spazialità e alla mobilità: la rapidità degli spostamenti ha ridotto e allo stesso tempo amplificato lo spazio di vita dell'individuo e similmente le nuove possibilità di interazione comunicativa, sul piano personale, professionale e istituzionale, hanno tracciato nuove traiettorie di bisogni e priorità. In questo quadro profondamente modificato, un'ottica multidimensionale si pone come approccio essenziale al riequilibrio e al dialogo tra le informazioni che lo scenario territoriale fornisce tanto sul piano oggettivo, quanto su quello percettivo espresso a livello individuale e collettivo.

Alla luce di quanto esposto, è possibile domandarsi quali possano essere i modi per entrare in un territorio, farne parte direttamente e coglierne le essenze. Chiaramente le modalità di percezione, avendo una dimensione esperienziale e multisensoriale (Crouch, 2002), possono essere infinite e solo dalla loro interazione può provenire una conoscenza maggiormente diffusa del paesag-

\* Il contributo è frutto di una riflessione ed un'attività condivisa dagli autori; per le finalità del sistema di valutazione italiano sono attribuibili a Daniele Paragano i paragrafi 2, 4, 5 e a Giulia Vincenti i paragrafi 1 e 3.

\*\* Università Niccolò Cusano – Telematica, Roma.

gio, inteso nella sua accezione più ampia, e l'interazione sul luogo. Nello specifico il contributo vuole porre l'attenzione su due aspetti che possono essere considerati come parte del territorio: i suoni ed i ritmi. L'attenzione su tali aspetti, oltre che per la loro importanza, nasce anche per sostenere un approccio al territorio che superi l'egemonia della dimensione visuale (Urry, Larsen, 2012; Edensor, Falconer, 2012). Il suono di un luogo costituisce un suo elemento centrale che, come evidenziato anche da molteplici studi (Carello *et al.*, 1998; Rocca, 2019) non solo è in grado di darci una conoscenza del fenomeno più profonda, ma, nonostante un sempre minore allenamento alla sua comprensione e decodifica, assume un ruolo almeno comparabile con quello della vista all'interno del processo percettivo. Entrare in contatto con i suoni di un territorio può quindi costituire l'occasione per una sua profonda conoscenza, anche in termini culturali. I suoni antropici e la relazione con quelli non antropici costituiscono, infatti, uno dei possibili modi per interpretare un modello sociale. Un secondo aspetto che si vuole mettere in evidenza è quello dei ritmi. Questo fa principalmente riferimento agli spunti promossi da Lefebvre (2021) sulle modalità di lettura dello spazio. Il tema del ritmo costituisce una lettura complessa dello spazio e dei luoghi. Cogliarne l'essenza, infatti, necessita di un'attenta analisi che si permi nelle realtà esaminate evidenziandone ritualità ed armonie. Porre l'attenzione sul ritmo dei luoghi, soprattutto in una dimensione di confronto tra luoghi differenti, non solo costituisce l'occasione per una maggiore conoscenza del luogo stesso ma è, forse soprattutto, l'occasione per riflettere sulle dinamiche sociali e sulle attività antropiche in relazione di tempi e di ritmi, con quelle delle altre componenti dell'ecosistema. Questo, soprattutto sperimentato in luoghi differenti da quelli abitualmente frequentati e vissuti, permette di conoscere nuovi ritmi, riscoprirne alcuni e, riflettere sulle necessarie armonie tra elementi antropici e naturali nonché sulle possibilità per svilupparle.

## **2. Ciclo(turismo) come modalità di percezione dei luoghi**

La crescente attenzione verso forme di mobilità che vengono variamente definite come lente (Cisani, Visentin, 2021) dolci (Di Marcello, 2015) o silenziose (Paragano, Vincenti, 2021) evidenzia l'attenzione verso una differente interazione con lo spazio fisico e con i luoghi. Queste hanno chiaramente una duplice dimensione. Se da un lato permettono la costruzione di società che promuovono valori differenti da quelle ormai tradizionali, allo stesso tempo costituiscono un modo ottimale per interagire con lo spazio circostante, sia in termini di conoscenza (come nel caso dell'esperienza turistica) che nel caso di riappropriazione da parte dei residenti o di abituali frequentatori dei luoghi stessi. L'esperienza ciclistica, analogamente anche ad altre forme di mobilità lente, si caratterizza anche per la possibilità di ridurre la propria dimensione

sonora e, quindi, riuscire a percepire totalmente i suoni dello spazio circostante. Questo, quando condotto in luoghi meno antropizzati, genera, tra l'altro, un miglioramento del benessere individuale, una maggiore consapevolezza dell'usuale livello di inquinamento sonoro al quale spesso si è assuefatti e la (ri)scoperta di suoni differenti dagli abituali. Scoprire, o riscoprire, alcuni suoni costituisce quindi anche l'occasione per (ri)scoprire alcuni aspetti ambientali o antropici. Allo stesso tempo il ritmo si associa in modo significativo all'esperienza ciclistica la quale ha una sua implicita natura ritmica. Lo stesso svolgimento dell'attività ciclistica ruota ed enfatizza la ritmicità del movimento e del corpo. Ma questa costituisce anche l'occasione per interagire con altri ritmi esterni al corpo stesso, anche integrandone specifiche sonorità. Diviene quindi interessante notare come ritmi differenti si intersechino, senza proposte di egemonia, lasciandosi differenzialmente scoprire e la cui pratica potrebbe suggerire l'esigenza e la possibilità di progettare, promuovere e perseguire modelli sociali differenti, incentrati proprio su tale ritmo. Questi aspetti, oltre ad un valore trasversale, si legano anche alla dimensione turistica sostenendone una lettura nella quale si possa superarne la manifestazione come consumo per riportarne al centro la dimensione esperienziale che, successivamente, si potrebbe trasformare in parte di un processo di cambiamento del proprio stile di vita, delle proprie scelte abitative e lavorative o anche dei modelli sociali di riferimento. In questo, quindi, l'esperienza turistica non è la scoperta di un luogo *esotico*, ma, piuttosto, l'assunzione di valori sociali e stili di vita da riproporre.

### **3. Le aree interne, ricerca di una nuova centralità**

Da quanto fin qui delineato emerge, nel quadro dei rapporti società-territorio, non solo la già menzionata dialettica tra elementi fisici e componenti valoriali, ma anche le criticità legate agli equilibri territoriali con particolare riferimento alle aree cosiddette marginali.

La questione degli squilibri territoriali si esplica in ambito italiano per quel che riguarda i contesti montani. È l'ormai noto concetto di "osso" e "polpa" (Rossi Doria, 1958), che contribuisce ad enfatizzare la persistenza sul territorio, non solo italiano, di squilibri che assumono geografie variabili nel tempo, talvolta sovrapponibili altre volte in contrapposizione, come quelle tra nord e sud, tra territori interni e aree urbane o costiere. In particolare a partire dai primi anni duemila (De Benedictis, 2002) la metafora di Rossi Doria, che per lungo tempo ha connotato la montagna e le aree interne, è stata oggetto di un profondo ripensamento volto a ridefinire il contesto montano, nelle sue molteplici forme e specificità, per proporre una differente connotazione, da luogo appartato e marginale a luogo con differenti potenzialità. Se le aree in-

terne infatti vivono cogenti criticità, quali, tra le altre, spopolamento e limitata accessibilità, allo stesso tempo presentano potenzialità anche in termini di proposizione di modelli sociali alternativi.

#### **4. La Via Silente. Tra valorizzazione delle aree interne e nuovi modelli sociali**

Le considerazioni finora esposte possono trovare applicazione al caso de La Via Silente, che costituisce una significativa esperienza, in un contesto caratterizzato anche per la presenza di aree interne, per quel che riguarda i rapporti paesaggio-mobilità lente, le esperienze sensoriali in relazione allo spazio.

Il progetto de “La Via Silente” nasce nel 2015 ad opera di due ragazze che hanno prima percorso autonomamente, producendo una differente modalità di conoscenza del proprio territorio, e poi ricostruito un itinerario cicloturistico che attraverso l’operato di una di esse, viene portato avanti dall’omonima associazione (Paragano, Vincenti, 2021). Il territorio nel quale si sviluppa questo progetto costituisce un elemento essenziale per l’analisi e la comprensione del progetto stesso. Il percorso (fig. 1) si sviluppa principalmente in Cilento, con alcune tappe anche in altre parti del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e degli Alburni.

In linea con quanto evidenziato in precedenza, un aspetto centrale del territorio è dato dalla sua eterogeneità che propone molti degli aspetti connessi al tema, non solo locale, delle relazioni tra aree interne e costiere. Il territorio in esame, infatti, ha sviluppato nel corso degli ultimi decenni una dimensione economica molto votata al turismo balneare, diffuso, seppur con differenti modalità, su tutta la costa (Cicia, Scarpa, 2004; Celata, 2003); accanto a luoghi che hanno sviluppato forme di turismo più esclusivo/elitario sono infatti presenti molte località che hanno promosso un turismo di massa, molto incentrato sulle seconde case o, più in generale, su lunghi periodi di permanenza. Questo ha contribuito ad una significativa attrazione dei comuni balneari che, come evidenziato anche da studi recenti (Amato, De Falco, 2019), hanno un andamento, anche demografico, molto differente rispetto alle aree interne le quali manifestano aspetti caratteristici ad altre aree interne italiane. Proprio in relazione all’eterogeneità del territorio, risulta significativo enfatizzare la dimensione circolare del percorso. Esso si sviluppa, infatti, su una serie di tappe per un insieme di circa 600 km che riporta il cicloturista nel paese di Castelnuovo Cilento, origine funzionale del percorso<sup>1</sup>. Questa impostazione

1. La tappa iniziale ha un ruolo esclusivamente funzionale poiché il percorso può essere intrapreso, proprio per la sua circolarità, da qualsiasi punto. Nel tempo, anche per rispondere a visitatori con differenti esigenze, sono stati sviluppati subpercorsi più brevi ma, per l’analisi, si farà riferimento al percorso completo.



Fig. 1 - Il percorso de La Via Silente (Fonte: [www.laviasilente.it](http://www.laviasilente.it))

suggerisce una dimensione egualitaria dei luoghi attraversati che non assumono differente importanza e centralità. All'interno delle dinamiche del territorio, quindi, questo simboleggia e produce una rimodulazione degli equilibri locali dove le aree interne non vengano escluse ma valorizzate senza però contrapporsi ma integrandosi a quelle costiere, all'interno di un processo di sviluppo armonico del territorio. La circolarità, in senso metaforico, può anche essere letta come lo stimolo a pensarlo non come un viaggio *verso* ma un viaggio *attraverso*. Superando il piano simbolico, l'attraversamento del territorio rappresenta un elemento centrale dell'attività poiché ne permette, e suggerisce, un' esplorazione autonoma. Muovendosi su percorsi derivanti dalla normale viabilità, infatti, ciascuno può sviluppare una sorta di percorso indi-



pendente, anche esplorando luoghi differenti da quelli suggeriti dall'itinerario che, quindi, si configura come un supporto all'attività stessa, riconnettendovi poi successivamente. Questo suggerisce la possibilità di una maggiore interazione con il territorio, che si può sviluppare in autonomia, e che, oltre alla possibilità di scoperta di luoghi differenti da quelli presenti sul percorso, richiama decisamente l'attenzione ai ritmi. Attraverso tale modalità di svolgimento è infatti possibile anche plasmare il proprio ritmo del viaggio alla luce delle suggestioni e dei ritmi del luogo stesso, integrandovisi armonicamente. Allo stesso tempo, come evidenziato dal nome stesso, che nasce proprio dall'idea di richiamare uno degli elementi significativi del territorio, centrale all'interno dell'idea è proprio l'attenzione verso i suoni come tratto caratteristico del territorio. L'idea portante del progetto è quindi quella di mantenere le caratteristiche del territorio, soprattutto in termini di scarsa presenza di suoni antropici, enfatizzandone proprio spontaneità e naturalezza. La modalità cicloturistica, quindi, permette di avere una contenuta produzione di suoni, mantenendo pressoché inalterato il paesaggio sonoro del territorio. Questo può quindi portare, come accennato in precedenza, alla conoscenza di suoni che potrebbero risultare nuovi per molti dei visitatori e, più in generale, produrre un differente rapporto con la dimensione sonora dei luoghi. Il territorio, da vivere ma senza aggredirlo, è quindi al centro del progetto e La Via Silente se ne pone al servizio, configurandosi come un modo per raggiungerlo nelle sue parti meno accessibili. Dove l'accessibilità è spesso un elemento di criticità, il progetto vuole quindi rendere accessibili, non solo in termini materiali, i luoghi che percorre.

## **5. Considerazioni conclusive**

L'esperienza de La Via Silente costituisce l'occasione per riflettere su aspetti sociali la cui portata può travalicare il caso in esame. La prospettiva scelta per analizzarla, infatti, nasce proprio in relazione ad alcune delle caratteristiche più significative del progetto e del territorio nel quale si inserisce. Il silenzio, come emblematicamente ripreso dal nome del percorso, costituisce infatti un aspetto centrale del territorio. Allo stesso tempo, come ogni luogo, anche questo territorio presenta dei ritmi specifici che, proprio per l'eterogeneità del territorio attraversato, potrebbero essere differenti e permettere a ciascuno di individuare quelli che maggiormente incontrano i propri o le proprie aspettative. Tali caratteristiche non costituiscono un elemento di eccezionalità ma possono essere, seppur nelle varie forme e in linea con le differenti specificità, accomunate ad altre aree interne. In questo il cicloturismo risulta essere una forma di attraversamento dei territori stessi in grado di permettere un'efficace conoscenza delle peculiarità locali, di conoscenza e condivisione dei ritmi nonché di sperimentazione di stili di vita nei quali proprio il piano acustico

assume una rilevanza significativa. Per quanto questo tipo di attività possa costituire una significativa occasione di sviluppo sostenibile dei territori interessati, proponendo modelli di turismo maggiormente integrati nel territorio e nei quali la condivisione dello spazio sostituisce il suo utilizzo, il suo valore potrebbe travalicare questa dimensione per proiettarsi verso altri aspetti del vivere sociale ed individuale. L'esperienza turistica, infatti, potrebbe essere ripensata da momento di svago e di alternativa al vivere quotidiano ad occasione per sperimentare situazioni, luoghi, suoni e ritmi differenti da quelli usuali. Tale esperienza permette infatti di entrare in simbiosi con il ritmo dei luoghi, interpretandone le variazioni e le caratteristiche, anche sincronizzandosi ad esso. Allo stesso tempo, data la poca invasività sonora, permette sia di rispettare i suoni dei luoghi stessi che di coglierne sfumature e prerogative. Questo, se da un lato rafforza la necessità di sviluppare la lettura dei luoghi e dei paesaggi in una dimensione che superi quella meramente visiva, allo stesso tempo può restituire al turismo quel significato esperienziale che travalichi il consumo dell'esperienza stessa, per trasformarsi in un insieme di valori e pratiche da ricercare e ricreare nei propri luoghi abituali, contribuendo così ad una trasformazione sociale più ampia. Ampliando la riflessione, potrebbe quindi essere interessante chiedersi se, e in che modo, luoghi spesso esclusi dagli attuali processi, materiali e discorsivi, di centralizzazione e concentrazione possano proporre prospettive differenti a quelli considerati centrali spesso solo per una sorta di auto-determinazione (Paragano, 2018), proponendo maggiore attenzione proprio su taluni aspetti, dei quali quelli esaminati potrebbero essere un esempio, i quali potrebbero produrre un significativo cambiamento.

## Riferimenti bibliografici

- Amato V., De Falco S. (2019), "Valorizzazione turistica e nuove tecnologie digitali. Le aree interne rurali prossime a circuiti turistici consolidati e il caso dei piccoli borghi interni del Cilento", in Adamo F., a cura di, *Annali del Turismo*, 8, Edizioni Geoprogess, Novara, pp. 47-61.
- Bonesio L. (2012), "La questione epistemologica e il linguaggio: territorio, luogo, paesaggio", in Magnaghi A., a cura di, *Il territorio bene comune*, Firenze University Press, Firenze, pp. 57-69.
- Carello C., Anderson K.L., Kunkler-Peck A. (1998), "Perception of Objects Length by Sound", *Psychological Science*, 9, 3: 211-214.
- Celata F. (2003), "Il Cilento. Potenzialità e limiti delle politiche di sviluppo locale in un sistema turistico marginale", *Annali del Dipartimento di Studi geoeconomici Linguistici Statistici Storici per l'Analisi Regionale, 2001-2002*: 205-260.
- Cianci M.G., Mandelli F.P. (2019), "Sviluppo del paesaggio nel Parco Nazionale del Cilento: i centri minori dell'area del Monte Stella tra economia rurale e turismo", in Fiore P., D'andria E., a cura di, *I centri minori... da problema a risorsa*.

- Strategie sostenibili per la valorizzazione del patrimonio edilizio, paesaggistico e culturale delle aree interne*, FrancoAngeli, Milano, pp. 669-679.
- Cicia G., Scarpa R. (2004), “Ha senso l’attività agricola per la sola “produzione” del paesaggio rurale? Alcune riflessioni sul parco nazionale del Cilento”, *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, 5, 1: 55-66.
- Cisani M., Visentin F. (2021), “Paesaggi in movimento e movimenti nel paesaggio: pensare, esplorare e creare paesaggi attraverso le mobilità lente”, in Catiglioni B., Outtilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 131-136.
- Crouch D. (2002), “Surrounded by place”, in *Tourism: Between Place and Performance*, Berghahn, Oxford, pp. 207-18.
- De Benedictis M. (2002), “L’agricoltura del Mezzogiorno: la polpa e l’osso cinquant’anni dopo”, *QA Rivista dell’Associazione Rossi-Doria*, FrancoAngeli, Milano, pp. 199-212.
- Dematteis G. (2013), “Montagna e aree interne nelle politiche di coesione territoriale italiane ed europee”, *Territorio*, 66: 7-15.
- Di Marcello R. (2015), “Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette”, *Geotema*, 49: 95-99.
- Di Ruocco G., Iglesias L.P., Blandón B., Melella R. (2020), “Low-Carbon Tourism - Technical, Economic and Management Project of a Greenway, for Enhancing Inner Areas of the Cilento National Park, Italy”, *Sustainability*, 12(23): 100-12.
- Edensor T., Falconer E. (2012), “Sensuous geographies of tourism”, in Wilson J., ed., *The Routledge handbook of tourism geographies*, Routledge, Londra, pp. 74-81.
- Lefebvre H. (2021), *Elementi di ritmanalisi: Introduzione alla conoscenza dei ritmi*, vol. 2, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa.
- Magnaghi A. (2001), “Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del territorio”, in Magnaghi A., a cura di, *Rappresentare i luoghi, metodi e tecniche*, Alinea, Firenze, pp. 7-52.
- Paragano D. (2018), “Gli invisibili della città. La marginalità urbana oltre la ghettizzazione”, *Documenti geografici*, vol. 2: 11-32.
- Paragano D., Vincenti G. (2021), “Mobilità lente in aree interne. La Via Silente: tra nuove forme di valorizzazione territoriale e diffusione di modelli sociali alternativi”, in Catiglioni B., Outtilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 240-250.
- Rocca L. (2019), “Siamo quello che ascoltiamo”, in Rocca L., a cura di, *I suoni dei luoghi. Percorsi di geografie degli ascolti*, Carocci, Roma, pp. 11-36.
- Rossi Doria M. (1958), *Dieci anni di politica agraria nel Mezzogiorno*, Laterza, Bari.
- Turco A. (2017), “Geografia. Verso la costruzione di territorialità inclusive”, in De Filpo M., De Vecchis G., Leonardi S., a cura di, *Geografie disuguali*, Carocci, Roma, pp. 29-58.
- Urry J., Larsen J. (2012), *The Tourist Gaze 3.0*, Sage, London.

# *La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna*

di *Simone Gamba\**

## **1. Bici e turismo lento: il fenomeno cicloturistico**

Il crescente interesse per il cicloturismo viene considerato un indicatore positivo nel contesto della sostenibilità (Dickinson, Lumsdon 2010; Rotilio *et al.*, 2016; Duran, 2018) e una soluzione innovativa di mobilità (Cresswell, 2021), anche per la natura stessa del mezzo impiegato. La bici non viene vista solo come veicolo di spostamento tra un'origine e una destinazione, ma come uno strumento ideale per la scoperta dei luoghi (Gazzola *et al.*, 2018), che consente una sua singolare percezione del paesaggio (Papotti, 2021). In questo binomio bici-turismo lento, i percorsi ciclabili contribuiscono a valorizzare le identità locali e creare nuovi itinerari culturali (Di Marcello, 2015; Pileri, 2019).

Tuttavia, nel quadro di una rigenerazione territoriale e di pianificazione turistica, le problematiche segnalate da diversi rapporti, possono ostacolare il ruolo del cicloturismo nella rigenerazione locale e regionale (MIBACT, 2017; Legambiente-ISONART, 2019; EPICAH, 2019; ISFORT, 2021; IULM, RePower, 2022). I territori attraversati da una ciclovía devono presentare una serie di caratteristiche per risultare attrattivi e configurarsi come mete cicloturistiche. Uno sguardo sulla Ciclovía del Sole, per esteso il tratto italiano dell'Eurovelo 7 e in senso stretto l'omonima pista ciclabile Mirandola-Bologna, permette di comprendere le dinamiche territoriali in atto, evidenziare punti di forza e di debolezza per calibrare la gestione di interventi mirati.

Esclusi i principali capoluoghi sul percorso, infatti, la sezione Verona-Bologna si caratterizza per aree con una vocazione in prevalenza agricolo-industriale. La nuova pista ciclabile, inaugurata nel 2021, consente oggi di sfruttare eventuali potenzialità attrattive, per offrire esperienze significative ai viaggiatori.

\* Dipartimento di Studi umanistici, IULM, Milano.

## 2. Eurovelo 7: le criticità del percorso italiano

La Ciclovía o Ciclopista del Sole si estende dall'Alto Adige alla Sicilia, sezione dell'itinerario europeo Eurovelo 7 e al contempo parte del Sistema Nazionale delle Ciclabili Turistiche (MIBACT, 2017). Se confrontiamo il percorso italiano con quello degli altri otto stati lungo la dorsale cicloturistica, le specificità e le criticità sono molteplici. Il primo nodo cruciale è il ritardo nella realizzazione di piste separate dal traffico motorizzato. Allo stato attuale, la sezione italiana si presenta come un percorso "promiscuo", ovvero composto da tratti condivisi con altri veicoli e pedoni. Al contrario, le sezioni centro-settentrionali dell'Eurovelo 7, sono quasi interamente costituite da percorsi "in sede propria", in genere paralleli a strade trafficate ma separati, così da rendere impossibile la commistione con il resto del flusso veicolare.

Mentre nella maggior parte dei paesi il percorso (Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria) è stato completato, in Svezia, Italia e Malta è ancora da sviluppare. Recentemente è stata inaugurata la tratta Mirandola-Bologna (fig. 1), mentre quella costiera dal Lago di Garda a Peschiera è dichiarata in corso così come le tratte Bologna-Firenze e Arezzo-Roma. L'intera tratta da Roma alla Sicilia, che corrisponde a circa la metà del tracciato italiano, è in fase di progettazione.

Nel caso della Svezia, il mancato completamento non costituisce un ostacolo all'effettiva fruizione turistica della rete, data la bassa densità di popolazione del Paese e le efficaci politiche di mobilità. Per quanto riguarda Malta, l'impatto del mancato completamento sull'usabilità è limitato, trattandosi di una breve porzione del percorso. Per l'Italia, la questione si fa complessa, data l'elevata densità abitativa, i livelli di traffico motorizzato, la scarsa propensione alla bicicletta e una più generale immaturità rispetto all'uso della bici (Legambiente-ISNART, 2019).

Un'ulteriore criticità riguarda la sicurezza: le strade sono lo spazio pubblico per eccellenza e la rete italiana non pare pronta ad accogliere volumi elevati di cicloturisti. Affinché una ciclovía possa dirsi sicura, il concetto di "percorso ciclabile" e quello di "itinerario cicloturistico", dovrebbero essere meglio definiti, in un processo qualificante basato su una viabilità dedicata ai ciclisti. La promiscuità, infatti, è un notevole deterrente, soprattutto per alcune categorie come le famiglie con bambini o i neofiti delle due ruote. Pertanto, è opportuno procedere verso una progressiva trasformazione di percorsi misti veicoli-pedonali in vere piste ciclabili (Pileri, 2019). Una soluzione adottata all'estero<sup>1</sup> e applicabile sulle ciclovie italiane sono le autostrade ciclabili (*super-cycle highways*), che forniscono uno spazio esclusivo e privo delle frequenti interruzioni che danno priorità ai veicoli a motore (Cabral Dias *et al.*, 2020).

Altra questione rilevante è la specificità geografica della Ciclovía del Sole: l'itinerario si snoda lungo aree interne della penisola, territori marginali

1. Danimarca, Regno Unito, Paesi Bassi e Germania.

rispetto alle destinazioni balneari e alle capitali culturali. L'individuazione di tratti da riconvertire in "vie verdi" può risultare vantaggioso per comunità isolate che potrebbero includere il cicloturismo come componente di una più ampia strategia di sviluppo, per valorizzare il paesaggio, le risorse naturali, le tradizioni gastronomiche e il patrimonio culturale dell'entroterra (Di Ruocco *et al.*, 2020). In particolare, lungo il tratto meridionale dell'Eurovelo 7, rivitalizzando luoghi caratterizzati da emarginazione e abbandono, dove l'economia locale si basa principalmente sul settore pubblico, piccole imprese e attività agricole (Salvatore *et al.*, 2016).

### 3. La sezione Verona-Bologna della Ciclovía del Sole

Nell'aprile 2021, i media locali e le agenzie di stampa nazionali hanno segnalato il completamento della tratta Verona-Bologna dell'Eurovelo 7. Si trattava in realtà di un parziale completamento, il segmento Mirandola-Osteria Nuova, mentre per il versante settentrionale tra Mirandola e Verona è prevista la riqualificazione di alcuni brevi tratti. Per ora la continuità del percorso da Verona è resa possibile da strade a basso traffico e sponde fluviali nel Parco delle Golene Foce Secchia<sup>2</sup>. Lo stesso vale per il collegamento tra Osteria Nuova e Bologna, il cui tracciato è stato completato con segnaletica a lato della carreggiata lungo strade a basso traffico.

La pista, ricavata da un vecchio sedime ferroviario, si articola in parallelo all'attuale linea Bologna-Verona, consentendo un elevato grado di flessibilità modale tra bici e treni regionali, con soste in quasi tutti i comuni del percorso: Mirandola, San Felice sul Panaro, Crevalcore, San Giovanni in Persiceto e Osteria Nuova. La pista è inoltre all'avanguardia in termini di funzionalità: dotata di apparati turistici per informazioni sulle attrazioni e sulle strutture ricettive, piazzole con Wi-Fi, dispositivi per il caricamento elettrico, kit di riparazione, tavoli, fontane e rastrelliere.

Tuttavia, se osserviamo la pista secondo una selezione di criteri progettuali convenzionali come sicurezza, attrattività, ospitalità, segnaletica e accessibilità, emergono problematiche ancora da affrontare. Per quanto riguarda la sicurezza stradale, i tratti non esclusivamente ciclabili sono relativamente pochi. Dal momento che la promiscuità costituisce un deterrente, è opportuno ridurre ulteriormente percorsi misti e discontinuità, collegando Mirandola a Verona o alla variante verso Mantova e completando il tratto Osteria Nuova-Bologna. La questione della sicurezza è nodale non solo per la salvaguardia del ciclista, ma per le ricadute positive che una pista ciclabile ha sul territorio in termini di mobilità sostenibile (Privitera, 2011).

2. Per visualizzare immagini e tabelle citate nel testo è possibile visitare il sito: <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

Altro aspetto importante, sempre sul piano infrastrutturale, è la segnaletica: in prossimità di sottopassaggi e incroci, in caso di deviazioni fuori pista, le indicazioni possono risultare fuorvianti, essendo prive di un corretto riferimento geografico Nord/Sud<sup>3</sup>. Le risorse culturali e naturali lungo il percorso, invece, sono adeguatamente segnalate sulle mappe ufficiali, sebbene lungo la pista le indicazioni di siti di interesse storico-artistico, culturale o naturalistico siano ancora limitate.

Il territorio attraversato dalla pista non presenta beni culturali di primo piano nel patrimonio nazionale. Sono comunque significativi gli esempi di storia locale e habitat naturali sui quali fare leva per la promozione turistica: ad esempio, le valli mirandolesi (ZPS) della Rete Natura 2000; le architetture tardo-medievali, i palazzi signorili a San Felice sul Panaro; i murales del progetto Quadricomie a Camposanto; oppure ancora, lungo la variante modenese, le acetarie, il castello di Vignola e il Palazzo Barozzi, con l'unica scala al mondo di forma elicoidale autoportante<sup>4</sup>. I benefici offerti dal turismo contribuirebbero, tra l'altro, a rivitalizzare un'area gravemente colpita dai terremoti del Nord Italia nel 2012, dai quali non si è ancora completamente ripresa.

Per quanto riguarda l'ospitalità<sup>5</sup>, il numero delle strutture ricettive, tra alberghi e bed & breakfast, pare commisurato agli otto comuni distribuiti lungo la pista e, anche ipotizzando un prossimo ritorno dei flussi a livello pre-pandemico, idoneo a soddisfare l'attuale domanda (Regione Emilia-Romagna, 2022). Eppure, nessuna delle strutture segnalate dal sito ufficiale propone attraverso i propri canali mediatici un'accoglienza specifica per i cicloturisti, né le Pro Loco dei comuni attraversati, con l'eccezione di Crevalcore, prevedono iniziative orientate alla promozione della ciclopista.

Sarebbe però utile fornire ai cicloturisti forme di ricettività alternative, quali campeggi e *bike hotel*. I cicloturisti prediligono le attività ricreative all'aperto e mostrano un vivo interesse per esperienze con una forte componente naturale (IULM, Re-Power, 2022). Il tratto centrale dell'Eurovelo 7, infatti, offre un numero notevole di campeggi<sup>6</sup>. I *bike hotel*, inoltre, offrono depositi per bici, talvolta con telecamere a circuito chiuso, servizi di meccanica e pasti speciali per i ciclisti<sup>7</sup>.

Luoghi di abbandono come i ruderi di cascine<sup>8</sup> lungo il tragitto, sarebbero adatti alla riconversione in aree attrezzate per l'ospitalità o per servizi mirati.

3. Fig. 3 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

4. Tab. 1 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

5. Tab. 2 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

6. Sulla più popolare piattaforma online dedicata al campeggio, nessuna struttura è segnalata lungo il tratto di ciclovie Verona-Bologna, ad eccezione dei due capoluoghi ([www.camping.info/en](http://www.camping.info/en)).

7. In previsione l'apertura di una struttura ricettiva Bed&Bike a San Giovanni in Persiceto, con possibilità di noleggio bike e ciclofficina ([www.bolognametropolitana.it](http://www.bolognametropolitana.it), consultato il 12/04/2022).

8. Fig. 4 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.



In tal senso, su iniziativa di un'associazione creata *ad hoc*, è stato approvato un progetto di valorizzazione del patrimonio storico, la riqualificazione dell'edificio "Ex Arte Meccanica" a San Giovanni in Persiceto, dove sono previsti anche spazi e servizi legati al cicloturismo<sup>9</sup>.

#### **4. Oltre l'infrastruttura: una cultura cicloturistica per il territorio**

I geografi si concentrano spesso sul ruolo delle infrastrutture, sulle modalità della loro fruizione e interpretazione in chiave ciclistica (Lantham, Wood, 2015), sostenendo che dovremmo comprendere meglio le esigenze dei cicloturisti (Lamont, 2007). Ad ogni modo, è altrettanto importante comprendere la necessità di implementare l'offerta infrastrutturale con un'adeguata cultura *value driven* della bici. La realizzazione di una pista ciclabile non è altro che un primo passo verso l'orditura di un tessuto favorevole ad accogliere cicloturisti e attivare l'indotto proprio di uno sviluppo sostenibile del territorio.

I dati sulla mobilità in Italia, del resto, non sembrano promettenti, nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni locali, regionali e nazionali: la propensione per i veicoli a motore nei lunghi viaggi dichiarata dagli italiani era nel 2013 del 73% rispetto a una media europea di 46% (Special Eurobarometer 406, 2013). Attualmente, il tasso di motorizzazione degli italiani rimane tra i più alti d'Europa, così come la propensione all'uso della moto, per la quale l'Italia è al secondo posto tra gli Stati membri dell'UE (ISFORT, 2021).

I rapporti statistici e gli studi sulle *greenways* contengono una pletora variegata di raccomandazioni politiche, urbanistiche, sociali, sanitarie e culturali. Tuttavia, è importante sottolineare che, se le raccomandazioni sono importanti in fase di progettazione, affinché il cicloturismo non rimanga un fenomeno di nicchia, è essenziale attivare una "cultura del ciclismo", mediante la partecipazione multiscalare della comunità e la consapevolezza dei benefici a diversi livelli, dall'economia locale alla sostenibilità ambientale. Ciò, affinché la pista venga usata da ogni tipologia di ciclista, dal residente dei comuni attraversati al turista internazionale.

A questo proposito, manca in Italia un ente omologo alle *cycling embassy*, presenti in Danimarca e in Olanda. Le ambasciate ciclistiche sono reti ibride pubbliche e private per la mobilità sostenibile e inclusiva, che combinano le competenze offerte da aziende, ONG, istituti di ricerca, governi nazionali e locali. In relazione al cicloturismo, contribuirebbero ad accrescere una cultura favorevole tra comunità ospitanti, tour operator, incubatori per un'offerta di strutture *bike friendly*, integrate con i territori e le loro identità, permettendo un più ampio coinvolgimento di attori territoriali.

9. [www.unioneingegneri.com/ristrutturazione-edificio-ex-arte-meccanica-case-study](http://www.unioneingegneri.com/ristrutturazione-edificio-ex-arte-meccanica-case-study) (consultato il 26/04/2022).



Nel caso della Ciclovía del Sole emiliana, non mancano i primi segnali di iniziative pubbliche. Sono stati organizzati interventi informativi presso fiere di settore (Italian Bike Festival, 2021; Salon Destination Nature, Parigi, 2021; Liberamente, Bologna, 2021), workshop formativi destinati agli operatori, l'evento aggregatore "Ciclofesta del Sole" e infine una Carta dei servizi per venire incontro all'esigenze dei cicloturisti<sup>10</sup>.

## 5. Conclusioni

In base alla letteratura esaminata, alle fonti statistiche e a un sopralluogo effettuato nell'aprile del 2022, è stato possibile individuare alcuni aspetti da considerare per un'adeguata connessione fra infrastruttura e territorio. In primo luogo, l'importanza della cooperazione tra pubblico e privato, del coinvolgimento delle comunità sulle diverse scale (locale, regionale e nazionale) per una sensibilizzazione all'uso della bici. Il cicloturismo non deve essere necessariamente vincolato dalla stagionalità o ridursi a pratica di una minoranza di turisti, piuttosto può essere praticato da una molteplicità di soggetti con interessi, provenienza e destinazioni diverse. La diffusione di una cultura cicloturistica, possibilmente rafforzata dal ruolo di enti preposti, è fondamentale per riuscire nello sfruttamento di nuove infrastrutture e contribuire efficacemente alla rigenerazione locale.

La Ciclovía del Sole può fungere da volano per un *milieu innovateur*, ridefinendo i legami tra i luoghi attraversati dal percorso, coadiuvando azioni progettuali condivise. Secondo un approccio *place-based*, la pista ciclabile non è infatti solo un intervento urbanistico di viabilità o di collegamento in sicurezza tra località, ma restituisce un significato ad un paesaggio le cui relazioni possono essere plasmate dalla mobilità lenta. Le ricadute possono essere importanti, se il territorio si attiva in qualità di sistema, ovvero se si dimostra in grado di elaborare una comunicazione integrata, formare adeguatamente gli operatori e coinvolgere tutti i soggetti interessati alla valorizzazione delle risorse locali.

## Riferimenti bibliografici

- Behrendt F. (2016), "Why cycling matters for Smart Cities. Internet of Bicycles for Intelligent Transport", *Journal of Transport Geography*, 56: 157-164.
- Bijker W.E. (1997), *Of Bicycles, Bakelite and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*, The MIT Press, Cambridge.

10. [www.comune.crevalcore.bo.it](http://www.comune.crevalcore.bo.it) (consultato il 26/04/2022).

- Cabral Dias G.J., Gomes Ribeiro P.J. (2021), “Cycle Highways: a new concept of infrastructure”, *European Planning Studies*, 2, 6: 1003-1020.
- Cresswell T. (2021), “Valuing mobility in a post Covid-19 world”, *Mobilities*, 16, 1: 51-65.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), *Slow Travel and Tourism*, Earthscan, London.
- Di Marcello R. (2015), “Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette”, *Geotema*, 49: 95-99.
- Di Ruocco G., Palmero Iglesias L., Blandon B., Melella R. (2020), “Low-Carbon Tourism – Technical, Economic and Management Project of a Greenway, for Enhancing Inner Areas of the Cilento National Park, Italy”, *Sustainability*, 12, 23, DOI: 10.3390/su122310012.
- Duran E. (2018), “Cycle Tourism”, *Journal of Awareness*, 3, 4: 25-34.
- EPICAH Interreg Europe (2019), *For a new EU integrated tourism policy*, testo disponibile al sito [www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/tx\\_tevprojects/library/file\\_1556119954.pdf](http://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1556119954.pdf).
- Gazzola P., Pavione E., Grechi D., Ossola P. (2018), “Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy”, *Sustainability*, 10, 6.
- ISFORT (2021), *18° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Governare le transizioni per una ripresa sostenibile*, testo disponibile al sito [www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf](http://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf).
- ISNART - Legambiente (2019), *Cicloturismo e cicloturisti in Italia*, testo disponibile al sito [www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier\\_cicloturismo-e-cicloturisti\\_2019.pdf](http://www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier_cicloturismo-e-cicloturisti_2019.pdf).
- IULM, Re-Power (2022), *Italia in bici: scenari, protagonisti e indotto*, testo disponibile al sito [www.repower.com/it/italiainbici](http://www.repower.com/it/italiainbici).
- Lamont M. (2007), “Bicycle tourists in Australia: infrastructure, information and support service requirements”, *Proceedings of Tourism - past achievements, future challenges: 17<sup>th</sup> Annual Council for Australian University Tourism and Hospitality Education (CAUTHE) Conference*, University of Technology Sydney, Sydney, pp. 428-431.
- Lantham A., Wood P.R.H. (2015), “Inhabiting infrastructure: exploring the interactional spaces of urban cycling”, *Environment and Planning A*, 47, 2: 300-319.
- MIBACT (2017), *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022*, testo disponibile al sito [www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634\\_PST\\_2017\\_IT.pdf](http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634_PST_2017_IT.pdf).
- Papotti D. (2021), “Esiste un ‘paesaggio ciclistico’? Riflessioni sulla percezione del paesaggio attraverso alcuni resoconti narrativi di viaggi in bicicletta”, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 231-239.
- Pileri P. (2019), “Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 31, 1: 75-90.
- Privitera D.I. (2011), “I parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale”, *Agribus. Paesaggio Ambiente*, 14: 184-190.

- Regione Emilia-Romagna (2022), *Rapporto-annuale-turismo-Emilia-Romagna-2020*, 27 aprile, testo disponibile al sito <https://statistica.regione.emilia-romagna.it>.
- Rotilio M., Taballione A., De Berardinis P. (2016), “La Ciclovía dell’alta valle dell’Aterno: tra eco turismo e mobilità sostenibile”, *Techne*, 11: 188-193.
- Salvatore R., Chiodo E. (2016), “Aree interne e tourism transition: nuove pratiche turistiche e riorganizzazione dell’offerta in funzione della rivitalizzazione”, *Agriregionieuropa*, 12, 45: 69-73.
- Special Eurobarometer 406 (2013), *Attitudes of Europeans towards urban mobility*, testo disponibile al sito [https://data.europa.eu/data/datasets/s1110\\_79\\_4\\_406?locale=en](https://data.europa.eu/data/datasets/s1110_79_4_406?locale=en).

# *La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio*

di *Andrea Perrone\**

## **1. Introduzione**

Nel quadro del processo di rigenerazione territoriale, che si manifesta da alcuni anni nel riuso di itinerari e nelle strategie per la promozione del turismo lento (*slow tourism*) e della mobilità dolce, non possiamo esimerci dal ricordare la Costa dei Trabocchi, lungo il versante di litorale abruzzese, che muove da Ortona a Vasto e che prevede la prima *greenway* del Centro Italia.

Il progetto, avviato negli anni Novanta del secolo scorso dalla Regione Abruzzo e via via promosso – in seno alla programmazione nazionale ed europea – nei primi anni del XXI secolo, ha come fine precipuo la riscoperta di patrimoni culturali, di processi e di risorse storiche, ovvero di antiche macchine da pesca costruite su palafitte in legno – appunto i trabocchi – ed è associato alle strategie di riqualificazione di antiche vie di comunicazione per la promozione e il recupero di itinerari “lenti”, nonché alla valorizzazione delle risorse del territorio per incoraggiare processi di sviluppo locale, attraverso la coesione territoriale e la crescita delle comunità diffuse sul territorio.

Il progetto – approvato nel 2018 dalla Regione Abruzzo<sup>1</sup> – è parte integrante del Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (2017-2022)<sup>2</sup> e si prefigge di favorire lo sviluppo del settore del turismo lento, inserendo tra i vari ambiti anche quello dei cammini e ponendo al centro il paesaggio italiano

\* Università telematica e-Campus.

1. Regione Abruzzo (2018), *Piano strategico del turismo, 2017-2019*, Italiabrandgroup, testo disponibile al sito [www.regione.abruzzo.it/system/files/turismo/osservatorio-turistico/PianoTriennaleStrategicoTurismo\\_2017-2019.pdf](http://www.regione.abruzzo.it/system/files/turismo/osservatorio-turistico/PianoTriennaleStrategicoTurismo_2017-2019.pdf).

2. *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (2017-2022)*, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, testo disponibile al sito [www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776.content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776](http://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776.content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776).

con la sua realtà poliedrica fondata sull'identità dei luoghi e sulle risorse naturali da valorizzare nella loro complessità ed interezza, promuovendo, al contempo, industria, artigianato e commercio, nel quadro della sostenibilità ambientale.

## **2. *Slow tourism*, mobilità dolce e riqualificazione del patrimonio naturale e culturale**

Il piano di riscoperta e riqualificazione della costa abruzzese è in via di realizzazione, grazie ai processi di valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturalistico e culturale del litorale adriatico.

Le strategie di rigenerazione territoriale della Costa dei Trabocchi risalgono alla Legge Regionale n. 99 del 16/09/1997, quando si è iniziato a predisporre il piano di riqualificazione delle antiche macchine da pesca da parte della Regione Abruzzo, definite “attrattori di carattere identitario” (Marino, Barone, Pignatelli, 2018, p. 140). I presupposti vanno ricercati nella Legge Regionale n. 93 del 14/12/1994 (“Disposizioni per il recupero e la valorizzazione dei trabocchi della costa teatina”) e norme relative al recupero, alla salvaguardia e alla valorizzazione dei trabocchi da molo, anche detti “caliscendi” o “bilancini”, della costa abruzzese, che avviò il ripristino delle antiche macchine da pesca con la loro tutela, come patrimonio ambientale e culturale da trasmettere alle generazioni future, promuovendo il recupero e l'utilizzo nella loro naturale destinazione, senza pregiudicare i valori estetici, tecnologici tipici e paesaggistici.

Negli anni successivi vennero emanate delle nuove Leggi Regionali ad integrazione delle precedenti, come la n. 7 del 10/06/2019, recante “Integrazioni e modifiche alle Leggi Regionali 11 agosto 2009, n. 13” (Modifiche ed integrazioni alla L.R. n. 71/2001, Rifinanziamento della L.R. n. 93/1994) e la successiva del 19 dicembre 2001, n. 71 (Rifinanziamento della L.R. n. 93/1994 concernente: “Disposizioni per il recupero e la valorizzazione dei trabocchi della costa teatina”).

I trabocchi sono quindi degli strumenti da pesca diffusi lungo la media costa adriatica e costituiscono un caso singolare di architettura per risolvere problemi di necessità, legati ad un'economia di sussistenza. Essi rappresentano dei manufatti originali, utili a comprendere i fenomeni di storia della tecnologia, nonché importanti aspetti antropologici della cultura delle popolazioni rivierasche (Marino, Barone, Pignatelli, 2018, p. 26)). In tal senso, costituiscono un patrimonio paesaggistico di valore unico al mondo, risorsa strategica per l'economia, il turismo e l'enogastronomia, ovvero di un insieme di tradizioni paesaggistiche, culturali ed economiche.

Paragonati a “ragni colossali” da Gabriele D'Annunzio, i trabocchi sono diffusi per alcune decine di chilometri e se ne contano ben 32, debitamente

restaurati. Essi caratterizzano l'area geografica del litorale abruzzese e, da antiche macchine da pesca (Cuzzucoli Crucitti, 2018; Marino, Barone, Pignatelli, 2018), sono diventati dei veri e propri ristoranti, aperti in genere tutti i giorni d'estate e nel fine settimana dalla primavera all'autunno.

Il progetto di riqualificazione dei trabocchi e la realizzazione di ciclovie e percorsi alternativi rappresentano una tendenza del turismo lento, inquadrata nel concetto più ampio di sostenibilità ambientale e di turismo sostenibile, che si prefigge di rispondere alle degenerazioni prodotte dal turismo di massa (Mundula, Spagnoli, 2019), frutto della crescita economica e dei cambiamenti sociali, emersi a partire dalla seconda metà del secolo scorso, che hanno influito sullo sviluppo senza precedenti dell'industria del turismo.

La genesi del turismo lento è legata al movimento *slow food*. Movimento ispirato dallo scrittore Carlo Petrini e sorto in Italia nel 1986, a Bra, una cittadina nella provincia di Cuneo, nel Piemonte meridionale, grazie anche alla fondazione dell'associazione culturale Arci Gola, affiliata ai Circoli Arci, in aperta critica alla diffusione dei *fast food*.

Le strategie messe in atto dal turismo lento costituiscono una risposta all'attuale fase della globalizzazione e all'ideologia imperante della velocità, ovvero ad uno sviluppo antropico accelerato, che produce nell'uomo nuove forme di alienazione, affinché vengano valorizzate e vissute esperienze autentiche frutto di un modello di vita diverso, alternativo alle pure e semplici dinamiche di mercato (Gavinelli, Zanolin, pp. 218-219).

Modelli alternativi che hanno l'obiettivo di ridurre la velocità, prolungando il tempo, per favorire emozioni profonde in grado di incoraggiare forme di trasporto ecocompatibili, ridefinendo "i concetti di tempo, produttività ed efficienza nel rispetto della persona e dell'ambiente, imparando a conoscerlo e assaporando ogni momento" (Mundula, Spagnoli, 2019), allo scopo di godere del territorio e di rispettarlo.

Il turismo lento rappresenta un'alternativa alla globalizzazione e alla rapidità della vita contemporanea, per affrontare alcune storture introdotte dal capitalismo nella società, prefiggendosi di rappresentare delle forme di turismo alternativo organizzato con modalità meno veloci (Gavinelli, Zanolin, 2019, pp. 218-219), ma più appaganti, tali da comprendere forme di turismo rurale, sportivo, culturale, enogastronomico, associate a pratiche come il cicloturismo, il turismo a piedi e a cavallo.

In sintesi, il turismo lento si prefigge di valorizzare il patrimonio intangibile del territorio nelle sue qualità topiche, paesistiche e ambientali (Turco, 2012a). Non rappresenta *sic et simpliciter* una moda, ma un mezzo per ridurre la velocità e allungare il tempo, limitando l'inquinamento provocato dalla globalizzazione e dal capitalismo, nonché un atto di sopravvivenza alla crescita esponenziale del turismo e ai rischi per la sostenibilità ambientale. Nel 2012, infatti, il numero dei turisti in tutto il mondo ha sfiorato il miliardo e sarà

quasi il doppio nel 2030. L'impatto ambientale di fronte ad un numero così elevato di persone in movimento non è più sostenibile per l'ecosistema (Dickinson, Lumsdon, Robbins, 2011).

I luoghi di pregio paesaggistico, culturale e storico, che favoriscono tempi di percorrenza più lenti, permettono al turista di immaginare il mondo circostante non come un bene da consumare, ma come qualcosa da rispettare e preservare per le generazioni future nel quadro delle strategie promosse dalla *green economy*, avviate con il Rapporto della norvegese Gro Harlem Brundtland dal titolo "Our Common Future" del 1987, all'interno del World Commission on Environment and Development, e dalla World Commission on Sustainable Development dello stesso anno (Mundula, Spagnoli, 2019).

Al contempo la mobilità dolce, che trae le sue origini nel più ampio pensiero ecologista diffuso in Italia tra la fine degli anni Settanta e i successivi anni Ottanta del secolo scorso, concorre allo sviluppo di nuove forme di turismo finalizzate a riscoprire le risorse naturalistiche e storico-culturali diffuse sul territorio. In tal senso, sono coinvolte per la riscoperta della realtà territoriale anche le infrastrutture per il movimento che, oltre a costituire parte del paesaggio, rappresentano uno strumento utile alla fruizione dello stesso. Le strade storiche e le ferrovie dismesse e recuperate costituiscono i sedimenti per la realizzazione della mobilità dolce, ovvero di una mobilità che proprio per la sua natura ecocompatibile (pedonale e ciclabile) possiede i requisiti della sostenibilità ambientale.

La mobilità dolce rappresenta lo strumento migliore per fruire pienamente del paesaggio, poiché soltanto muovendosi con lentezza è possibile godere in maniera completa della realtà, sentendosi parte di essa. Si prefigge di coniugare domanda e offerta, affinché agiscano sinergicamente per promuovere lo sviluppo delle realtà locali. Una strategia che mira a sostenere dal basso gli operatori del settore presenti sul territorio, favorendo un incontro tra le diverse realtà territoriali e i valori autentici delle località turistiche. Una soluzione che ha lo scopo di promuovere delle iniziative alternative e appaganti rispetto alla frenesia della vita quotidiana (Gavinelli, Zanolin, 2019, pp. 218-219).

In tal senso, turismo lento e mobilità dolce hanno come fine precipuo la volontà di rispondere alle esigenze dei visitatori, delle realtà comunitarie presenti lungo le coste abruzzesi, dell'ambiente e del paesaggio, nonché del commercio e dell'industria, evitando dannosi impatti economici, sociali e ambientali, sostenendo, al contrario, forme di trasporto ecosostenibili per valorizzare il patrimonio intangibile e garantire la coesione territoriale.

### **3. I trabocchi e la “Via Verde”: mobilità sostenibile, riserve naturali e testimonianze storico-culturali**

Il progetto di riqualificazione della Costa dei Trabocchi si prefigge di perseguire lo sviluppo economico del territorio grazie alla dismissione di circa 45 km di linea ferrata e alla realizzazione di una serie di percorsi di pista ciclabile, proprio nel tratto di costa da Ortona a Vasto. In tal senso, si pone l'obiettivo di coinvolgere il settore pubblico e privato allo scopo di valorizzare spiagge, calette e riserve naturali<sup>3</sup> presenti lungo la Costa dei Trabocchi per garantire turismo, sviluppo e salvaguardia dell'ecosistema, con la prospettiva di giungere alla creazione del Parco Nazionale della Costa dei Trabocchi, in linea con una visione sinergica di coinvolgimento dei Comuni della costa frentana.

I trabocchi, i borghi, il paesaggio della costa abruzzese, le piste ciclabili rappresentano lo strumento migliore per favorire un turismo lento, in grado di apprezzare una rete di percorsi ecosostenibili utili a coloro che intendono realizzare un'esperienza unica per ammirare la natura, le bellezze architettoniche e paesaggistiche del litorale abruzzese.

In tale contesto è stata prevista la realizzazione della “Via Verde”, che rappresenta il progetto di un'infrastruttura indirizzata alla mobilità sostenibile, in grado di offrire testimonianze storiche e riserve naturali, nonché hotel, campeggi, bed & breakfast e ristoranti sui trabocchi, aperti in alcuni periodi dell'anno (Farinelli, Nicolai, 2011).

La “Via Verde” è parte della Ciclovia Adriatica e rappresenta un progetto di pista ciclopedonale interregionale che costeggia il litorale adriatico per 42 km, a cui si aggiungono i 263 km in 12 percorsi – definiti “Rete ciclabile dei trabocchi” – che muove dalla costa omonima verso l'entroterra, costituita da 300 km circa di percorsi adatti a ogni età, dal mare alla montagna, attraversando colline, strade interpoderali e comunali, sentieri e vie panoramiche.

Il piano – presentato nel 2006 – costituisce un intervento strategico per lo sviluppo del turismo in Abruzzo ed è parte attiva del progetto internazionale, noto come “Corridoio Verde Adriatico, Ravenna-Santa Maria di Leuca”, tale da rappresentare un'occasione fondamentale per lo sviluppo del commercio e delle imprese della provincia di Chieti.

È un progetto costituito da una rete di percorsi e sentieri ecocompatibili, che hanno finalità specifiche (religiose, culturali, sportive e tempo libero) uniche e/o sinergiche che si incontrano tra loro con modalità diverse (pedonale, ciclabile, ippico) e con la possibilità di valorizzare le esigenze individuali e

3. Le riserve sono sette: Riserva Naturale Regionale Ripari di Giobbe; Riserva Naturale Regionale Punta dell'Acquabella; Riserva Naturale Regionale Grotta delle Farfalle; Riserva Naturale Regionale Leccetta Torino di Sangro; Riserva Naturale Regionale Bosco di don Venanzio; Riserva Naturale Regionale Punta Aderci; Riserva Naturale Regionale Marina di Vasto.



collettive di versatilità in grado di vivere pienamente le realtà comunitarie del territorio e le culture locali e di fatto organizza il territorio per una fruizione responsabile del mare, che diventa raggiungibile senza auto, grazie ad una soluzione combinata treno-bus-bici.

Sul vecchio tracciato della linea ferroviaria, ormai dismessa, che corre nel tratto di costa da Ortona a Vasto, per lungo tempo abbandonata, si è deciso di realizzare la pista ciclopedonale, che avrà un ruolo chiave nel rilancio del turismo lento e sostenibile.

Si tratta di percorsi e cammini percorribili con sistemi di mobilità dolce sostenibile (in e-bike, mountain bike, a piedi) contraddistinti da un'offerta turistica molteplice costituita da borghi marinari, dalla realtà enogastronomica locale, ovvero dal patrimonio storico, culturale, religioso e paesaggistico.

#### 4. Conclusioni

Le iniziative di sviluppo della Costa dei Trabocchi, compresa la “Via Verde”, sono in via di ultimazione e verranno portati a compimento dopo la stasi e la crisi economica provocata dalla pandemia: è in gioco il futuro del tessuto sociale ed economico dell’Abruzzo e del Piano Strategico di Sviluppo del Turismo.

Una volta ricostituito il tessuto produttivo – promuovendo industria, commercio e artigianato – in prospettiva sinergica con il processo di integrazione territoriale, il turismo lento e la mobilità dolce avranno raggiunto l’obiettivo di rafforzare il tessuto sociale, favorendo lo sviluppo economico della Regione Abruzzo, attraverso una piena riscoperta e valorizzazione delle risorse locali, in funzione della sostenibilità ambientale e del rispetto dell’ecosistema.

#### Riferimenti bibliografici

- Antonioli Corigliano M., Viganò C. (2004), *Turisti per gusto. Enogastronomia, territorio, sostenibilità*, De Agostini, Novara.
- Bell D., Valentine G. (1997), *Consuming Geographies. We Are Where We Eat*, Routledge, London-New York.
- Bergantino A.S., Buongiorno A., Intini M. (2021). *Mobilità e sviluppo turistico sostenibile. Una prospettiva economica*, Carocci, Roma.
- Cambi C., Di Paolo P., Farinelli F., Latini M.L., Sonsini A. (2017), *La Costa dei Trabocchi*, Carsa, Pescara.
- Cipressi A. (2013), “La Via Verde della costa dei Trabocchi”, *Reticula: reti ecologiche, greening e green infrastructure nella pianificazione del territorio e del paesaggio*, 2: 9-11.
- Clancy M., ed. (2015), *Slow Tourism, Food and Cities*, Routledge, London-New York.

- Cuzzucoli Crucitti R. (2018), *La costa dei Trabocchi tra il Feltrino e il Sangro. Storia e paesaggio del territorio feudo dell'Abbazia di S. Giovanni in Venere*, Meta Edizioni, Treglio (CH).
- Cuzzucoli Crucitti R. (2020), *La costa dei Trabocchi nei Parlamenti, Statuti e Capitolari dei Feudi dell'Abbazia di San Giovanni in Venere. Il paesaggio, l'ambiente, le arti, i medici, i Giudici, i Gabellati e le Famiglie tra il XIII e il XVIII secolo*, Carabba, Lanciano.
- Dal Borgo A.G., Maletta R., a cura di (2015), *Paesaggi e luoghi buoni. La comunità e le utopie tra sostenibilità e decrescita*, Mimesis, Milano-Udine.
- Del Bò C. (2017), *Etica del turismo. Responsabilità, sostenibilità, equità*, Carocci, Roma.
- Dickinson J.E., Lumsdon L.M., Robbins, D. (2011), "Slow travel: Issues for tourism and climate change", *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3: 281-300.
- Farinelli V., Nicolai M.C. (2011), *La Via Verde della Costa dei Trabocchi*, Edizioni Menabò, Ortona (CH).
- Gavinelli D., Zanolin G. (2019), *Geografia del turismo contemporaneo. Pratiche, narrazioni e luoghi*, Carocci, Roma.
- Liu Z. (2003), "Sustainable tourism development: A critique", *Journal of sustainable tourism*, 11, 6: 459-475.
- Marino L., Barone P., Pignatelli O. (2018), *L'ingegnere sopra e sotto il mare. La fabbrica dei trabocchi, macchine per la pesca costiera*, DIDAPress, Firenze.
- Minca C. (1996), *Spazi effimeri. Geografia e turismo tra modernità e postmodernità*, Cedam, Padova.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (2017-2022)*, testo disponibile al sito [www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776](http://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf?msclkid=a4291f5ac51e11eca5871687e1257776).
- Mundula L., Spagnoli L. (2019), "Terre mutate: un cammino tra resilienza e slow tourism", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 14, 2, 2: 117-130.
- Orlando E.A. (2001), *La costa dei trabocchi*, Carsa, Pescara.
- Regione Abruzzo (2018), *Piano strategico del turismo, 2017-2019*, Italiabrandgroup, testo disponibile al sito [www.regione.abruzzo.it/system/files/turismo/osservatorio-turistico/PianoTriennaleStrategicoTurismo\\_2017-2019.pdf](http://www.regione.abruzzo.it/system/files/turismo/osservatorio-turistico/PianoTriennaleStrategicoTurismo_2017-2019.pdf).
- Ruggieri V., Renzetti V. (2017), *Processioni a mare lungo la costa dei Trabocchi da Francavilla a San Salvo*, Edizioni Nuova Gutenberg, Lanciano (CH).
- Simonetti L. (2010), *Mangi chi può: meno, meglio e piano. L'ideologia di Slow Food*, Pagliai, Firenze.
- Tuan Y.-F. (1974), *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs.
- Turco A. (2012a), *Turismo & territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Unicopli, Milano.
- Turco A., a cura di (2012b), *Filiere etiche del turismo. Territori della vacanza tra valori, politiche e mercati*, Unicopli, Milano.
- Turco A. (2018), *Configurazione della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.

# *Un esperimento di rigenerazione territoriale diffusa lungo i grandi cammini: il progetto TWIN\**

di *Ettore Donadoni\*\**, *Anna Fera\*\**, *Diana Giudici\*\**

## **1. TWIN: un progetto di rigenerazione del territorio**

Il presente lavoro si propone di presentare un modello di rigenerazione territoriale che fa della lentezza, del recupero architettonico e dell'inclusione sociale strumenti antifragilità: il progetto TWIN, nato durante la pandemia su ideazione del Prof. Paolo Pileri, condotto da un gruppo di ricerca multidisciplinare del Politecnico di Milano<sup>1</sup> e sostenuto dal programma di responsabilità sociale dell'Ateneo, Polisocial Award 2019<sup>2</sup>. Il gruppo di ricerca ha testato il modello scegliendo come campo di prova un servizio di accoglienza rivolto a pellegrini, escursionisti e in misura minore cicloturisti<sup>3</sup> in viaggio attraverso l'Appennino Tosco-Emiliano.

\* Al di là della responsabilità collettiva del testo, i paragrafi 1.2, 2.3 sono da attribuire a Ettore Donadoni, i paragrafi 1.1, 2.1 sono da attribuire ad Anna Fera e i paragrafi 2.2, 3.1 e 3.2 sono da attribuire a Diana Giudici.

\*\* Dipartimento di Architettura e studi urbani, Politecnico di Milano.

1. Il gruppo di ricerca, già ideatore di VENTO, la più lunga ciclabile turistica del Nord Italia ([www.cicloviventito.it](http://www.cicloviventito.it)), unisce ingegneri, architetti e urbanisti del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU) del Politecnico di Milano: Diana Giudici, Ettore Donadoni, Catherine Dezio, Anna Fera, Eleonora Santoro. Sono stati coinvolti, inoltre, anche il Dipartimento di Elettronica Informazione e Bioingegneria (DEIB) e il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (DICA). Il partenariato di progetto comprende infine il Club Alpino Italiano (CAI), l'Associazione Europea Vie Francigene, la Federazione Ciclistica Italiana e il Consorzio Oscar Romero.

2. Il programma investe in progetti di ricerca i fondi del 5 per mille devoluti all'Ateneo dal contribuente.

3. I cicloturisti prediligono territori pianeggianti, con pendenze inferiori al 4% salvo brevi tratti (Pileri, 2020).

## 1.1. *Un modello replicabile per le aree fragili*

Osservando la storia recente del nostro Paese emerge una condizione di fragilità di alcuni sistemi territoriali contemporanei, particolarmente evidenti nelle aree marginali. La crisi ambientale e climatica e la recente pandemia hanno però messo in luce il potenziale dei territori considerati “fragili” (Marson, Tarpino, 2020). Sostanziale è il ruolo delle politiche pubbliche nel riportare queste aree al centro dell’attenzione (Carrosio, 2019; De Rossi, 2018) attraverso una strategia unitaria che curi le specifiche sensibilità territoriali. Il turismo lento rappresenta un’importante occasione per aprire questi territori a nuove prospettive, se pensato e progettato nel rispetto degli equilibri sociali e ambientali.

TWIN ha l’ambizione di innescare processi di rigenerazione territoriale in aree fragili attraversate da linee lente, unendo turismo lento e inclusione sociale.

Il turismo lento nasce dalla combinazione strategica di due condizioni: la disponibilità di infrastrutture leggere a supporto delle pratiche di lentezza in contesti di pregio paesistico, ambientale, culturale, e la presenza di servizi a supporto delle principali necessità del turista, principalmente ricettività e ristorazione. Per quanto riguarda le infrastrutture è autoevidente come queste debbano essere rese disponibili e gestite dal soggetto pubblico. Lato servizi ci troviamo invece di fronte a un bivio: l’iniziativa privata è tanto importante, quanto potrebbe prendere derivate che rischiano di snaturare i principi che stanno alla base del turismo lento e che ruotano attorno al concetto di lentezza. L’andamento lento (Donadoni, 2021) è un formidabile strumento di riscoperta della bellezza e costituisce un modo per abitare i territori muovendosi pazientemente dentro di essi, per più giorni e per lunghe distanze, alimentando circuiti virtuosi di economie fondamentali, distribuite su una scala territoriale vasta e per un periodo che non teme le brevi stagionalità (Pileri, 2020). Con questa visione TWIN propone di rendere strutturale un modello attraverso il quale i servizi al turismo lento sono il frutto dell’attivazione di catene di solidarietà che coinvolgono tutta la filiera, abbracciando sia la dimensione ambientale, sia quella sociale. Riattivazione di spazi e aree in abbandono, utilizzo di materiali di recupero, impiego di manodopera fragile estesa a tutte le fasi legate alla produzione e gestione del servizio sono i principi alla base del modello TWIN, che è stato sperimentato in un servizio di accoglienza sul Passo della Cisa, a Berceto (PR), all’incrocio tra Sentiero Italia CAI e Via Francigena: la Capanna TWIN n. 1.

## 1.2. *Un prototipo da testare*

La definizione del modello TWIN, ha richiesto che molto lavoro di ricerca fosse dedicato alla definizione di un prototipo replicabile per il pernottamento dei turisti che percorrono le grandi vie del turismo lento (Giudici *et al.*, 2021): uno spazio essenziale capace di evocare l'immaginario del turismo cui si rivolge. Esso recupera alcune caratteristiche dei bivacchi di alta montagna, riassumendo in uno spazio minimo la dimensione intima dell'abitare e la dimensione comunitaria dello stare insieme con l'intento di rispondere alla sfida lanciata da Annibale Salsa: "La sfida culturale per un nuovo modo di ripensare i rifugi, soprattutto quelli di media montagna, resta quella di farne presidi del territorio, vetrine di luoghi in cui sono insediati, spazi sociali dell'accoglienza per far dialogare la storia dei luoghi con la sua geografia, l'ambiente naturale con il paesaggio costruito, il *genius loci* con l'altrove" (Salsa, 2019, p. 153).

Per queste ragioni lo studio condotto si è prefigurato di definire concretamente l'idea di bivacco di borgo, partendo dagli esempi dei primi bivacchi di alta montagna, in cui la dimensioni antropometriche sono generative dello spazio interno e in cui coesistono spazi del riposo, della convivenza e della convivialità (Dini, Gibello, Girodo, 2018). Concentrarsi sulle caratteristiche dello spazio interno rende il prototipo disponibile ad essere impiegato per la riattivazione di differenti tipi di spazi: può essere il semplice allestimento di una o più stanze all'interno di un casolare disabitato, può essere rivestito per essere collocato sotto un porticato per rafforzare un'attività di presidio esistente, oppure può essere dotato di un involucro esterno ed essere collocato al centro di piccoli borghi in spopolamento. Quest'ultima possibilità è stata alla base della sperimentazione attivata al Passo della Cisa.

La tecnica costruttiva deve assicurare, oltre alla semplicità della sua realizzazione, anche la possibilità di essere praticata da persone che necessitano di apprendere un mestiere. Il prototipo è stato pensato, infatti, per essere costruito nei laboratori di falegnameria delle case di detenzione da parte dei detenuti, o da persone fragili avviate al lavoro presso piccole falegnamerie locali.

## 2. **La sperimentazione concreta del modello TWIN al Passo della Cisa**

Il progetto TWIN non si è limitato alla teorizzazione del modello ma ha avviato una sperimentazione sul campo al fine di comprendere punti di forza e debolezza del modello, e far fronte alle criticità rilevate.

## 2.1. *Il Passo della Cisa*

Nel ricco mosaico di linee lente che corrono lungo la nostra penisola, si è scelto di sperimentare il modello TWIN nel territorio dell'Appennino Tosco-Emiliano, al Passo della Cisa. Qui il Sentiero Italia incrocia la Via Francigena, in un'area che per caratteri morfologici e geografici, non è stata travolta dai circuiti turistici di massa, riuscendo a conservare la propria autenticità. Tuttavia, negli ultimi decenni da vivace luogo di transito e scambio si è trasformato in un abitato fantasma.

Posizionando la Capanna n. 1 al Passo della Cisa, TWIN ha voluto costruire un'occasione di rigenerazione in un luogo che per vocazione è spazio di lentezza. La fitta trama di linee lente che innerva il nostro Paese, attraversando spesso territori marginali e inesplorati, rappresenta infatti un'occasione unica per essere ripensata come un sistema di cammini capace di dare nuova forza ai territori più fragili. È necessario però che questa occasione sia progettata e curata, proiettando i territori in una visione di linea. Una metafora che aiuta a immaginare questa visione è quella della collana di perle: un filo capace di inanellare le tante perle diffuse sul territorio, singolarità che solo diventando un insieme riescono a sprigionare la loro bellezza (Pileri, 2020). La realizzazione della Capanna TWIN n. 1 è il primo passo per dimostrare il potenziale concreto di questa visione e gli ostacoli da superare per porre il modello alla base di nuove politiche strutturali a misura dei territori fragili, incentrate sul connubio tra turismo lento e inclusione sociale.

## 2.2. *Un viaggio di gruppo*

Il modello TWIN richiede che una pluralità di soggetti lavorino in sinergia per dare attuazione a una visione condivisa: questo fatto oggi, ancora, non accade in modo spontaneo. Perché accada è fondamentale che vi sia un soggetto forte che assuma la regia di un processo complesso che richiede l'investimento di ingenti risorse economiche, da portare a bilancio compiendo un salto di scala che permetta di superare la visione settoriale che imbriglia le politiche pubbliche.

La sperimentazione al Passo della Cisa è stata un viaggio di gruppo, condotto sotto la guida del Politecnico di Milano che ha ideato e teorizzato il modello e lo ha sperimentato sul campo per testarne l'efficacia, misurarne i limiti e valutarne le condizioni di replicabilità.

Il CAI, che ha creduto fin da subito in un progetto capace di declinare in azioni concrete il potenziale generativo della lentezza, ha partecipato alle spese necessarie per dare avvio alla prima Capanna, dimostrando il proprio impegno nell'estendere il campo di azione dalle vette alle montagne di mezzo (Varotto, 2020).

Il sindaco di Berceto, che fin da subito ha abbracciato i valori di TWIN, si è esposto in prima persona nel supportare il progetto, ricercando un luogo in cui questo potesse offrire il suo massimo potenziale e coinvolgendo un soggetto privato che ha messo a disposizione l'area a titolo gratuito. Il coinvolgimento consapevole dell'amministrazione locale si è rivelato uno dei tasselli chiave per la buona riuscita del progetto, anche per il lavoro svolto dai loro servizi sociali nell'individuazione delle figure fragili da coinvolgere e nel loro accompagnamento lungo il proprio percorso di indipendenza.

La Cooperativa di Comunità Berceto Nova ha preso in gestione la Capanna, avviando al lavoro le persone fragili selezionate dal comune di Berceto e facilitando il difficile intento di costruire il senso di comunità intorno al progetto.

Il direttore e il Responsabile educativo della Casa Circondariale di Monza sono state due figure di riferimento fondamentali per la capacità di facilitare la collaborazione tra Politecnico e i detenuti al lavoro nel laboratorio di falegnameria e mettendo a disposizione un falegname esperto che potesse coordinare la realizzazione. La direttrice dell'IIS G. Meroni ha collaborato attivamente mettendo a disposizione il proprio personale docente e tecnico, che già conoscevano la realtà carceraria, fornendo un fondamentale supporto dall'inizio fino al montaggio.

La mobilitazione di tutti questi soggetti, tuttavia, non è avvenuta in modo spontaneo e la costruzione di accordi solidi attraverso i quali tradurre il modello TWIN in azioni concrete ha richiesto un lavoro relazionale particolarmente oneroso, e dagli esiti non scontati. La cordata di attori attivata per dare attuazione a questa prima sperimentazione del modello rende questa esperienza unica e non ripetibile, ma replicabile tenendo fede agli obiettivi e adottando strategie e azioni specifiche che possono differire da caso a caso e possono coinvolgere una pluralità di soggetti diversi.

### *2.3. Un percorso di solidarietà fin dal principio*

La costruzione del prototipo collocato al Passo della Cisa, è stata l'occasione per attivare fin da subito quella filiera di solidarietà che sta alla base del modello TWIN. Nello specifico di questa esperienza, il materiale da costruzione impiegato proviene dalle aree colpite nel 2018 dalla tempesta di Vaia, che ha lasciato al suolo circa 8 milioni di metri cubi di legname (Motta *et al.*, 2018). Il legname di recupero è stato lavorato da sei detenuti della Casa Circondariale di Monza che in questo modo, e grazie alla guida dei docenti dell'IIS Meroni di Lissone, hanno potuto apprendere un mestiere riscoprendo il piacere di lavorare e intravedendo una prospettiva che va oltre il tempo da trascorrere in carcere.

Una volta realizzata, la Capanna è stata smontata in parti sufficientemente piccole per essere trasportate e riassemblate al Passo della Cisa. Qui il montaggio delle componenti è stato occasione per stringere un legame forte con la comunità locale, fatta di abitanti e piccoli artigiani che si sono adoperati per aiutare a dare avvio al servizio di accoglienza<sup>4</sup>.

La gestione del servizio, affidata alla Cooperativa Berceto Nova, ha permesso di coinvolgere nel lavoro presso la Capanna una persona affetta da disabilità cognitiva, seguita dai servizi sociali del comune, che attraverso questa opportunità è stata avviata al lavoro.

Questa esperienza, fatta di contingenze specifiche dall'esito positivo, ci dimostra le potenzialità del modello TWIN, la cui ambizione è quella di proporre un metodo attraverso il quale costruire un sodalizio tra turismo lento lungo linea, inclusione di profili di fragilità, attivando filiere di solidarietà sotto il profilo ambientale e sociale.

La solidarietà può assumere declinazioni diverse all'interno del modello TWIN, che può permeare una pluralità di attività di iniziativa sia pubblica, sia privata: in questo modo il turismo lento attiva un circolo virtuoso che coinvolge intere filiere, capace di innescare processi duraturi di rigenerazione territoriale diffusa.

### **3. Il punto di arrivo per nuove partenze**

Il successo della sperimentazione suggerisce di portare il modello all'attenzione del decisore pubblico per far sì che diventi una politica strutturale, attraverso la forza e il ruolo dell'università nel compiere un imprescindibile lavoro di interlocuzione mettendo le proprie idee al servizio delle politiche pubbliche.

#### *3.1. Tracce per ricucire luoghi e comunità*

La prima sperimentazione del modello ha portato all'avvio della Capanna TWIN n. 1 ad agosto 2021, e si è conclusa con successo tre mesi dopo. In questo lasso di tempo la Capanna è stata crocevia di storie, racconti, idee e percezioni dei camminanti in viaggio lungo le vie lente<sup>5</sup>. Gli esiti del progetto

4. I lavori di montaggio della Capanna hanno coinvolto il gruppo di ricerca del Politecnico di Milano e i docenti dell'IIS G. Meroni, in un lavoro congiunto con gli artigiani.

5. Con sei posti letto, di cui solo quattro potenzialmente fruibili a causa delle limitazioni imposte a seguito della pandemia, la struttura ha registrato un importante numero di pernottamenti: 104 soggiorni su tre mesi di attività del servizio. Secondo i risultati dei questionari il 68,2% degli ospiti ha dichiarato insufficiente il sistema di servizi ricettivi



dimostrano la capacità della Capanna di offrire accoglienza là dove mancano strutture ricettive adatte ai fruitori delle linee lente, ma non solo. Il turismo lento, con il suo potenziale generativo, ha la capacità di innescare processi di rigenerazione di territori in abbandono.

Al Passo della Cisa vivono stabilmente due famiglie ed è sopravvissuta una sola attività commerciale, un bar, aperto soltanto in alcuni mesi dell'anno e limitatamente ad alcuni giorni a settimana.

Grazie anche all'attivazione della Capanna TWIN n. 1, oggi al Passo della Cisa sta riaprendo un piccolo negozio di alimentari. Questa iniziativa di stampo privato, insieme al processo di acquisizione in corso da parte del comune di Berceto di una ex struttura alberghiera dismessa e abbandonata perché parzialmente sventrata in occasione della Seconda Guerra Mondiale, sono indicatori del fatto che il turismo lento può concretamente farsi motore di processi di rigenerazione territoriale, ricucendo luoghi e comunità e contrastando le dinamiche di abbandono che hanno investito la gran parte delle nostre aree interne.



*Fig. 1 - La Capanna TWIN n. 1 aperta sul Passo della Cisa affiancata da Sentiero Italia e Via Francigena durante l'inaugurazione (Fonte: foto del gruppo TWIN)*

lungo il cammino percorso (l'83% ha viaggiato lungo la Via Francigena, l'8,5% lungo il Sentiero Italia) e il 93,6% ha affermato che vorrebbe ritrovare altri bivacchi come la Capanna lungo le linee lente.

Il turismo è una straordinaria risorsa attraverso la quale creare occupazione e dare sostegno alle economie locali, ma può essere anche una forza che snatura l'autenticità dei luoghi proponendo modelli tradizionali che non sono adatti per i territori interni e che non rispondono alla domanda del turismo lento. Per evitare che questo accada, occorre che i tanti soggetti coinvolti nel processo di rigenerazione abbraccino i principi alla base del progetto di lentezza, mettendo in campo un insieme di azioni, pratiche e politiche in grado di offrire ai territori un vero e proprio modello sociale, economico, culturale sul quale appoggiare le proprie istanze di futuro (Pileri, 2020).

### 3.2. *Prospettive e orizzonti*

La Capanna TWIN al Passo della Cisa è al suo secondo anno di attività. Politecnico di Milano, comune di Berceto e Cooperativa di comunità Berceto Nova hanno rinnovato l'accordo che li legava uno all'altro, rinsaldando quel patto di collaborazione tra ricerca e azione che è fondamentale per testare un modello di intervento, mostrarlo e promuoverlo quale possibile politica strutturale. Per questo la sperimentazione iniziata nell'estate 2021 prosegue e al contempo cerca di contaminarsi di altre esperienze capaci di declinare in modo diverso quello stesso modello. Il gruppo di ricerca del Politecnico di Milano è impegnato nella costruzione di altre declinazioni progettuali del modello a ridosso di altre linee lente, che sperimentano altre possibili configurazioni del percorso di solidarietà attraverso le quali coniugare turismo lento e inclusione sociale.

Il progetto TWIN si è confrontato con sindaci, comunità locali, associazioni e cooperative in differenti luoghi e sta incontrando sempre più persone convinte che il modello proposto possa diventare il centro della propria politica di rigenerazione territoriale.

### **Riferimenti bibliografici**

- Balducci A. (2020), "I territori fragili di fronte al Covid", *Scienze del Territorio, Special Issue, Abitare il territorio al tempo del Covid*: 169-176, DOI: 10.13128/sdt-12325.
- Carrosio G. (2019), *I margini al centro. L'Italia delle aree interne tra fragilità e innovazione*, Donzelli, Roma.
- De Rossi A. (2018), *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma.
- Dini R., Gibello L., Girodo S. (2018), *Rifugi e bivacchi, Gli imperdibili delle Alpi, architettura, storia, paesaggio*, Hoepli, Milano.
- Donadoni E. (2021), "Andamento lento", in Indrigo A., Iorio A., a cura di, *Parco transfrontaliero del Natisone*, Università IUAV di Venezia, Manzano.

- Giudici D., Donadoni F. (2021), “Un modello di ripartenza post Covid per i territori fragili di montagna: il caso di twin”, *Territorio*, 97, 2, supplemento: 102-112.
- Marson A., Tarpino A., a cura di (2020), “Dalla crisi pandemica il ritorno ai territori”, *Scienze del Territorio, Special Issue, Abitare il territorio al tempo del Covid*: 6-12, DOI: 10.13128/sdt-12325.
- Motta R., Ascoli D., Corona P., Marchetti M., Vacchiano G. (2018), “Selvicoltura e schianti da vento. Il caso della ‘tempesta Vaia’”, *Forest@ - Rivista di Selvicoltura ed Ecologia Forestale*, 15: 94-98.
- Pileri P. (2020), *Progettare la lentezza*, People, Gallarate.
- Salsa A. (2019), *I paesaggi delle Alpi. Un viaggio nelle terre alte tra filosofia, natura e storia*, Donzelli, Roma.
- Varotto M. (2020), *Montagne di mezzo: una nuova geografia*, Einaudi, Torino.

# *Parchi delle mura urbane come percorsi quotidiani e turistici, luoghi di attraversamento e socialità*

di *Donata Castagnoli\**

## **1. Introduzione**

In particolar modo dalla fine del secolo scorso vanno prendendo forma in Italia progetti di riqualificazione di cinte murarie cittadine, motivati dalla necessità di un recupero in termini storico-architettonici ma anche, principalmente, dall'esigenza di offrire alla molteplice popolazione urbana un luogo caratterizzato da valenze ricreative e ambientali.

Racchiudere sotto un'unica categoria i parchi delle mura può rappresentare una via d'indagine per luoghi anche molto diversi tra loro, accomunati dal solo fatto di avere, o di avere avuto in passato, una cerchia muraria difensiva.

Alla defunzionalizzazione della stessa per il venir meno dell'intento proprio segue, spesso in epoche coeve, un progressivo abbattimento o modifica strutturale e, fondamentale, un nuovo utilizzo. L'urbanizzazione novecentesca ha portato a contrastare l'ingombrante presenza attraverso un'apertura di varchi funzionali alla circolazione veicolare se non addirittura con estesi abbattimenti prima che un interesse culturale potesse manifestarsi.

Notevole è il fatto che, nel nostro Paese, si sia avviato in tempi recenti un nuovo approccio al recupero di spazi fundamentalmente dimenticati, centrali eppure scarsamente oggetto di messa in valore da parte delle amministrazioni. Nel citare gli esempi più noti, le mura rinascimentali di Lucca e Ferrara, i due casi sono molto diversi se si pensa che a Lucca esse sono luogo di svago e socializzazione fin dal XIX secolo mentre a Ferrara un ingente restauro è stato avviato solo negli anni Novanta del secolo scorso (Castagnoli, 2021a).

Si ritiene dunque utile anzitutto descrivere un numero di realizzazioni osservate, che siano o meno ufficialmente considerate parchi delle mura, e successivamente valutarle secondo un'ottica programmatica: in che misura

\* Dipartimento di Lettere-lingue, letterature e civiltà antiche e moderne, Università degli Studi di Perugia.

tali allestimenti possono identificarsi come percorsi, brevi ma efficaci corridoi ecologici e spazi di socialità? Un connotazione di patrimonio culturale riguarda questi elementi valorizzandoli in direzione di un utilizzo effettivo.

Le necessità legate a una protezione integrata delle mura cittadine emergono oggi in Italia in forma sempre più manifesta per l'interessamento di amministrazioni coinvolte in opere di restauro; la componente conservativa e quella di messa in sicurezza emergono con l'urgenza scaturita da situazioni di pericolo insistenti su luoghi correlati ai maggiori addensamenti urbani. A tale interesse si accompagna, sempre più spesso, un più ambizioso progetto di restituzione alla città di un monumento identitario: riguardo ad esso sembra essersi persa nel tempo quella stretta relazione nei confronti di un ingente apparato difensivo dotato di camminamenti e ambienti per i quali è facilmente pensabile oggi un riuso.

## **2. Le mura come itinerario: esempi dalle città italiane**

Per Lucca, la tradizionale e principale passeggiata cittadina è attiva dai primi decenni dell'800, quando per volere di Maria Luisa di Borbone il camminamento viene aperto alla popolazione e destinato da allora in poi a divenire motivo di godimento del percorso e della visuale da esso offerta. Lucca rappresenta evidentemente un caso precoce di messa in valore del manufatto (ivi; Castagnoli, 2021b). La continua frequentazione richiede una particolare cura nella manutenzione ordinaria, già effettuata per venti anni con il concorso dell'Opera delle Mura<sup>1</sup>.

È del febbraio 2021 il più recente progetto di riqualificazione per le mura di Lucca. Interessante è la scelta di un miglioramento dell'offerta esplicitato nel rinnovamento della tabellonistica: per conferire uniformità e maggiore incisività informativa a una segnaletica già disordinatamente ed episodicamente apposta, l'immagine di parco soggetto a una unitaria vigilanza è così più convintamente e volutamente proposta.

Implicitamente vi è l'invito a una più corretta fruizione, un diretto segnale di presenza istituzionale. Solo nel giugno 2021 è finalmente approvato l'avvio di ingenti lavori di risanamento e restauro conservativo finanziati dal Ministero della Cultura, insistenti sul manufatto vincolato e da distinguersi in due lotti progressivi: il primo viene rivolto alla più urgente messa in sicurezza della passeggiata (con la previsione di un importo pari a circa un terzo del totale) e il secondo alla vera e propria riqualificazione dei percorsi sugli spalti. Si erano infatti nel tempo verificate situazioni di pericolo per il fin troppo disinvolto

1. Questo istituto cessa la sua attività nel 2019, non riuscendo a raggiungere gli scopi prefissi comprensivi fin dall'inizio di una progettualità rimasta in buona misura disattesa.

utilizzo del monumento in attività ludiche e ricreative; nei primi del 2019 erano state apposte le prime segnalazioni.

A metà marzo 2022 hanno inizio i lavori rivolti alla saldatura dell'anello pedonale sugli spalti; l'amministrazione intende così incrementare la mobilità dolce su questa peculiare "circonvallazione" intorno al centro storico, eliminando le barriere architettoniche e aumentando la sicurezza. Per la fine dell'estate è prevista la conclusione dei lavori relativi alla pista ciclabile e dunque l'avvio di quelli su alberature e manto erboso; si dovrà infine verosimilmente procedere alla sistemazione di barriere anticaduta in acciaio zincato nonché di parapetti sulle porte e balaustre sulle rampe di accesso. Da alcuni giudicato troppo impattivo, l'intervento potrebbe snaturare l'essenza del manufatto come sin qui concepito: contrarie infatti sono alcune forze politiche e associazioni di cittadini.

Per Lucca si ricorda infine l'esperienza della Parkrun, corsa non competitiva organizzata sulle mura ogni sabato mattina per un approccio anche sportivo al percorso e parte di una più estesa offerta internazionale propositiva di manifestazioni su componenti urbane di diversa natura ([www.parkrun.com](http://www.parkrun.com)).

Se per Lucca o Ferrara, i casi più noti anche al di fuori del contesto locale, la principale questione riguarda la corretta fruizione di un manufatto ben interrelato alle dinamiche urbane, per altre più recenti realizzazioni principale oggetto di interesse è anzitutto la messa in funzione, per lo più non ancora compiuta, di itinerari necessari al ricomporsi di un migliore rapporto cittadino tra città murata e le appendici frutto delle successive edificazioni.

È utile a questo proposito citare il caso di Siena. Esso è un esempio cui far riferimento per il fatto di aver recentemente messo mano, tramite la presenza di associazioni cittadine, a un vero e proprio Trail delle mura.

Questo ha rappresentato, almeno nella forma eventuale concessa, un percorso mostrato alla cittadinanza in forma di gara podistica. Per la prima volta effettuata nel dicembre 2017, dopo la seconda edizione a un anno di distanza essa subisce sfortunatamente una battuta d'arresto, in controtendenza con l'organizzazione che andava anzi in direzione di un ampliamento dell'offerta (con la proposta di ulteriori percorsi culturali da scoprire in forma non competitiva).

Nell'auspicare una pronta ripartenza postpandemica, si ricorda l'importanza espressa riguardo il potere degli eventi sportivi nel catalizzare interesse per il territorio, pur se in chiave strettamente promozionale. Indicata come "Corsa contro il tempo", la manifestazione si è incentrata sul desiderio di accelerare i tempi di recupero di un percorso murario pienamente disponibile ma non più oggetto da tempo di una attenzione diretta.

Tutto ciò permette di constatare un crescente coinvolgimento delle associazioni di quartiere nella gestione ordinaria del territorio insediativo. L'aspetto maggiormente rilevante riguarda proprio la crescente cura del manufatto e la sua capacità di veicolare un coinvolgimento cittadino.

L'associazione Le Mura si costituiva nel 2014 coinvolgendo in pochi mesi decine di cittadini: da allora essa si occupa prevalentemente di pulizia di tratti di mura problematici e organizza manifestazioni in grado di attrarre sempre più l'interesse e la partecipazione locali. Nel 2018 prende forma un consistente progetto di restauro con fondi ministeriali, grazie anche al decisivo ruolo svolto dall'associazione nell'evidenziare gli interventi più urgenti.

Anche il caso de L'Aquila è emblematico di un'attivazione di interesse culturale per la rimessa in funzione di un percorso, a tutto vantaggio del turismo e della qualità della vita. Paradossalmente, è stato proprio il grave sisma del 2009 a catalizzare il rinnovato interesse: dalla necessaria ricostruzione del centro cittadino e della cinta muraria danneggiata è emerso un più ambizioso progetto di una nuova fruizione dell'itinerario dove all'occasione di vedute panoramiche si accompagnava l'idea di una maggiore unità e visibilità del centro stesso.

In realtà le mura, presidio difensivo edificato tra il 1270 e il 1316, si mantengono intatte fino alla metà del '900. Inizia allora la fuoriuscita insediativa e un rapporto sempre più disordinato con esse: a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta "la città fortificata si perse in una tentacolare città diffusa" (Benedetti, Di Martino, 2015, p. 121).

A discapito dei periodici restauri l'abbandono e la frammentazione del monumento avevano portato ad un progressivo disconoscimento della sua esistenza, nonostante le mura avessero rappresentato il simbolo dell'unione delle popolazioni inurbate, ognuna testimone nei secoli di una differente provenienza.

È dunque proprio il terremoto e la necessità di una rapida ricostruzione dell'abitato e della socialità ad esso interrelata a indirizzare verso una più decisa azione di restauro volta a rimarcare il limite tra la città storica e la prima periferia. Vincente è stata quindi l'idea del percorso, individuato attraverso un'illuminazione sequenziale tenuto conto della varietà tipologica del tracciato, non ovunque fisicamente attuabile. La rinnovata messa in luce della cinta attraverso i progressivi restauri e una nuova accessibilità viene idealmente accompagnata da un invito alla fruizione (incoraggiata dall'introduzione di nuove aree per il parcheggio e di fermate strategiche del mezzo pubblico) e dalla progettazione di accessi meccanizzati.

Molto di ciò è in realtà ancora da realizzare: indissolubile da ogni progresso è in ogni caso l'idea di definire un continuativo "esteso parco lineare" (ivi, 2015, p. 127). Di non secondaria importanza è il continuo coinvolgimento della popolazione, destinataria in forma associativa della cura ordinaria di singole porzioni del manufatto. La Compagnia delle mura raggruppa undici associazioni locali che hanno sottoscritto nel 2016 il Disciplinare di adozione delle mura con il comune. Tra queste è AINWA (Associazione italiana nordic walking applicato) che ha reso possibili esperienze di Historical nordic

walking sul tratto di mura da essa adottato, individuato tra Porta Leoni e Porta Castello<sup>2</sup>.

Paradossale o viepiù significativo è un riferimento al Parco delle mura di Verona, di cui si percepiscono limiti e velleità. Una cospicua stratificazione risalta dalla sovrapposizione architettonica dovuta alle modifiche apportate alle mura scaligere prima dai Veneziani, poi da Napoleone e infine dagli Austriaci, costantemente inseguendo le scoperte di una migliore strategia difensiva e facendo di Verona una città fortificata meritevole per questo di entrare nella Heritage List UNESCO.

Problemi legati all'ambizioso progetto si legano alla presenza di costruzioni addossatesi nel tempo e limitanti la fruizione del percorso (Castagnoli, 2021a). Si deve a Legambiente la responsabilità di una crescente attenzione per il parco, catalizzata anche dal coinvolgimento cittadino in una più profonda conoscenza di esso.

Complice la recente pandemia, l'estate 2020 e ancora di più la successiva hanno rappresentato importanti momenti per l'allestimento del Mura Festival: tra maggio e ottobre 2021 si sono susseguite attività sportive, ricreative per bambini, culturali (teatro, cinema, musica) e commerciali su parti accessibili delle mura nonché proposte di *trekking* urbano, arricchite da ricostruzioni storiche, spazianti da Dante alla cucina militare. Ciò è stato tanto più importante in quanto ha avviato la ripresa di attività culturali sospese a causa della pandemia.

Il progetto comunale ha visto il coinvolgimento di quarantadue soggetti tra enti e associazioni territoriali: "Mura Festival risponde al desiderio e all'esigenza di tornare a vivere all'aria aperta... in totale sicurezza e a contatto con la natura" ([www.murafestival.it](http://www.murafestival.it)).

Il filo conduttore proposto dallo slogan "Riviviamo le mura" ha inteso riunire ogni attività sotto l'egida della sostenibilità ambientale; la sezione dedicata ai laboratori per l'infanzia è stata oggetto nel 2021 di ampliamenti in modo da incoraggiare una crescente opportunità di utilizzo di luoghi all'aperto.

Oltre all'intrattenimento sportivo e culturale, e a quello gastronomico, l'occasione è stata quella di far meglio conoscere, con l'organizzazione di *trekking* urbani tematici porte medievali poco conosciute, individuando un processo di messa in valore ancora lontano dal compiersi, nonostante il romantico "Tramonto sulle mura", tour storico-ambientale di 2 km offerto dal 2020 in occasione del ventennale del riconoscimento UNESCO e tuttora proposto da maggio a ottobre<sup>3</sup>.

2. Il tratto di mura conferito all'AINWA è interamente percorribile. Ciò ha incoraggiato l'associazione a offrire negli anni 2017 e 2018 le proposte citate. Lavori di manutenzione straordinaria e il sopraggiungere della pandemia hanno al momento sospeso l'interessante proposta, già atta a coinvolgere popolazione e turisti in una attività a valenza sportivo-culturale.

3. Il tratto interessato va dal Bastione delle Maddalene alla Rondella di San Zeno in Monte.



Anche per Padova si può individuare l'approccio escursionistico nel programma "Gira le mura!" scelto per la messa in risalto del relativamente nascosto perimetro murario cinquecentesco, 11 km di sviluppo, annualmente proposto dal Comitato Mura dal 2011. La manifestazione è offerta nel corso dell'anno con l'esclusione del periodo estivo, suddividendo tappe sequenziali corrispondenti ad altrettante giornate domenicali<sup>4</sup>.

Ultimo caso, tra i tanti che sarebbe possibile citare, è quello de La Spezia. Nel mese di ottobre 2021 viene infatti inaugurato il parco delle mura e a febbraio 2022 ne è resa accessibile una ulteriore porzione. Ancora in corso sono lavori di pavimentazione e illuminazione, dato il fermo obiettivo di rendere al massimo fruibile la cinta di 6 km intorno al centro spezzino, cerchia sabauda realizzata tra 1887 e 1889 come passeggiata nel verde e nella storia (fig. 1).



Fig. 1 - L'ingresso al Parco delle Mura, La Spezia (2022) (Fonte: foto dell'autrice)

4. Nel 2104 acquista concretezza un progetto di parco già sostenuto da decenni in forma volontaristica. Esso è rivolto a una vasta area attrattiva sia sotto il profilo storico-culturale che come percorso nel verde. Il programma prevede un recupero di conoscenza delle singole porzioni costitutive, grazie anche alla definizione di un *network* collaborativo tra amministrazioni private e pubbliche (tra cui l'Università di Venezia).

Si tratta comunque di un sistema tuttora di difficoltosa accessibilità, soprattutto per l'impegnativo sviluppo clivometrico e per il suo svolgimento in prevalenza suburbano. Ci si auspica pertanto una più incisiva messa in sicurezza, funzionale a un più spinto incoraggiamento all'escursionismo, prezioso per la scarsità di verde altrimenti rilevata nell'ambito cittadino e mirante a superare quell'approccio settoriale che incoraggia un prevalente utilizzo dalle abitazioni contermini e le aree di parcheggio.

### 3. Conclusioni

Molti altri esempi meriterebbero un riferimento, a cominciare da Perugia.

Legata alla riqualificazione del parco cittadino della Canapina, il tratto oggetto della prima riqualificazione delle mura urbane perugine è parte di un ambizioso progetto al momento rivolto alla sola cinta medievale, più facilmente suscettibile rispetto all'etrusca di un'opera di più efficiente rifunzionalizzazione (Bilancia, 2020).

Ancora in corso per Todi, cittadina umbra vocata al turismo, la definizione di una pista ciclopedonale intorno al tracciato murario, grazie ai fondi della progettualità regionale per le infrastrutture ricreative e turistiche; rientra al momento una porzione del tracciato, già noto come Giro di Todi, passeggiata che borda il colle omonimo tra porta Orvietana e porta Perugina, necessario di riqualificazione. Verrà incoraggiato l'uso di biciclette elettriche a noleggio; rimane come desiderio il completamento del giro

Anche dove le mura sono state abbattute, come a Modena, un prezioso tracciato verde assolve alle funzioni di parco urbano. Sono dunque i centri storici coinvolti da processi di abbandono insediativo, da gentrificazione commerciale, da problematiche di insicurezza sociale o da concentrate presenze intermittenti a richiedere, immaginare e realizzare parchi delle mura destinati ad assolvere molteplici funzioni e offrire forse l'unica soluzione per un'opportuna, rinnovata demarcazione funzionale.

Il principale ruolo però, più che di limite, è quello di fascia di rispetto, di respiro tra due congestionate parti urbane, il centro spesso principale vetrina del commercio e del turismo e la stratificazione residenziale-occupazionale di quella città compatta cresciuta a partire dal bordo esterno.

Lungi dal riproporre una separazione tra parti urbane quotidianamente dialoganti, il parco assolve piuttosto al ruolo di matrice, atta a potenziare e migliorarne gli scambi. La funzione di itinerario va dunque posta in primo piano, in particolare quando esso si colloca – ed è il caso più frequente – all'interno di un percorso urbano e dunque sollecita una programmazione mirante a far splendere di rinnovata luce la componente architettonica ma soprattutto a guidarne la corretta e molteplice fruizione da parte delle popolazioni coinvolte, per un motivo di socializzazione, per la pratica di attività sa-

lutistiche, per la scoperta di singole porzioni urbane. Non ultimo è l'obiettivo di un collegamento sostenibile tra parti della città, *green belt* interna foriera di collegamenti pedonali strategici.

## Riferimenti bibliografici

- Benedetti J., Di Martino S. (2015), “Le mura di L’Aquila: restauro e valorizzazione”, in Dal Mas R.M., Mancini R., a cura di, *Cinte murarie e abitati: restauro, riuso e valorizzazione*, Aracne, Roma, pp. 119-129.
- Bilancia M. (2020), *Le mura di Perugia. Prospettive di riuso e valorizzazione. I volume: Il parco delle mura*, Bertoni, Perugia.
- Cassetti R. (2012), *La città compatta: dopo la postmodernità. I nuovi codici del disegno urbano*, Gangemi, Roma.
- Castagnoli D. (2019), *Green belt e altre espressioni di verde urbano. La tutela naturalistica nelle città europee*, Pàtron, Bologna.
- Castagnoli D. (2021a), “Green belt, parchi delle mura: aree verdi funzionali per abitati di media ampiezza”, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 354-365.
- Castagnoli D. (2021b), “City wall parks in Italy: an opportunity to strengthen the city’s identity”, in Dell’Agnese E., Pollice F., eds., *Heritage Geographies: politics, uses and governance of the past*, Università del Salento, Lecce, pp. 303-307.
- Curti P., Battilani A., a cura di (2001), *Modena 1900. La città esce dalle mura*, Comune di Modena, Modena.
- Dal Mas R.M., Mancini R., a cura di (2015), *Cinte murarie e abitati: restauro, riuso e valorizzazione*, Aracne, Roma.
- Gardoni V. (2019). *Le mura di Ferrara in un progetto europeo di valorizzazione*, testo disponibile al sito [www.popolis.it](http://www.popolis.it).
- Legambiente Verona (2018), *Guida Parco delle mura di Verona con carta turistica ed escursionistica*, Cierre Grafica - Promoprint, Verona.

# *Recupero dei navigli milanesi: un bene culturale per il turismo?*

di *Martina Lucarno\**

## **1. La navigazione interna in Europa e in Italia**

La navigazione interna, sviluppatasi in Europa fin dal Medioevo soprattutto per il trasporto delle merci, dopo la Rivoluzione industriale, fu in buona parte marginalizzata dallo sviluppo dei sistemi di trasporto terrestre. Nell'Europa centrale la buona portata dei fiumi garantisce ancora margini di competitività al trasporto su grandi chiatte e consente anche la crocieristica su imbarcazioni di ragguardevoli dimensioni: ne sono esempi grandi fiumi come il Reno, il Danubio, la Senna dove i turisti si muovono su lunghe tratte, navigabili in più giorni, servite da moderne motonavi attrezzate come strutture ricettive che consentono la riscoperta lenta di un paesaggio dove i beni culturali storici si alternano a moderne città ospitali, sedi di eventi e motore economico dei Paesi attraversati.

In Italia la navigazione interna è praticata solo sui grandi laghi prealpini (per finalità turistiche) e sul Po da Cremona alla foce (soprattutto per la movimentazione di merci): sugli altri fiumi è presente, con poche eccezioni, solo una limitata navigazione diportistica, mentre i canali, persa completamente la loro originaria funzione di infrastruttura di trasporto merci, sono stati quasi tutti abbandonati, interrati o convertiti ad altro impiego. Laddove sono ancora esistenti, costituiscono un potenziale bene culturale in quanto testimonianza del passato operoso delle comunità che li realizzarono. In qualche caso, da alcuni anni ci si sta interrogando sulla opportunità di conservarli come elemento del paesaggio (si pensi ad esempio alla loro insostituibile presenza a Venezia e in altre località della Laguna) se non addirittura di ripristinarne la navigabilità a supporto di un turismo *slow* a mobilità dolce e integrata nell'ambiente, con una nuova funzione di attrattiva turistica e di motore di sviluppo locale.

\* Ricercatrice indipendente.

## 2. I Navigli lombardi tra abbandono e recupero

La Lombardia è la terra dei Navigli, strutture realizzate fin dal sec. XII per collegare Milano ai Fiumi Ticino, Adda e Po e garantire movimenti, commerci e sviluppo. Sul Naviglio Grande, aperto nel 1179 tra il Ticino e Milano<sup>1</sup>, afflù dal Lago Maggiore il marmo di Candoglia che servì per costruire il Duomo della Città. Nel sec. XV, sotto il ducato di Francesco Sforza, la rete fu ampliata con la costruzione del Naviglio Martesana, collegato all'Adda e al Lago di Como. Per superare i dislivelli e limitare la pendenza dei corsi d'acqua, Leonardo da Vinci studiò un sistema di chiuse, in parte ancora visibili in città. Nel periodo napoleonico la rete venne completata con il Naviglio Pavese per collegare Milano a Pavia e al Mare Adriatico, ma con l'avvento delle ferrovie i canali furono progressivamente abbandonati: dal 1929 agli anni Sessanta in città furono in gran parte interrati o coperti per creare grandi arterie stradali ed oggi sono visibili solo nei tratti extraurbani, spesso fiancheggiati da vie ciclopedonali. In città sopravvive come mero elemento paesaggistico solo un tratto del Naviglio Grande fino alla Darsena, cuore della *movida* serale milanese, riqualificata in occasione di *Expo 2015*.

Uno studio commissionato nel 2004 dalla Regione Lombardia all'Università Cattolica di Piacenza ed a studi privati di ingegneria aveva ipotizzato il recupero funzionale di una parte dell'originaria rete idroviaria regionale, tra cui il Naviglio Grande, finalizzata al rilancio della navigazione turistica. Con i suoi Navigli Milano rappresentava il nodo di interconnessione con i Laghi Maggiore e di Como e, attraverso il Po e il Mincio, anche con il Garda. La riqualificazione di queste vie d'acqua sarebbe stata solo il primo tassello di una rete ancora più vasta di collegamento tra città d'arte come Pavia, Milano, Cremona, Mantova e Venezia (fig. 1).

Il progetto di fattibilità individuò le strutture da realizzare nelle diverse tratte (chiuse e approdi) ed erano state calcolate la capacità giornaliera di traffico con naviglio pubblico e privato e i tempi di percorrenza legati a un modello di esercizio compatibile con i tempi di manovra delle chiuse (Dallara, Lucarno, 2004 a, b, c; Lucarno, 2014). Il progetto, mai realizzato, avrebbe collegato le città storiche della Pianura lombarda e veneta a poli di interesse culturale (la civiltà rurale, le sue coltivazioni e strutture produttive), naturalistico (i parchi fluviali) ed enogastronomico fruibili da forme di turismo lento (navigazione, cicloturismo e percorsi a piedi) che si sviluppano lungo i corsi d'acqua cogliendone l'attrattiva paesaggistica.

In tempi più recenti si è tornato a parlare di ripristino dei Navigli all'interno della città di Milano, tuttavia con un intento di attrattiva turistica esclusiva-

1. [www.beic.it/it/content/la-storia-dei-navigli-milanesi#:~:text=I%20Navigli%20milanesi%20sono%20un,Como%20e%20il%20basso%20Ticino](http://www.beic.it/it/content/la-storia-dei-navigli-milanesi#:~:text=I%20Navigli%20milanesi%20sono%20un,Como%20e%20il%20basso%20Ticino), consultato il 7 aprile 2022.

mente legata al paesaggio urbano e non con un'effettiva valenza infrastrutturale. La bibliografia tecnica e storica sul tema è molto ampia e articolata e copre un arco temporale di circa un quarantennio: a titolo di esempio, citiamo soltanto, per un confronto dello stato dell'arte in due momenti diversi del periodo, i lavori di Beltrame (1982) e di Biscardini e Cassone (2012). Nel novembre 2017, la Società Metropolitana Milanese, gestore della rete idrica nel capoluogo lombardo, ha elaborato un progetto di recupero dei Navigli approfondendo un precedente studio (2015) del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano. Suddiviso in due fasi, esso intende riportare alla luce l'antico tracciato dei canali urbani, interessando in un primo momento solo 5 tratti, per un totale di 2 km, collegati da condotte idriche sotterranee, quindi non percorribili nel loro intero sviluppo; solo successivamente l'obiettivo si sarebbe esteso ad un recupero continuo, ai fini della navigazione, di 7,7 km tra il Naviglio della Martesana e la Darsena, dove già confluisce il tratto urbano del Naviglio Grande.

La proposta ha trovato il supporto delle amministrazioni comunali dell'ultimo decennio e concilia esigenze storiche, ambientali e sociali, rendendo possibile un collegamento tra vari quartieri e alcune delle attrattive turistiche della città. La riqualificazione delle aree richiederebbe modifiche alla circolazione sulla rete viaria e all'assetto urbano, riconvertendo alcune aree a piste ciclopedonali, spazi verdi, luoghi di aggregazione e svago. I benefici per la cittadinanza sarebbero la promozione di nuovi stili di vita, trasporti più sostenibili e riduzione del loro impatto ambientale. La riapertura dei Navigli inoltre collegherebbe le periferie nord e sud con un percorso di mobilità lenta che passa per il centro.

### 3. Il progetto

Il progetto prevede la riapertura di 5 sezioni:

- Tratto A (850 m) da Cassina de' Pomm (quartiere Martesana, Via Melchiorre Gioia) a Via Carissimi. Sarebbe affiancato da un percorso ciclopedonale, posto 0,7 m sopra la superficie dell'acqua e a 3 m sotto il livello della strada. Lungo l'infrastruttura sorgerebbero spazi verdi e nuove attività commerciali. L'interrato è largo 7 m e richiede modifiche alla viabilità stradale e alla disposizione dei parcheggi.
- Tratto B (230 m) in corrispondenza della Conca dell'Incoronata in Via San Marco. È una parte di Naviglio in secca, mai ricoperta, dove sono ancora visibili le storiche chiuse di Leonardo e il Ponte delle Gabelle. Sull'area, già parzialmente pedonabile, sarebbe realizzata una pista ciclopedonale che conserverebbe il valore storico e architettonico delle antiche sponde.

- Tratto C (410 m) in Via F. Sforza. È stato prescelto per il suo carattere storico: adiacente all'Università degli Studi e al Policlinico, era stato costruito come collegamento tra la Darsena e il centro città per il trasporto dei marmi per la Fabbrica del Duomo. Affiancato da una pista ciclopedonale, richiederebbe diversi ponti per l'accesso ai passi carrai delle case adiacenti. Le dimensioni dell'attuale carreggiata stradale dovrebbero essere ridotte e la viabilità consentita ai soli residenti e ai mezzi di soccorso.
- Tratto D (300 m) da Via Molino delle Armi a Piazza Vetra (Parco delle due Basiliche). Come quello Via Sforza, il percorso congiunge diversi luoghi storici, danneggiati dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. La viabilità della circonvallazione interna, ristretta per consentire la riapertura del canale, sarebbe consentita ai soli residenti e ai mezzi di soccorso e di manutenzione. Sono previste modifiche anche al percorso dei mezzi pubblici, in parte supportato dalla nuova linea metropolitana M4.
- Tratto E (260 m) tra la Conca di Viarenna e la Darsena. L'impatto sulla viabilità sarebbe nullo e dalla Darsena sarebbe possibile ripristinare l'originario collegamento con il Naviglio Grande e il Ticino.

Tra i tratti B-C, C-D, D-E si prevedono tre connessioni in tubazione sotterranea: la prima da Via Fatebenefratelli a Via Sforza (1.960 m), la seconda da Via Santa Sofia a Via Molino delle armi (730 m), la terza da Via De Amicis a Conca del Naviglio (640 m).

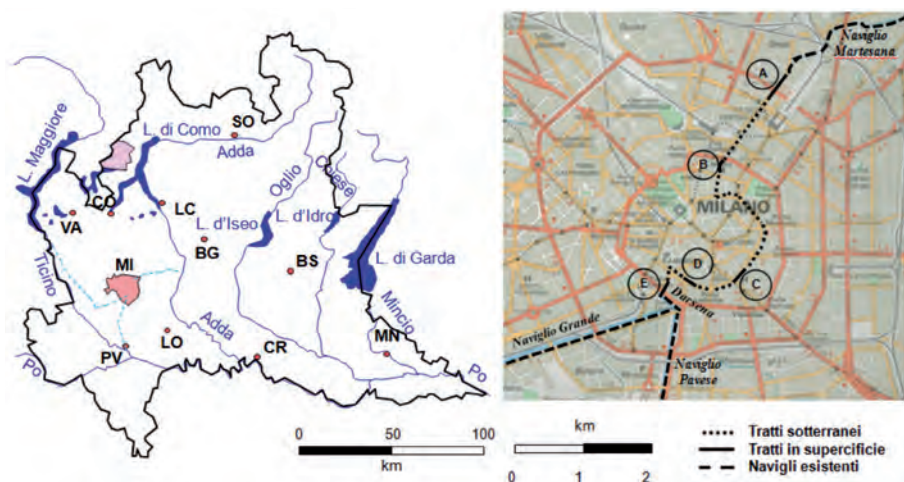


Fig. 1 - La rete idroviaria lombarda e, a destra, il progetto di riqualificazione dei navigli milanesi. Le lettere si riferiscono ai tratti precedentemente descritti (Fonte: rielaborazioni dell'autrice su base cartografica Touring Club Italiano)



Il cronoprogramma prevede la realizzazione dell'opera in 6 anni e 6 mesi, di cui i primi 2 anni e mezzo per la progettazione esecutiva e gli adempimenti amministrativi. I costi sono stimati in circa 150 M€ di cui 99 M€ destinati alle opere e la restante parte alle spese accessorie (sicurezza, progettazione, rilievi, collaudi, imprevisti, espropri, oneri e comunicazione). Quelli legati alla riqualificazione di ciascun tratto sono molto diversi. I tratti B ed E (rispettivamente 3,6 e 7,6 M€) prevedono opere poco invasive e minori disagi alla viabilità. Il tratto A, invece, interferisce sulla direttrice d'ingresso in città lungo Via Melchiorre Gioia e prevede un costo di circa 29 M€. Sono esclusi i costi per la riapertura della totalità dei 7,7 km (seconda fase). Si sollevano tuttavia dubbi sulla correttezza dei calcoli, ipotizzando un costo totale per la prima e la seconda fase rispettivamente di 500 M€ e 3.000 M€: l'incremento sarebbe riconducibile alla complessità della situazione urbana, con la presenza di cavidotti, linee di telecomunicazione, gasdotti, reti idriche e linee metropolitane. Oltre ai costi di realizzazione devono poi essere considerate le spese di funzionamento e manutenzione (compreso il mantenimento della pulizia e della sicurezza).

Una delle ambizioni del progetto è la futura interconnessione e navigabilità dell'intera rete urbana dei Navigli per dotare Milano di canali come in alcune città europee (Amsterdam, Strasburgo, Copenhagen). Tuttavia si rileva tra le criticità la limitata larghezza delle vie d'acqua, insufficiente a permettere l'incrocio delle imbarcazioni turistiche. I dislivelli inoltre richiederebbero il ripristino di alcune chiuse che, se da un lato rappresentano una curiosità attrattiva per i turisti, dall'altro allungano i tempi di percorrenza. Pur utilizzando battelli di dimensioni speciali (2,5 m di larghezza e poco più di 0,6 m di pescaggio), la massima capacità è stata stimata in sei imbarcazioni/ora per direzione, per un totale di 84 passeggeri/ora. Il percorso turistico dalla Darsena alla Martesana e ritorno richiederebbe circa 5 ore, di cui 3 per il superamento delle conche; per accorciare i tempi di percorrenza sarebbero necessari canali larghi 9 m e un numero minore di chiuse, ma ciò ridurrebbe la capacità della viabilità stradale. Infine, la copertura dei costi di trasporto richiederebbe tariffe molto elevate, rendendo così la proposta meno accattivante. È quindi difficile prevedere i possibili ricavi a fronte di ingenti costi realizzativi.

Tuttavia, i benefici non derivano tanto dall'esercizio della navigazione quanto dalla valorizzazione del patrimonio storico e urbano, con un miglioramento dell'attrattività complessiva del paesaggio cittadino. Una possibile soluzione sarebbe rinunciare alla totale navigabilità dei canali riducendo così del 35% i costi stimati per la realizzazione dell'opera<sup>2</sup>.

2. Dibattito pubblico riapertura dei navigli milanesi – relazione finale, 24 settembre 2018 (<https://progettonavigli.comune.milano.it/presentazione-relazione-conclusiva>, consultato il 18 marzo 2022).



Il progetto da alcuni è stato definito come “operazione folkloristica costosa ma non pregiata”<sup>3</sup>, di scarso valore culturale ed economico. Dopo quattro anni (marzo 2022) il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile non lo ha ancora preso in considerazione, approvando piuttosto un finanziamento di 732,2 M€ per l'estensione delle linee metropolitane M1, M3, M4 e la progettazione della nuova linea M6 che servirà l'area sud di Milano<sup>4</sup>. Lo sforzo economico pubblico sarà quindi diretto solo al potenziamento della rete metropolitana per diminuire il traffico di superficie nell'area urbana e ridurre le emissioni inquinanti.

#### **4. La discussione pubblica del progetto**

Tra giugno e settembre 2018 sono stati organizzati incontri pubblici tra l'Amministrazione Comunale, la Società Metropolitana Milanese e la cittadinanza per presentare il progetto e raccogliere pareri, suggerimenti e proposte migliorative. Le criticità emerse durante il confronto sono state le seguenti:

- tempi di percorrenza troppo elevati;
- diminuzione dei parcheggi;
- conseguenze delle modifiche alla viabilità cittadina sul traffico pubblico e privato;
- eccessivo dislivello tra il piano stradale e il livello dell'acqua nei canali;
- preoccupazione per la gestione della sicurezza e del decoro pubblico;
- ingenti costi di manutenzione;
- aree verdi e piste ciclopedonali non adeguate alle esigenze espresse dalla cittadinanza.

La parte proponente si è impegnata a rivedere il progetto eliminando alcune chiuse per diminuire i tempi di percorrenza, aggiungendo oltre 200 posti auto sul tratto A e riconsiderando i percorsi di alcune linee di autobus per limitare i disagi. Si è inoltre mostrata disponibile a ridisegnare le aree verdi e ciclopedonali e a definire un regolamento di esercizio per il gestore a cui verranno affidate la sicurezza e la manutenzione. Durante il dibattito pubblico sono emersi anche apprezzamenti per la possibilità di creare nuove attività commerciali e spazi pubblici, migliorare la qualità della vita della popolazione e riqualificare il paesaggio valorizzandone il patrimonio storico. Infine, il progetto è apparso ecocompatibile anche per la possibilità di utilizzare l'acqua dei canali per alimentare pompe di calore degli impianti di riscaldamento nelle abitazioni private. Tuttavia, ad oggi non è ancora entrato nella fase suc-

3. Incontro pubblico del 10 luglio 2018.

4. [www.ilgiornale.it/news/milano/arrivano-732-milioni-allungare-tre-linee-e-mettere-pista-m6-2022328.html](http://www.ilgiornale.it/news/milano/arrivano-732-milioni-allungare-tre-linee-e-mettere-pista-m6-2022328.html), consultato l'8 aprile 2022.

cessiva a quella di studio di fattibilità, né si può prevedere se ciò potrà mai accadere.

La concertazione pubblica prima dell'assunzione di importanti decisioni di politica urbanistica è un esempio di esercizio della democrazia, ma il privato cittadino e l'amministrazione che ne deve assecondare gli umori non sempre hanno una visione di insieme dei progetti territoriali in grado di valutarne obiettivamente costi e benefici. La riqualificazione del paesaggio urbano comporta un miglioramento della qualità della vita dei residenti non valutabili nei soli termini di posti auto che possono essere conservati o sacrificati. Ma, ad una scala ancora maggiore, quand'anche il progetto trovasse alla fine l'approvazione di tutte le parti coinvolte, esso non darebbe i dovuti risultati in termini di presenze turistiche, attività di servizio e posti di lavoro correlati (quindi di sviluppo economico delle comunità locali) se i tratti urbani dei Navigli milanesi non saranno collegati ad una efficiente rete idroviaria a livello regionale. I tratti di percorribilità dei canali all'interno della città rimarrebbero un'opera fine a sé stessa se non fossero messi a sistema con una rete che collegasse Milano alle altre città d'arte dell'area padana con un'offerta articolata sotto forma di viaggio interregionale, dai laghi pedemontani alla Laguna veneta ed oltre.

## 5. Conclusioni

Uno dei motivi di fallimento del progetto del 2018 per la riqualificazione dei Navigli milanesi è stato la mancanza di visione d'insieme della navigazione interna in Lombardia. Il piano è stato presentato come un tentativo di ridare vita a uno dei beni culturali di Milano, in un contesto storico ed economico tuttavia molto mutato rispetto al paesaggio originario. Le difficoltà pratiche di realizzazione, la discutibile attrattività della navigazione interna per la fruibilità turistica di Milano, i costi elevati sono stati alla base di una mancanza di adesione convinta da parte della cittadinanza che non ha sostenuto adeguatamente la proposta.

Inoltre, la mancata interconnessione dei tratti di canale oggetto di ripristino, almeno nella fase iniziale, è il principale ostacolo allo sviluppo del progetto. Si potrebbero individuare forme di valorizzazione alternative, per esempio dotando le tratte di attività commerciali e di ristorazione, utilizzando gli spazi pubblici per eventi sociali, come palcoscenici per rappresentazioni all'aperto. A Stettino (Polonia) o Colmar (Francia) una strategia vincente è stata la creazione di un percorso strutturato che tocca le principali attrattive cittadine e guida il turista alla scoperta dei beni culturali. A Milano i Navigli potrebbero scandire le tappe di percorsi di visita a numerose attrattive appartenenti a epoche storiche diverse.

Alcune strutture come le Conche di Viarenna e dell'Incoronata effettivamente si prestano alla creazione di spazi didattici e di aree museali fruibili dalla popolazione. Il dislivello, ostacolo alla navigazione, potrebbe invece essere accentuato e sfruttato per scopi ludici: ne è un esempio a Monaco la creazione, grazie al particolare profilo del canale, di un'onda artificiale che ne permette la fruizione da parte dei surfisti. Si potrebbero attrezzare tratti per la circolazione di piccole imbarcazioni a remi o a pedali (come a Madrid o a Cambridge) o per la pratica della pesca sportiva. Si tratta di una visione di insieme che migliorerebbe la qualità della vita in un'area urbana congestionata, vantaggio spesso non tenuto adeguatamente in considerazione nella percezione individuale di un progetto.

## Riferimenti bibliografici

- Associazione "Riaprire i Navigli" (2015), *Riaprire i Navigli per una nuova Milano, visione strategica, criteri*, Biblico, Milano.
- Beltrame G. (1982), *Il recupero dei Navigli e la Darsena di Porta Ticinese*, Milano Zona 5, Comune di Milano.
- Biscardini R., Cassone A. (2012), *Riaprire i Navigli si può*, Biblion Ed., Milano.
- Boatti A. (2009), *Sine nomine*, "Un progetto di paesaggio per Milano. I Navigli nella storia della città", *Contesti*, n. 1-2: 102-111.
- Boatti A. (2017), *Sine nomine*, "La riapertura e la valorizzazione dei Navigli come progetto di paesaggio e nuovo modello di vivibilità urbana per Milano", *Ri-Vista Ricerche per la progettazione paesistica*, n. 1: 104-121.
- Dallara A., Lucarno G. (2004a), "La regione fluviale del Mincio", *Laboratorio di Economia Locale*, Quaderno n. 77, Piacenza.
- Dallara A., Lucarno G. (2004b), "La regione fluviale del Ticino", *Laboratorio di Economia Locale*, Quaderno n. 78, Piacenza.
- Dallara A., Lucarno G. (2004c), "Le regioni fluviali a vocazione turistica", *Laboratorio di Economia Locale*, Quaderno n. 79, Piacenza.
- Dibattito pubblico riapertura dei navigli milanesi – relazione finale*, 24 settembre 2018, testo disponibile al sito <https://progettonavigli.comune.milano.it/materiali/progetto-di-fattibilita>.
- Lucarno G. (2014), "L'orario grafico: impieghi tradizionali e innovativi di un cartogramma per la gestione delle infrastrutture", *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, LI, 152: 4-19.

## Sitografia

<https://progettonavigli.comune.milano.it/materiali/progetto-di-fattibilita>  
[www.beic.it/it/content/la-storia-dei-navigli-milanesi#:~:text=I%20Navigli%20milanesi%20sono%20un,Como%20e%20il%20basso%20Ticino](http://www.beic.it/it/content/la-storia-dei-navigli-milanesi#:~:text=I%20Navigli%20milanesi%20sono%20un,Como%20e%20il%20basso%20Ticino)  
[www.ilgiornale.it/news/milano/arrivano-732-milioni-allungare-tre-linee-e-mettere-pista-m6-2022328.htm](http://www.ilgiornale.it/news/milano/arrivano-732-milioni-allungare-tre-linee-e-mettere-pista-m6-2022328.htm)  
[www.rse-web.it/posts/pubblicazioni\\_tipologie/presentazione-it](http://www.rse-web.it/posts/pubblicazioni_tipologie/presentazione-it)

*Parte seconda*

*Itinerari lenti e cammini storico-culturali  
per la valorizzazione e la riscoperta  
della memoria e dell'identità dei luoghi*



# *Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto\**

di *Giovanni Baiocchetti\*\**, *Giacomo Zanolin\*\*\**

## **1. Introduzione**

Negli ultimi anni si assiste alla proliferazione di itinerari turistici da percorrere a piedi, costruiti allo scopo di mettere in relazione tra loro borghi e territori rurali italiani. Per quanto si tratti di un fenomeno ancora relativamente recente (Lopez, 2013), che si è affermato in Italia soprattutto a partire dai primi anni 2000, possiamo cominciare a considerare l'ipotesi che il "turismo dei cammini" si stia strutturando come una pratica dotata di caratteristiche proprie (Gavinelli, Zanolin, 2021).

Allo scopo di provare a darne una prima lettura, il presente contributo si basa sull'interpretazione dei risultati di una ricerca esplorativa sull'impatto che l'invenzione del "Cammino di San Benedetto" ha generato sulle comunità e sui territori attraversati. Si tratta di un caso di studio particolarmente efficace da questo punto di vista, in quanto la distanza temporale di dieci anni dalla sua nascita (2012) permette di elaborare riflessioni generali sul fenomeno.

In termini generali, il tema dei cammini sta acquisendo importanza anche in termini istituzionali. Lo dimostrano per esempio: l'Anno dei Cammini proclamato nel 2016 dal Ministero della Cultura, a cui ha fatto seguito l'avvio del progetto Atlante dei Cammini d'Italia nel 2017<sup>1</sup>; l'inserimento di una linea di intervento del PNRR a sostegno dello "sviluppo turistico/culturale nelle aree

\* Il presente contributo è frutto di un lavoro condiviso dai due autori. La stesura dei paragrafi 1 e 3 è da attribuirsi a Giovanni Baiocchetti, quella dei paragrafi 2 e 4 a Giacomo Zanolin. Giovanni Baiocchetti: Dipartimento di Lingue, letterature, culture e mediazioni, Università degli Studi di Milano.

\*\* Dipartimento di Lingue, letterature, culture e mediazioni, Università degli Studi di Milano.

\*\*\* Dipartimento di Scienze della formazione, Università degli Studi di Genova.

1. Fonte: [www.camminiditalia.cultura.gov.it](http://www.camminiditalia.cultura.gov.it).

rurali e periferiche”<sup>2</sup>; l’ideazione, da parte del Ministero del Turismo, del “Festival Nazionale dei Cammini” nel 2022<sup>3</sup>.

La proliferazione dei cammini, che si ispirano in larga parte all’impostazione proposta dal Cammino di Santiago de Compostela, pur sperimentando percorsi di sviluppo originali, può configurarsi come opportunità per la valorizzazione del patrimonio dei territori minori, che nel caso dell’Italia centrale, presenta caratteristiche ottimali per una fruizione lenta e sostenibile. Per via della natura esplorativa della ricerca qui presentata, si è scelto di condurre un’analisi qualitativa mediante interviste in profondità, in modo da ottenere una prima percezione generale del caso di studio, utile anche per cominciare a inquadrare la portata generale di un fenomeno recente.

## 2. Il “turismo dei cammini” in Italia: un inquadramento teorico

Il presente contributo poggia su tre assi teorici principali. In primo luogo, intende sostenere l’ipotesi che il “turismo dei cammini” abbia la capacità di proporre un approccio innovativo al turismo culturale in Italia, coinvolgendo una molteplicità di pratiche: l’escursionismo (Hall *et al.*, 2017); l’ecoturismo (Fennel, 2020); lo *slow tourism* (Dickinson, Lumsdon, 2010); il turismo sportivo (Giuntarelli, 2021), alternativo (Borghi, Celata, 2009), rurale (Ercole, 2019), culturale (Cusimano, 2006), religioso (Lopez *et al.*, 2017).

Le ispirazioni religiose o escursionistiche, che hanno motivato i primi cammini della storia, si configurano pertanto oggi come possibilità tra le tante, in quanto la motivazione dei turisti sembra essere prioritariamente volta alla scoperta e alla conoscenza dei luoghi, all’incontro con le comunità locali e all’immersione nei valori ecologici e patrimoniali.

In secondo luogo, introducendo una nuova modalità per la fruizione del patrimonio, i cammini puntano inevitabilmente a proporre una rielaborazione del senso dell’*heritage*, a partire dalla costruzione di nuovi ed efficaci *storytelling*. L’editoria sta svolgendo da questo punto di vista un ruolo chiave (Gavinelli, Zanolin, 2021), producendo narrazioni convincenti per una crescente platea di fruitori, sempre più interessati a sperimentare forme di incontro e di interazione con le comunità e i valori patrimoniali locali (Rabbiosi, 2021a, 2021b; Mariotti *et al.*, 2015). Tradizionalmente, il patrimonio culturale italiano è stato rappresentato come un insieme di grandi poli attrattori e di eccezionali manifestazioni artistiche. Negli ultimi decenni, tuttavia, i medesimi valori sono stati riconosciuti anche in una molteplicità di centri di dimensioni minori, attestanti la distribuzione capillare sul territorio dei beni culturali. Si è quindi

2. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, p. 111. Fonte: [www.italiadomani.gov.it](http://www.italiadomani.gov.it).

3. Fonte: [www.ministeroturismo.gov.it](http://www.ministeroturismo.gov.it).

ampliato lo spettro del patrimonio coinvolto nelle dinamiche turistiche. In questo processo, il “turismo dei cammini” introduce una novità interessante passando da una concezione “puntuale” a una “lineare” del patrimonio e quindi introducendo un nuovo discorso metaforico, fondato sul tema della linea (Ingold, 2016). Questo concetto esprime non solo la coesione materiale tra una serie di punti tra loro in condizione di prossimità, ma acquista anche fondamentali significati di carattere culturale, sociale e territoriale. A partire da ciò, possiamo individuare pertanto nella linea una metafora utile per descrivere l’idea del divenire costruttivo fondato sul lavoro dei soggetti e delle comunità che abitano il territorio. Il patrimonio culturale italiano assume in questa prospettiva un valore più ampio, trascendendo i limiti delle singole eccellenze puntuali e configurandosi come potenziale motore di processi di coesione sociale e territoriale (Cerutti *et al.*, 2021).

Deriva da tutto questo il terzo pilastro teorico di questa ricerca. I cammini paiono infatti configurarsi non solo come motori dello sviluppo turistico, ma come pratiche che favoriscono lo sviluppo locale, la coesione tra gli attori e tra essi e i sistemi ecologici, rappresentando opportunità potenziali soprattutto per le numerose regioni marginali della penisola italiana (Pileri, Moscarelli, 2021). Negli ultimi anni il tema della marginalità sta acquisendo una crescente importanza, favorendo il superamento della tradizionale concezione gerarchica del rapporto tra centri e periferie. Un vasto insieme di ricerche interdisciplinari (Cerosimo, Donzelli, 2020) sta invece mettendo in evidenza la necessità di allargare l’orizzonte, proponendo una nuova visione d’insieme dell’Italia, volta a superare “la metrofilia dominante [che] oscura la varietà, espunge dalle mappe mentali e geografiche le discordanze, marginalizza il ‘resto’, lo squalifica come ‘scarto’. Eppure, l’Italia del ‘resto’, dimenticata, marginalizzata, è tutt’altro che residuale” (ivi, pp. XI-XII). Il “turismo dei cammini” si configura pertanto quale occasione per studiare i processi di rielaborazione dei significati attribuiti agli spazi marginali e periferici, e quale opportunità per superare la tradizionale concezione che li considera spazi residuali e statici (Molinari, 2021).

### **3. Un caso di studio: il Cammino di San Benedetto**

La ricerca si basa principalmente su una serie di interviste condotte tra gli operatori turistici di otto località interessate dal passaggio del cammino: Norcia, Cascia, Leonessa, Orvinio, Mandela, Subiaco, Arpino e Cassino<sup>4</sup>.

4. In totale sono state svolte nove interviste in profondità (comprendendone anche una con l’ideatore del cammino, nonché presidente dell’associazione Amici del Cammino di San Benedetto e autore della guida). Le interviste sono state realizzate seguendo la metodologia della “responsive interviewing” (Rubin, Rubin, 2012), che prevede una colla-



Nella scelta delle località si è tenuto conto: (i) della suddivisione amministrativa delle tappe del cammino, che interessa due Regioni (Umbria e Lazio) e quattro Province (Perugia, Rieti, Roma e Frosinone); (ii) della presenza o assenza di un settore turistico già sviluppato relativo ad attrattori non legati al cammino (per esempio il santuario di Santa Rita a Cascia, quello del Sacro Speco a Subiaco e l'abbazia di Montecassino). Nella scelta degli intervistati, si è tenuto conto: (i) della tipologia di ricettività (alberghi di consolidata attività o affittacamere/B&B di recente inaugurazione); (ii) dell'adesione o meno dei titolari delle attività coinvolte all'associazione "Amici del Cammino di San Benedetto", che ha diverse finalità, tra le quali la tutela e la promozione del percorso nelle sue varie componenti e l'assistenza ai camminatori.

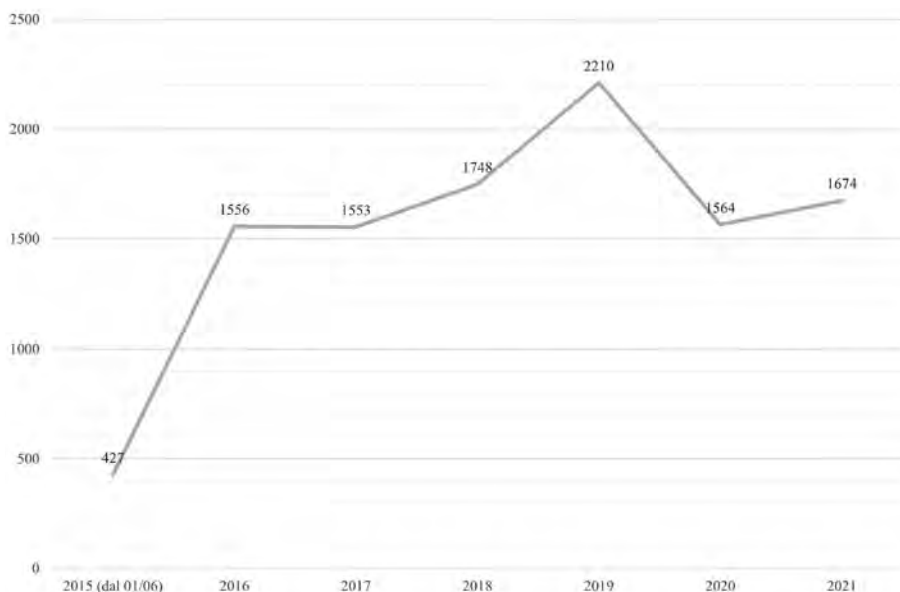
Gli operatori turistici intervistati sono complessivamente soddisfatti delle ricadute generate dal cammino, non solo di quelle economiche ma anche delle modalità con cui i camminatori si relazionano con i territori e le relative eredità culturali; la tipologia turistica stessa del cammino sembra infatti promuovere un rapporto tra operatore e cliente che va oltre la transazione economica: gli intervistati stessi confermano di aver instaurato rapporti di amicizia con i camminatori che si prolungano oltre l'esperienza del cammino.

Una rilevazione definitiva delle presenze lungo il cammino è pressoché impossibile. Per ovviare a questo problema, ma avere comunque una misurazione quantitativa dei flussi, in fig. 1 è mostrato in serie temporale il numero annuale di "credenziali" rilasciate<sup>5</sup>. Si tratta evidentemente di una variabile *proxy* che non tiene conto di chi ha preferito intraprendere il cammino senza riconoscimento o del fatto che i gruppi numerosi sono soliti richiedere una sola credenziale per l'intera comitiva. A questo proposito, si segnala comunque che, nella percezione degli intervistati, il numero di camminatori è più alto rispetto alle credenziali erogate (pari a più del doppio, secondo alcuni operatori). Con riferimento ai dati relativi al 2020 e al 2021 occorre inoltre considerare che le restrizioni alla mobilità interna e dall'estero hanno pesantemente influito sui flussi.

Il *range* di età maggiormente diffuso tra i camminatori che affrontano il cammino di San Benedetto è quello degli *over* 60, seguito dall'intervallo 40-60; tra i giovani sono diffuse le esperienze di gruppo, sottoforma soprattutto

borazione con gli intervistati nell'elaborazione degli aspetti da indagare; tale metodologia prevede che un elenco di domande sia prestabilito solo in parte, in modo da poter modellare le domande finali sulla base delle risposte ricevute durante la conversazione. Tali interviste possono ritenersi esaustive per gli obiettivi dell'analisi esplorativa qui sinteticamente presentata.

5. La "credenziale" rappresenta una prassi consolidata in molti cammini sulla falsariga del Cammino di Santiago de Compostela. Si tratta di un documento che, attraverso un timbro da apporre sulla *Charta Peregrini*, attesta il compimento delle diverse tappe del percorso e, tra le altre cose, facilita e favorisce l'accesso alle strutture preposte all'accoglienza.



*Fig. 1 - Numero di credenziali inviate ai camminatori dall'Associazione Amici del Cammino di San Benedetto, per gentile concessione di Simone Frignani (Fonte: elaborazione degli autori)*

di scoutismo o gruppi parrocchiali. Nella percezione degli albergatori, la vocazione religiosa del percorso non è tuttavia l'attrattore preponderante, come ipotizzato nel par. 2. La provenienza dei camminatori, nei primi anni prevalentemente dalle regioni del Nord-Ovest dell'Italia, si è recentemente allargata all'intero Paese (pur mantenendo una prevalenza dal settentrione) e all'estero, per lo più dall'Europa centro-occidentale e dai paesi scandinavi, ma anche dalle Americhe e dall'Oceania.

Tra i risultati generali emersi dalle interviste, in merito all'impatto sul territorio del cammino, gli operatori hanno fatto riferimento in particolare: alla sua configurazione come opportunità per la "rigenerazione" del territorio e a un cambiamento nelle modalità di approccio all'*heritage*. Si tratta di temi percepiti da tutti gli intervistati anche se in modo meno marcato tra gli operatori di Cascia e Subiaco, per la presenza di un settore turistico già affermato in queste località.

Un altro tema rilevante emerso dalle interviste riguarda la potenza e l'importanza dell'editoria sui cammini, capace di generare un impatto a livello locale, almeno per tre motivi<sup>6</sup>. L'arrivo del turismo in località che in

6. Il Cammino di San Benedetto è stato infatti costruito attraverso la scrittura di una guida pubblicata dall'editore Terre di Mezzo.

precedenza non erano interessate dal fenomeno, infatti: (i) ha spinto alcuni amministratori locali o comunità a riqualificare siti d'interesse monumentale o culturale attraversati dal cammino, come nel caso degli eremi benedettini nel comune di Vicovaro; (ii) ha stimolato alcuni esercizi commerciali a rivisitare la loro offerta in funzione dell'orario del giorno in cui la guida prevede che si attraversi una determinata località, come accaduto, per esempio, a Licenza, attraversata dalla tappa nove intorno ad ora di pranzo. In questo modo, alcune attività di piccola ristorazione hanno incrementato l'offerta di cibo da asporto in funzione dei camminatori; (iii) ha portato gli albergatori a fare richiesta di menzione nella guida<sup>7</sup>. L'arrivo del turismo ha inoltre attivato un meccanismo di ristrutturazione di alcune abitazioni abbandonate nei borghi attraversati dal cammino, che vengono ora affittate a donativo ai camminatori che ne fanno richiesta. Dai racconti degli attori intervistati, emerge come l'indotto economico non riguardi soltanto il settore degli alloggi e della ristorazione, ma anche altri settori quali, ad esempio, quello dell'enogastronomia, dell'abbigliamento sportivo e da *trekking*, del noleggio di pulmini per il trasporto bagagli, della fisioterapia e dei massaggi.

La ricerca si è posta anche l'obiettivo di verificare l'esistenza di una relazione lineare tra gli attori pubblici e privati coinvolti, capace anche di superare la frammentazione amministrativa (51 Comuni, 4 Province, 2 Regioni) lungo i 305 km di percorso. Un esperimento riuscito in tal senso è quello dell'associazione degli "Amici del Cammino di San Benedetto", nata nel 2014 con l'intento di individuare almeno un operatore turistico per tappa per fornire assistenza e informazioni ai camminatori. Tra le altre cose, i membri dell'associazione favoriscono un meccanismo di raccordo informale tra i territori coinvolti, promuovono attività di pulizia e sistemazione dei sentieri e della segnaletica, si fanno carico volontariamente di fronteggiare gli imprevisti. La manutenzione dei percorsi è interamente in capo all'associazione e ai volontari, coadiuvati dal Club Alpino Italiano di Rieti e dalla sezione di Leonessa per il tratto che attraversa i Monti Reatini, dove il cammino raggiunge l'altitudine massima di 1.510 m/slm. Gli operatori turistici che non fanno parte dell'associazione, invece, affermano di intrattenere legami con i soli colleghi delle località precedenti o successive alla loro, per finalità soprattutto organizzative o di assistenza ai camminatori nel trasporto dei bagagli. Quanto agli attori pubblici, gli enti comunali sono variamente sensibili al fenomeno: il loro coinvolgimento dipende infatti dalla sensibilità della singola amministrazione, che non sempre si dimostra in grado di essere interessata a cogliere le opportunità offerte dal Cammino, anche in virtù del reale coinvolgimento del suo territorio (alcuni comuni sono attraversati solo per brevi tratti lontani dai centri abitati).

7. Questo segna un cambiamento nella percezione delle opportunità economiche legate al Cammino in considerazione del fatto che, in un primo momento, era l'autore della guida a stabilire contatti con le strutture.

Trattandosi per lo più di comuni di dimensioni demografiche fortemente ridotte, le disponibilità finanziarie per attività connesse al Cammino sono spesso insufficienti, quindi anche in presenza di un interesse, difficilmente questo si traduce in un intervento istituzionale. La Regione Lazio ha mostrato attenzione, negli ultimi anni, approvando nel 2017 la Legge n. 2 per la realizzazione, manutenzione, gestione, promozione e valorizzazione della sua rete di cammini. Con la Delibera n. 547 del 2021, la Regione ha inoltre stabilito di destinare una somma al rifacimento della segnaletica. Tuttavia, le modalità di attuazione dell'intervento, che affidano l'installazione e l'affissione delle indicazioni al comune territorialmente competente in ogni tratto, suscita le lamentele di alcuni intervistati, che ipotizzano tempi lunghi ed evidenziano i potenziali rischi derivanti da una mancanza di coordinamento tra i diversi attori del territorio. A tutto questo si aggiunge il fatto che molti dei 48 Comuni laziali non dispongono di operai, mentre i 3 Comuni umbri del cammino non saranno interessati dal progetto; esiste pertanto un rischio dal punto di vista dell'uniformità degli interventi e della riconoscibilità del percorso da parte dei visitatori. Sono in particolare i tempi lunghi della burocrazia e i limiti della frammentazione amministrativa ad alimentare una gestione su base volontaria del percorso, come emerge dalle parole degli intervistati attivi nella manutenzione. Tale processo di attivazione dal basso è di importanza cruciale per il successo del Cammino. Un tentativo di mettere in rete le amministrazioni locali che lascia spazio per future indagini è legato alla stipula di un "Patto di Amicizia" tra i sindaci dei Comuni di Norcia, Subiaco e Cassino, nonché tra questi e il primo cittadino di Santiago de Compostela nel marzo 2022 per uno sviluppo locale accomunato dalla presenza dei cammini.

Un discorso a parte merita la porzione di percorso a nord del Monte Terminillo, a causa delle scosse di terremoto del 2016. In questi territori, l'evento sismico emerge nella percezione degli albergatori come una criticità nell'offerta turistica (per aver causato l'inagibilità di vari monumenti), ma anche come un'opportunità per riorientare l'offerta del territorio. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, vale a titolo esemplificativo il racconto di un operatore di Norcia, che ha spiegato di aver deciso di dirigere la sua attività verso l'accoglienza dei camminatori solo in seguito al terremoto. Prima del 2016, infatti, la sua offerta era rivolta per lo più verso gruppi di scolaresche romane, in virtù di un accordo tra i due comuni che è venuto meno a causa dei danni riportati dalle strutture alberghiere.

#### **4. Conclusioni**

Pur nella sintesi con cui sono stati riportati i risultati della ricerca svolta, il presente contributo ha cercato di portare argomenti utili a sostegno della riflessione sul ruolo del "turismo dei cammini" in Italia. A partire da un'indagi-

ne esplorativa concentrata su un caso di studio, si è quindi cercato di proporre alcune linee interpretative efficaci e potenzialmente generalizzabili.

Discutendo i risultati della ricerca sulla base delle premesse teoriche riportate in principio, il Cammino di San Benedetto si presenta come esempio efficace di una proposta turistica innovativa, che trascende le iniziali prerogative religiose o escursionistiche (pur non rinnegandole), per allargarsi a un orizzonte culturale di più ampio respiro. Non si configura infatti come un itinerario che unisce alcuni centri attrattori eccellenti e con un turismo già consolidato, al contrario distribuisce in senso lineare su tutto il territorio il potere di attrazione di questi centri e li trascende. Riconfigura così il sistema dell'offerta turistica locale, creando un vasto insieme che comprende il ruolo delle comunità locali e del paesaggio, oltre naturalmente ai numerosi valori artistici distribuiti in modo capillare sul territorio.

Il Cammino di San Benedetto si configura quindi come un'opportunità per la ridefinizione dei valori dell'*heritage*, allontanandosi dalla tradizionale concezione legata alle eccellenze straordinarie del territorio per comprendere anche una serie di valori ordinari, ma non meno rilevanti dal punto di vista del turista interessato a vivere esperienze di immersione nella dimensione locale. Nel fare tutto questo, esso si presenta come uno straordinario strumento metaforico, in grado di generare una narrazione sintetica ed efficace di tutto il territorio. Gli operatori si presentano sempre più come protagonisti di un processo "lineare" di autorappresentazione che viene riconosciuto dai camminatori. Questi ultimi si identificano infatti nel compimento del cammino nel suo insieme, più che nel raggiungimento delle singole tappe. I timbri sulla *Charta Peregrini* non sembrano quindi essere solo attestazioni del raggiungimento di obiettivi particolari, quanto piuttosto parti di un discorso complessivo, che è il vero obiettivo dell'esperienza turistica.

Il Cammino di San Benedetto si presenta pertanto come un'opportunità anche per lo sviluppo locale, non solo in termini economici, quanto piuttosto in una concezione territoriale di ampio respiro, che dipende dalla capacità di creare sinergie, scambi e interazioni costruttive. A partire dal Cammino, l'intero territorio conosce pertanto una nuova vitalità, uscendo dall'anonimato e dalla marginalità in cui era stato relegato: cambia il punto di vista derivato dalla rappresentazione esterna, ma probabilmente anche quello degli attori locali, messi a dura prova negli ultimi anni dai processi di spopolamento e dagli eventi sismici.

L'esperienza del Cammino di San Benedetto si configura in definitiva come un'opportunità per territori ritenuti minori, che invece negli ultimi anni si stanno rivelando in grado di elaborare strategie creative ed efficaci per proporsi come protagonisti di nuove dinamiche territoriali dell'Italia contemporanea.

## Riferimenti bibliografici

- Borghi R., Celata F., a cura di (2009), *Turismo critico. Immaginari geografici, performance e paradossi sulle rotte del turismo alternativo*, Unicopli, Milano.
- Cerosimo D., Donzelli C., a cura di (2020), *Manifesto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Cerutti S., Cottini A., Menzardi P. (2021), *Heritography. Per una geografia del patrimonio culturale vissuto e rappresentato*, Aracne, Roma.
- Cusimano G., a cura di (2006), *Luoghi e turismo culturale*, Pàtron, Bologna.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), *Slow travel and tourism*, Routledge, London.
- Ercole E. (2019), *Turismo rurale. Sviluppo locale, sostenibilità, autenticità, emozioni*, FrancoAngeli, Milano.
- Fennel D.A. (2020), *Ecotourism*, Routledge, London.
- Gavinelli D., Zanolin G. (2021), "L'editoria italiana e i cammini: un'opportunità per lo sviluppo locale", in Marengo M., Bernardini E., a cura di, *I territori locali. Fra valorizzazione endogena e fruizione turistica sostenibile*, Gup, Genova, pp. 71-82.
- Giuntarelli P. (2021), *Turismo sportivo. Teoria e metodo*, Armando, Roma.
- Hall C.M., Ram Y., Shoval N., eds. (2017), *The Routledge International Handbook of Walking*, Routledge, London.
- Ingold T. (2016), *Lines: A Brief History*, Routledge, London.
- Lopez L. (2013), "How Long Does the Pilgrimage Tourism Experience to Santiago de Compostela Last?", *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 1, 1: 1-14.
- Lopez L., Lois González R.C., Castro Fernández B.M. (2017), "Spiritual Tourism on the Way of Saint James The Current Situation", *Tourism Management Perspectives*, 24: 225-234.
- Mariotti A., Berti E., Denu P. (2015), *Gestion des itinéraires culturels. De la théorie a la pratique*, Council of Europe Publishing, Strasbourg.
- Molinari P. (2021), "Le periferie urbane europee in una prospettiva geografica: definizioni, narrazioni, politiche", in Molinari P., a cura di, *Periferie europee. Istituzioni sociali, politiche, luoghi*, FrancoAngeli, Milano, pp. 9-21.
- Pileri P., Moscarelli R. (2021), "From Slow Tourism to Slow Travel: An Idea for Marginal Regions", in Pileri P., Moscarelli R., eds., *Cycling & Walking for Regional Development: How Slowness Regenerates Marginal Areas*, Springer, Cham, pp. 3-16.
- Rabbiosi C. (2021a), "Performing a Walking Holiday. Routing, Immersing and Codwelling", *Tourist Studies*, 21, 3: 367-386.
- Rabbiosi C. (2021b), "Vacanze in cammino, Performance dei luoghi: Una proposta concettuale", in Iacoli G., Papotti D., Peterle G., Quaquarelli L., a cura di, *Culture della mobilità, immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*, Franco Cesati, Firenze, pp. 249-262.
- Rubin H.J., Rubin I.S. (2012), *Qualitative interviewing: the art of hearing data*, Sage, Los Angeles.

# *Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale*

di *Teresa Amodio\**

## **1. L'esigenza di rigenerazione territoriale**

Il contributo prende avvio dall'interesse per la rigenerazione territoriale utilizzata come paradigma adeguato a gestire, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, scacchieri territoriali, nazionali e regionali, nei quali sono necessarie strategie di riequilibrio nella distribuzione delle risorse e dello sviluppo.

Da questo deriva una visione che, a fronte dell'utilizzo intensivo di una parte dei territori e delle dotazioni geografiche, individua traiettorie complementari finalizzate a spostare i baricentri dello sviluppo sia in termini spaziali che concettuali.

La rigenerazione territoriale è funzionale a questo scopo nella misura in cui, in alternativa a modelli e ad aree di sviluppo consolidate, si prefigge di ri-creare funzioni d'uso per contesti abbandonati, dismessi o poco sviluppati.

L'interesse viene rivolto al riconoscimento e alla valorizzazione di risorse locali che siano attivabili con obiettivi di crescita culturale ma anche di creazione di valore. Entrambi possono prendere avvio dalla valenza esperienziale della fruizione di risorse locali di tipo storico, culturale e paesaggistico, alle diverse scale.

La possibile progettualità territoriale trova supporto nelle dinamiche di comportamento della "domanda territoriale" che si fondano su nuovi modelli e pratiche di consumo in cui il viaggio diventa sempre più attivo modificando il ruolo del turista da "ospite" a "viaggiatore e protagonista". Tali dinamiche sono in grado di generare, e quindi di utilizzare proficuamente, un nuovo rapporto tra destinazione e turista e di orientare alla costruzione di un nuovo tipo di attrattività turistica.

Questa prospettiva appare attuabile anche in contesti emergenti, non consolidati e talvolta privi di grandi attrattori, ma ugualmente dotati di risorse e

\* Dipartimento di Scienze del patrimonio culturale, Università degli Studi di Salerno.

di potenzialità derivanti dalla presenza di luoghi, valori, patrimoni identitari, paesaggi non replicabili altrove.

In questi contesti l'idea di rigenerazione (territoriale) trova attuazione nella definizione di attività in grado di favorire la "immersione" dei fruitori nei paesaggi, nella storia dei luoghi oltre che nella vita delle comunità e nelle loro abitudini quotidiane, attraverso la condivisione delle tradizioni, della memoria.

Le nuove prospettive di valorizzazione adottano, al contempo, un approccio *slow*, che affianca, rafforza e consolida i principi della sostenibilità che, negli ultimi decenni, hanno ampiamente influenzato sia il dibattito teorico, sia numerose pratiche di agire territoriale (Albanese, 2013). Il paradigma della "lentezza" trasforma l'idea di fruizione in una più matura pratica di consumo, nel rispetto di stili di vita e di ricerca di benessere in cui la domanda di territorio si sostanzia nella conoscenza, nell'approfondimento, nell'immersione partecipativa a partire dai luoghi, dalle comunità e dalla cultura locale.

Ne deriva che il potenziamento di diversi percorsi di fruizione e la creazione di percorrenze alternative favoriscono le opportunità per i territori marginali, periferici, poco serviti ma dotati di patrimoni valorizzabili, con particolare riferimento alle aree interne, di montagna o rurali.

Per questi contesti il riconoscimento del paesaggio quale attrattore strategico rafforza la memoria storica e l'identità dei luoghi, identifica spazi non solo di fruizione del patrimonio ma anche di generazione culturale.

Il paradigma *slow* supera l'esclusivo riferimento alla lentezza della mobilità e ricopre nel trasporto, al di là dell'essere solo mezzo di locomozione, un'opportunità di scoperta del territorio, strettamente legata e condizionata dalle motivazioni e dagli obiettivi del viaggio (Fullagar *et al.*, 2012).

In quest'ottica la costruzione di itinerari storico-culturali, che siano in grado di mettere in valore l'identità dei luoghi, dei paesaggi e della storia economica locale trova un elemento di traino nella riscoperta dei paesaggi ferroviari e delle traiettorie di antiche tratte, ripristinati ed utilizzati con finalità turistiche.

Si tratta di una progettualità che affida alla scelta del viaggio in treno, o alle sole suggestioni dei tracciati e dei vagoni storici, il ruolo di modalità di raccordo, di scoperta e di fruizione, e quindi di riconoscimento, del potenziale di alcune risorse locali e dei rispettivi contesti geografici di appartenenza.

Ne deriva una prima soglia di attenzione rivolta ad hub, a risorse ferroviarie e a tracciati in disuso che rappresentano un patrimonio infrastrutturale, culturale e paesaggistico da valorizzare.

A questo si aggiunge l'interesse per il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione, situate in aree di particolare pregio naturalistico, e rimesse in uso con la finalità di incrementare una nuova forma di turismo ferroviario attraverso mete meno conosciute del Paese.

Alcuni di questi tracciati sono oggetto di approfondimento, alla scala regionale, al fine di mettere in evidenza il loro ruolo nella trama territoriale



locale, la funzione di viatico per la riscoperta della memoria e dell'identità dei luoghi, ovvero le eventuali implicazioni territoriali che derivano dal loro ripristino.

I paesaggi “lineari” così intesi rappresentano una occasione di conoscenza dei luoghi, legata all'attraversamento, in una proiezione rinnovata dell'uso, dello spazio e del tempo.

## **2. Tratte ferroviarie tra dismissione e riuso**

Il sistema territoriale italiano, come altri nel mondo, oltre alla presenza di linee ferroviarie ad alta velocità, è caratterizzato da una trama di migliaia di chilometri di tracciati su cui non transita più alcun treno, in molti casi da decenni.

Tale circostanza, evidentemente, è il risultato di un processo di trasformazione socio-economica che ha sottratto centralità alla modalità di trasporto ferroviario, su cui la mobilità era incentrata nella seconda metà dell'Ottocento e all'inizio del Novecento. Essa consentiva legami spaziali e funzionali tra i centri urbani, anche rendendo accessibili le zone rurali e dando un significativo contributo al progresso della nostra civiltà.

A partire dal secondo dopoguerra il trasporto su gomma è diventato il mezzo privilegiato per gli spostamenti delle persone e delle merci per effetto di una inadeguatezza di molte linee minori, risultate scomode e lente.

Tale cambiamento nelle scelte di mobilità ha portato alla chiusura di decine di linee ferroviarie minori, a cui si sono aggiunti, negli ultimi due decenni, oltre 1.000 km di tratti di linee principali abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato, ancora oggi in continuo aumento a causa dei lavori di ammodernamento della rete ferroviaria in corso o in progetto (fig. 1).

Attualmente i tracciati ferroviari non utilizzati superano circa 7.000 km (escludendo dal calcolo i raccordi industriali e le linee minerarie) e, ove non sono stati interrati o riutilizzati come strade per il traffico automobilistico, rimangono dislocati su tutto il territorio nazionale in forma di strutture abbandonate o utilizzate come strade campestri. A questi si aggiungono altri 1.000 km di linee che, per effetto della crisi economica che ha interessato il trasporto pubblico a livello regionale, hanno subito una sospensione dei servizi ferroviari la cui riattivazione appare oggi nella gran parte dei casi improbabile, con la prospettiva di incremento del patrimonio ferroviario abbandonato nel Paese (Coppola *et al.*, 2021).

Un patrimonio importante, fatto di sedimenti continui che si snodano nel territorio e collegano città, borghi e villaggi rurali, di centinaia di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, spesso di notevole pregio ingegneristico), di quasi 2.000 stazioni e di migliaia di caselli. Oltre alle tratte ferroviarie, costituiscono un patrimonio in disuso anche le numerose stazioni impresenziate che

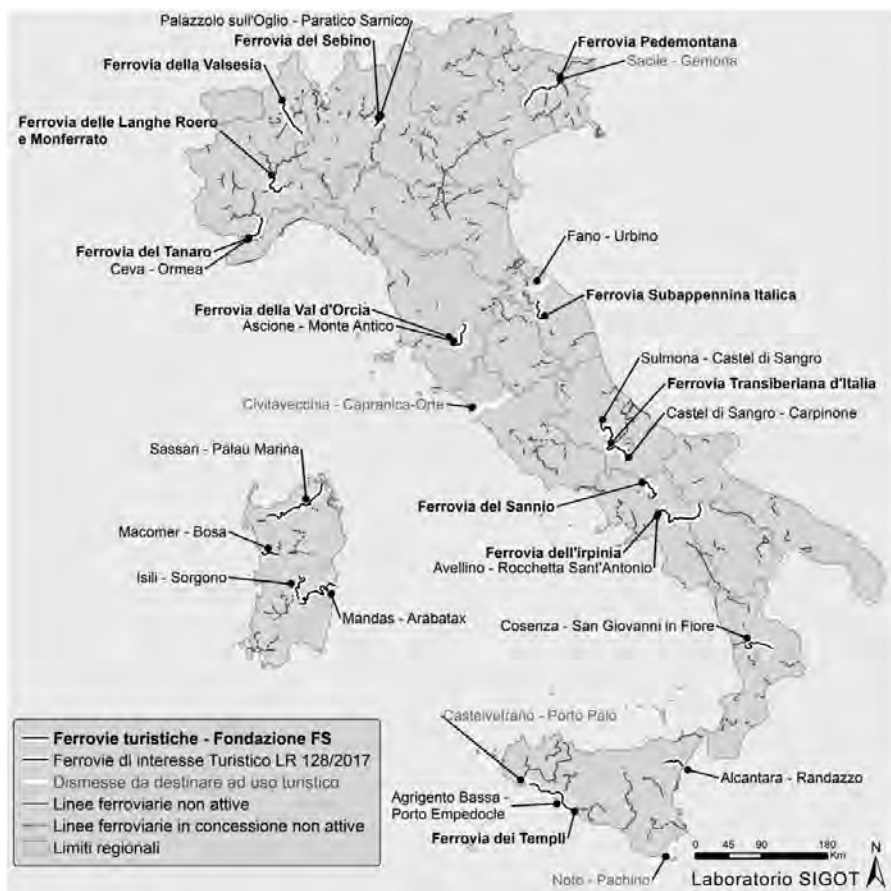


Fig. 1 - Tratte ferroviarie dismesse (Fonte: elaborazione su dati Ferrovie dello Stato)<sup>1</sup>

sono anch'esse parte della cultura e delle evidenze ferroviarie, contenitori preziosi con potenzialità di rigenerazione.

Una dotazione che, se non tutelata, salvaguardata e valorizzata, con il passare del tempo e per effetto del degrado, rischia di essere distrutta: i tracciati perderanno via via la loro continuità fisica e con essa la loro caratteristica di corridoi di comunicazione; i ponti e i viadotti verranno smantellati o crolleranno; le stazioni e i caselli, già oggi in molti casi abbandonati e con evidenti segni di degrado e incuria, diventeranno rovine o scompariranno. E col tempo,

1. Cfr. Progetto Metropoli S.p.A. (oggi Ferservizi) e progetto Ferrovie abbandonate, in collaborazione con l'Associazione Italiana Greenways e l'Università di Milano.

dove i binari sono stati rimossi, se ne perderebbe anche il ricordo (Rovelli *et al.*, 2004).

Il progetto Binari senza Tempo a cura delle Ferrovie dello Stato è stato avviato, per dieci tratte dismesse, con la finalità di rifunzionalizzare una parte del patrimonio ferroviario dismesso in un'ottica di recupero e di utilizzo con finalità di valorizzazione anche territoriale.

*Tab. 1 - Tratte incluse nel Progetto Binari senza tempo*

<i>Nome</i>	<i>Linea</i>	<i>Riattivazione</i>	<i>Lunghezza</i>
Ferrovia del Sebino	Palazzolo S.O. - Paratico Sarnico	2014	10 km
Ferrovia della Val d'Orcia	Asciano - Monte Antico	2014	51 km
Ferrovia Transiberiana d'Italia	Sulmona - Carpinone	2014	118 km
Ferrovia dei Templi	Agrigento Bassa - Porto Empedocle Succursale	2014	12 km
Ferrovia della Valsesia	Vignale - Varallo Sesia	2015	51 km
Ferrovia del Tanaro	Ceva - Ormea	2016	35 km
Ferrovia dell'Irpinia	Avellino - Rocchetta S. Antonio Lacedonia	2016	119 km
Ferrovia del Sannio	Benevento - Bosco Redole	2017	66 km
Ferrovia Pedemontana	Sacile - Gemona del Friuli	2018	75 km
Ferrovie delle Langhe Roero e Monferrato	Asti - Alba - Castagnole delle Lanze - Nizza Monferrato	2018	58 km
Ferrovia Subappennina Italica	Fabriano - Pergola	2021	31 km

*Fonte:* elaborazione su dati Fondazione FS, Binari senza tempo<sup>2</sup>.

Oltre alla individuazione delle tratte, oggetto della progettazione, le ipotesi di rifunzionalizzazione prevedono che vi sia, in via preliminare, la valutazione di diversi aspetti che vanno dalla individuazione della localizzazione organica delle linee ferroviarie inutilizzate e sottoutilizzate all'analisi della loro collocazione territoriale (in relazione alla vicinanza a centri urbani, o alla presenza in territori rurali, o in aree di pregio storico o naturalistico). A fronte di questi aspetti vanno anche analizzate sia la domanda di mobilità lenta presente nella popolazione sia la presenza e l'accessibilità e fruibilità dell'offerta potenziale

2. [www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it).

di elementi di interesse (naturalistici, paesaggistici, storico-architettonici, turistico-ricreativi) in grado di rispondere a quella domanda.

Le ipotesi di riutilizzo, invece, prospettano soluzioni di trasformazione delle linee dismesse e delle stazioni impresenziate in infrastrutture per la mobilità *slow* ma anche la eventuale riattivazione di alcune tratte ad uso turistico (Maggiorotti, 2019)<sup>3</sup>.

### **3. La Ferrovia del Sannio, linea Benevento-Bosco Redole**

La Ferrovia Benevento-Bosco Redole, completamente immersa nell'Appennino meridionale, è parte del più lungo tracciato Benevento-Campobasso, realizzato per il collegamento dei territori interni di Campania e Molise.

È una delle più antiche tratte del Mezzogiorno, che tocca zone spopolate delle aree interne della Campania, e congiunge i comuni di Benevento, Pietrelcina, Cese, Pescosannita, Fragneto Monforte, Campolattaro, Pontelandolfo, Morcone, Santa Croce del Sannio, Sassinoro, Sepino, San Giuliano del Sannio e Bosco Rendole.

La costruzione di questa ferrovia risale al 1870 circa mentre l'inaugurazione è datata al settembre del 1881 quando fu aperto il primo tratto tra Benevento e Pietrelcina, dopo due anni completato e reso accessibile al servizio viaggiatori.

Il traffico passeggeri su questa linea, nata, principalmente, per collegare aree interne, è sempre stato molto ridotto a causa di un percorso tortuoso, lento e della lontananza delle stazioni dai relativi centri abitati.

Il servizio migliorò solo con la sostituzione delle locomotive a vapore con le automotrici diesel e con l'introduzione di collegamenti diretti con le città di Napoli e di Termoli. Tuttavia, la trasversale Napoli-Benevento-Campobasso-Termoli non riuscì ad avere un effettivo ruolo di servizio viaggiatori che fosse competitivo e la linea rimase di importanza esclusivamente locale.

La ferrovia ha continuato a sopravvivere solo per il trasporto degli studenti fino al febbraio del 2013 quando è stata chiusa al traffico per un movimento franoso presso la stazione di Santa Croce del Sannio.

Nell'immaginario collettivo, la ferrovia Benevento-Campobasso è la ferrovia di Padre Pio in quanto passa per Pietrelcina, luogo natio del Santo<sup>4</sup>.

Nel 2017, in occasione della Festa di San Pio da Pietrelcina, la Fondazione FS ha riattivato la prima tratta, fino a San Giuliano del Sannio, tanto antica quanto a lungo dimenticata.

3. Cfr. Piano Industriale 2017-2026 di Ferrovie dello Stato.

4. Proprio a Pietrelcina, Padre Pio, dovendo partire per il noviziato da svolgere a Morcone, alla fine dell'Ottocento utilizzò il treno.

La linea Benevento-Bosco Redole<sup>5</sup> ha una lunghezza di 66,234 km e si sviluppa in direzione sud-est nord-ovest. Esce dalla stazione di Benevento e risale il versante destro della valle del fiume Calore che si può ammirare a scorci sulla destra mentre dal lato sinistro si vede, in lontananza, il centro storico di Benevento.

Dopo un tratto in trincea sulla destra compare il centro di Paduli e la linea, con un tracciato tortuoso, risale fino alla stazione di Pietrelcina. Quindi il percorso si dirige verso ovest e prosegue per Cese, Pescosannita e Frangeto Monforte, visibile sulla sinistra passando sopra il viadotto dei Ponti Rossi. Si tratta di un antico borgo conosciuto per il raduno annuale delle mongolfiere.

Il percorso continua fra le colline con il fiume Tammaro sulla destra, fino alla stazione di Campolattaro.

Fra Campolattaro e Morcone la linea si affianca al Lago di Campolattaro, sito di importanza comunitaria con un'importante zona umida formata dallo sbarramento artificiale del fiume Tammaro.

Dopo la stazione di Morcone si attraversa il fiume per arrivare alla stazione di Santa Croce del Sannio e lo si ripassa dopo Sassinoro.

Dopo Sassinoro si entra in Molise e nella campagna del piccolo borgo di Sepino sono racchiusi la Saipins sannitica del IV sec a.C., con le mura megalitiche, e la Saepinum romana, città a pianta romboidale molto ben conservata. Ripassato il Tammaro a San Giuliano del Sannio si arriva infine a Bosco Redole.

Il tortuoso binario della ferrovia Benevento-Campobasso ancora oggi fatica a trovare una sua definitiva collocazione nel mercato del turismo ferroviario in quanto attraversa aree interne, fuori dai grandi circuiti turistici, non adeguatamente raccordate ai principali flussi che interessano la regione.

Ma l'obiettivo della Fondazione è, comunque, quello di sottrarre la tratta dalla dimenticanza, e dall'alveo secondario nel quale ha vissuto per lunghi decenni e inserirla nell'ambito di un itinerario turistico che parte dal centro dell'Umbria, realizzando un percorso attraverso la dorsale dell'Appennino, da San Sepolcro a Terni, lungo la ex ferrovia centrale umbra fino alle Marmore, Rieti, l'Aquila, Sulmona, Castel di Sangro, Isernia, Campobasso, Benevento. Dal capoluogo sannita, il percorso dovrebbe congiungersi all'Irpinia attraverso la linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, fin magari, alla Puglia attraverso la rete delle ferrovie di Sud-Est in direzione Otranto.

Si tratta di una prospettiva, nella quale la tratta beneventana si colloca adeguatamente con una certa centralità geografica, che si fonda sulla rigenerazione di accessori territoriali in disuso ai quali si offre una nuova funzione d'uso, in linea con tendenze di mercato attratte dalla scoperta di paesaggi e

5. Attualmente il tratto da Bosco Redole a Campobasso continua ad essere utilizzato dai treni che collegano Isernia a Campobasso.

culture meno note, dal valore esperienziale del viaggio reso possibile dall'utilizzo di antichi vagoni e di vecchie tratte (Baccelli, 2018).

Le esperienze di riutilizzo di tratte ferroviarie dismesse, in sintesi, consentono riflessioni interdisciplinari che coinvolgono il sapere degli urbanisti/architetti per il ripensamento degli spazi, gli economisti per la considerazione degli aspetti connessi agli investimenti, gli studiosi di antropologia per quel che attiene agli aspetti sociali. La sintesi che ne deriva rappresenta la proposta di creazione di nuova centralità in grado di rendere vitali porzioni di territorio, da tempo non attraversate da flussi di persone, di investimento e di sviluppo. Il punto di forza risiede nella opportunità di progettare forme di creazione di valore innovative nei valori ambientali, culturali e territoriali, in generale.

## Riferimenti bibliografici

- Albanese V. (2013), "Slow tourism e nuovi media: nuove tendenze per il settore turistico", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XIII, vol. VI: 489-503.
- Baccelli O. (2018), "Le trasformazioni degli scali ferroviari dismessi. Considerazioni economiche", *Trasporti & Cultura*, 52: 29-34.
- Betz C.J., Bergstrom J.C., Bowker J.M. (2003), "A contingent trip model for estimating rail-trail demand", *Journal of Environmental Planning and Management*, 46, 1: 79-96.
- Contarino M.G., Vo Normamm E. (2018), "Rileggere un territorio attraverso la ferrovia: il caso dell'Irpinia e dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio", in XXXIX Conferenza Italiana di Scienze Regionali, 17-19 settembre 2018, Bolzano, testo disponibile al sito [www.aisre.it/images/aisre/5b8c2b503c6d39.19280986/Contarino%20Maria%20Giulia\\_Von%20Normann%20Emanuele.pdf](http://www.aisre.it/images/aisre/5b8c2b503c6d39.19280986/Contarino%20Maria%20Giulia_Von%20Normann%20Emanuele.pdf).
- Coppola E., Moccia F.D., D'Avino M., a cura di (2021), *Il territorio attraversato: il ripristino delle linee ferroviarie dismesse come progetto di paesaggio*, CLEAN, Napoli.
- Dessi A., Mucelli S. (2019), *Paesaggi lineari. Strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Gangemi, Roma.
- D'Uva D. (2020), "Mappatura dei territori fragili. Reti di comunicazione dolce tra le cittadine costiere, il litorale e le reti ferroviarie dismesse", *Atti XXII Conferenza nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti*, Matera, giugno, Aplanum Publisher, Roma, pp. 363-369.
- Ejarque J. (2017), "Le sei principali tipologie di turisti dell'oggi e del domani", *Destination&Tourism*, 37: 8-11.
- Ferrovie dello Stato (2018), *Stazioni Impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, Roma.
- Fullagar S., Markwell K., Wilson E., eds. (2012), *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*, Channel View, Bristol.
- Lucarno G., Malvasi M., Pagetti F. (2003), "Turismo e compatibilità ambientale. Il caso del turismo ferroviario", in Calafiore G., Palagiano C., Paratore E., a cura

- di, *Atti XXVIII Congresso Geografico Italiano, Roma, 18-22 giugno 2000*, vol. I, Edigeo, Roma, pp. 1187-1192.
- Maggiorotti I., a cura di (2019), *Atlante di viaggio lungo le Ferrovie dismesse*, R.F.I. S.p.A., Milano.
- Musella M., La Foresta D., a cura di (2018), *Turismo, turismi e sviluppo dei territori*, Giappichelli, Torino.
- Oppido S. (2014), “La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso”, *BDC Complex Evaluation for Hybrid Landscapes*, 14: 221-236.
- Oppido S., Ragozino S. (2015), “Linee ferroviarie dismesse. Nuove prospettive di valorizzazione e sviluppo locale”, *Urbanistica Informazioni, Special Issue 9, INU Study Day, Green and Blue Infrastructures, Virtual, Cultural and Social Networks*: 32-36.
- Pine J.B., Gilmore J.H. (2000), *L'economia delle esperienze. Oltre il servizio*, Etas, Milano.
- Poli D. (2015), “Il patrimonio territoriale fra capitale e risorsa nei processi di patrimonializzazione proattiva”, in Meloni B., a cura di, *Aree interne e progetti d'area*, Rosenberg e Sellier, Torino, pp. 12-140.
- Reis A., Jellum C. (2012), “Rail Trail development: a conceptual model for sustainable tourism”, *Tourism Planning & Development*, 9, 2: 133-147.
- Rovelli R., Senes G. (2018), “Binari verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate”, *Reticula*, 19: 20-28.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., a cura di (2004), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie dismesse per la realizzazione di percorsi verdi*, Associazione Italiana Greenways, Milano.
- Senes G., Fumagalli N., Rovelli R., Toccolini A. (2002), *Valorizzazione delle Linee Ferroviarie Non Utilizzate Attraverso la Creazione di un Sistema di Greenways*, Greenways, Milano.

*Percorsi commerciali medievali  
e loro recupero in chiave culturale e turistica.  
L'itinerario del Passo del Gries (Alpi Lepontine)*

di *Guido Lucarno\**

## **1. Cenni sull'inquadramento geografico e storico dell'area**

La Val d'Ossola, in provincia di Verbania, occupa la porzione più settentrionale del Piemonte, incuneata tra i Cantoni svizzeri del Vallese, a nord-ovest, e del Ticino, a nord-est. È percorsa per 84 km dal fiume Toce, che ha origine nella Piana del Riale, alla quota di 1.720 m, poco sotto i Passi del Gries (2.479 m) e di San Giacomo (2.308 m), fino alla sua confluenza nel Lago Maggiore (193 m). Le dislivelli che separano la valle dai due Cantoni elvetici superano generalmente i 3.000 m, toccando la massima quota in corrispondenza del Monte Rosa (4.634 m). Sono presenti alcuni valichi a quote inferiori, tra cui il meno elevato è quello del Sempione (2.005 m), che tuttavia fino all'epoca moderna non fu il più frequentato a causa dell'impervietà dei percorsi di accesso dai due versanti (Lodi, 2005, p. 25).

La sezione settentrionale del solco del Toce, modellata dai ghiacciai pleistocenici, assume il nome di Val Formazza, dal toponimo del comune che la occupa interamente dalle sorgenti fino alla quota di circa 900 m; più a sud, il solco è chiamato Valle Antigorio fino al punto in cui, alla quota di circa 300 m, esso si allarga nella Val d'Ossola propriamente detta, in un'ampia piana in cui sorge la cittadina di Domodossola. Il paesaggio rivela ovunque le tracce della glaciazione con la presenza di pareti ripide, conoidi di deiezione, valli sospese, cascate e numerosi piccoli laghi di circo. Alcuni ghiacciai persistono alle quote più elevate e numerosi si trovano nell'alta Val Formazza (Hohsand, Gries, Siedel, Ban)<sup>1</sup>. A quote inferiori sono presenti ampie conche vallive che

\* Dipartimento di Storia, archeologia, storia dell'arte, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano.

1. Un altro ambiente naturale che testimonia in maniera spettacolare l'impronta del modellamento fluvio-glaciale sono gli orridi di Uriizzo, in Valle Antigorio, oggi frequentata e suggestiva meta naturalistica, serie di cavità subcircolari collegate tra loro da stretti passaggi attrezzati per visite escursionistiche.



ospitano pascoli e boschi di conifere alternate a ripide strettoie percorse da cascate e profonde forre, a terrazzi morfologici e a depositi morenici incisi da brevi affluenti che confluiscono sui due lati dell'asse fluviale.

In epoca protostorica l'area fu abitata dai Leponzi, popolazione celtica di cui danno notizia Cesare, Strabone, Plinio il Vecchio e Tito Livio. Nel 14 d.C. essi furono sottomessi dai Romani che svilupparono nella valle un asse di comunicazione tra la Pianura Padana, l'alta Valle del Rodano e l'altopiano elvetico. Nell'alto Medioevo subentrarono i Longobardi, poi i Franchi; nel XIII secolo, il territorio fu acquisito dai Visconti, poi dagli Sforza e, infine, nel XVI secolo, dai Borromeo. Alla fine della Guerra di successione austriaca, dopo la Pace di Aquisgrana (1748) la sovranità passò ai Savoia e, con essi, al Regno d'Italia. Tuttavia, a partire dal Duecento, la storia dell'alta Val d'Ossola è legata indissolubilmente alla presenza dei Walser, popolazione ancora oggi presente, che vi ha conservato tracce evidenti del proprio originario patrimonio culturale<sup>2</sup>.

## 2. Le vicende della colonizzazione walser

I Walser sono una popolazione di stirpe alemanna, originariamente stanziata tra Reno e Danubio, che nel VI secolo si trasferì dapprima sull'altopiano elvetico; nel sec. IX si mossero verso il cuore delle Alpi (Rizzi, 2015, pp. 23-27), dove fondarono numerosi insediamenti tra la Savoia e il Voralberg. Dopo l'anno Mille un gruppo consistente era già presente a Goms, nell'alta Valle del Rodano (Rizzi, 2004, p. 11), la *Vallis Poenina* dei Romani, poi semplicemente Vallis o Wallis, da cui il toponimo Vallese e il nome (Walser) con cui venne chiamata la popolazione delle varie colonie (Mortarotti, 1979, p. 25). Da qui, tra i secc. XII e XIII diversi piccoli gruppi migrarono ancora verso sud, superando la displuviale alpina, e si stabilirono definitivamente nella Valle d'Aosta orientale (Valli d'Ayas e di Gressoney), in Val Sesia, in Val d'Ossola (Formazza, Valle Anzasca) e in Val Rovana (l'attuale Bosco Gurin nel Canton Ticino)<sup>3</sup> (fig. 1).

In Valle Antigorio-Formazza, corrispondente ai territori degli attuali comuni di Formazza, Premia, Baceno e Crodo, i Walser giunsero presumibilmente tra la fine del XII sec. e i primi anni del XIII (Rizzi, 2004, p. 31). Qui furono bene accolti dai feudatari locali perché accettarono di stabilirsi anche a quote elevate, incolte ed inospitali, altrimenti frequentate solo durante la breve

2. Per una più ampia sintesi introduttiva sul territorio e sulle vicende storiche della provincia si veda Lucarno (2006, pp. 15-24); per una sintesi geologica cfr. Castiglioni (1958).

3. Risale al 1253 il primo documento ufficiale della storia dei Walser a sud delle Alpi, relativo alla fondazione di una chiesa-ospizio presso la colonia di Bosco Gurin (Crosa Lenz, 2003, p. 4; Rizzi, 1993, p. 66).

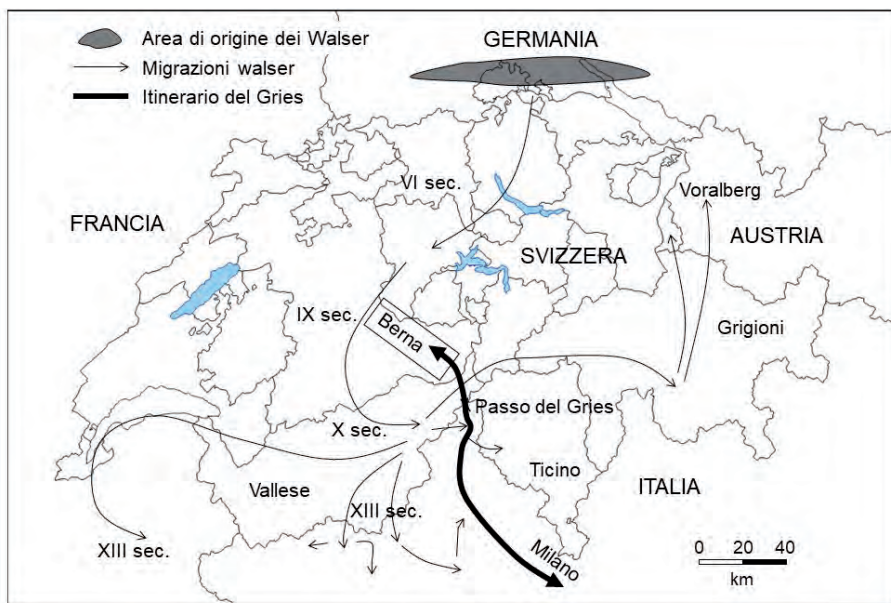


Fig. 1 - Migrazioni dei Walser e itinerario del Passo del Gries (Fonte: elaborazione grafica dell'autore su dati storici di Rizzi, 1993)

stagione estiva. Essi ottennero così favorevoli condizioni di affitto perpetuo, l'esenzione da obblighi di lavoro servile e il diritto di mantenere tribunali ed organi amministrativi autonomi (Rizzi, 1993, pp. 49-55, 65-66). Un *ammano*, rappresentante eletto dalla comunità, assumeva la funzione di capo villaggio e di delegato all'amministrazione della giustizia civile e penale (Crosa Lenz, 2003, p. 81).

In seguito al relativo isolamento, i Walser hanno conservato per sette secoli la loro cultura e la lingua di origine, il *titsch*, sulla quale si è conformata la toponomastica germanofona locale che ha in buona parte sostituito quella romanza preesistente. Tuttavia, nel XX secolo, la realizzazione nell'Alto Ossolano di numerosi invasi per la produzione di energia idroelettrica e l'apertura di cave per l'estrazione di pietra da costruzione determinarono l'afflusso di manodopera immigrata che modificò parzialmente l'assetto demografico ed aprì la comunità autoctona ad influenze culturali esterne, provocando una progressiva dispersione dei caratteri socio-economici originari, comprese le pratiche agricole tradizionali (allevamento, coltivazione di segale, cereali, patate e canapa). Tali attività oggi sono state in gran parte sostituite dal turismo climatico, naturalistico e sportivo (soprattutto invernale). Tra gli altri motivi di attrazione, pochi sono i beni culturali degni di rilievo, limitati alla presenza di alcuni edifici religiosi tradizionali e di pochi musei di storia locale e di scien-

ze naturali. Il patrimonio culturale più originale è rappresentato dalla struttura architettonica degli edifici rurali ereditati dalla civiltà walser: si tratta di costruzioni raggruppate in piccoli villaggi, in genere a quote superiori a 1.200 m, caratterizzati da una struttura a due-tre piani di cui quello più basso in pietra, destinato a magazzino, cantina o stalla, mentre quelli superiori sono realizzati con robuste travi in legno incastrate le une alle altre ai vertici del perimetro della struttura con il sistema denominato *Blockbau*; il tetto è ricoperto da pesanti piode di serizzo, pietra granitica locale (Rizzi, 2015, pp. 369-396). Accanto agli edifici residenziali sono ancora presenti strutture di uso comune, come edicole votive, forni, fienili, granai, mulini; di un certo interesse storico è la casa-forte (*Steinhaus*) del 1569 a Formazza, dove l'*ammanno* esercitava le sue funzioni amministrative e giudiziarie, oggi sede di un museo della cultura walser.

Il turismo locale è costituito da visitatori provenienti principalmente dalle regioni nord-occidentali italiane, le cui presenze, pari al 2,4% del totale provinciale, non hanno subito le forti flessioni dell'emergenza pandemica registrate in altre località dove invece prevalgono gli ospiti stranieri<sup>4</sup>.

### **3. Eredità culturale degli antichi itinerari walser: il percorso del Passo del Gries**

Durante il loro movimento migratorio verso il sud delle Alpi, i Walser attraversarono valichi utilizzati fin dall'antichità, se non dall'età del bronzo, come testimoniano ritrovamenti in quota di accampamenti di cacciatori. Tali itinerari sarebbero stati percorsi anche nei secoli successivi, consentendo alle nuove colonie di continuare a intrattenere rapporti economici e culturali con le comunità rimaste sul versante settentrionale. Tra i valichi maggiormente frequentati, il Passo del Gries metteva in comunicazione diretta la Val Formazza con il Vallese, da cui si diramavano i collegamenti verso l'altopiano elvetico e la regione bernese. Esso assunse un'importanza particolare quando, il 12 agosto 1397, i rappresentanti di Berna, Interlaken, Goms e delle Valli di Hasli e dell'Ossola si incontrarono a Münster, parrocchia capoluogo di Goms, nella Valle del Rodano, per stabilire un "accordo decennale per la costruzione, manutenzione e sicurezza della strada verso Bomat [Formazza] e verso l'Ossola" (Rizzi, 2015, pp. 160-161). Grazie ai pedaggi riscossi per il transito delle merci, essa avrebbe garantito per secoli una relativa ricchezza alle comunità locali: sulla direttrice transitavano soprattutto panni prodotti in Lombardia, ma anche manufatti in metallo, sale, cereali, vino, carta e spezie verso la Svizzera

4. Dato del 2016. Fonte: Assessorato al turismo della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola.

e la Germania, da cui venivano invece importati formaggi, cuoio, bestiame e altri tessuti. Inoltre, gli abitanti dei luoghi gestivano strutture logistiche come locande e stalle e fornivano il foraggio per le bestie da soma: in particolare la cittadina di Domodossola divenne un nodo di traffici transalpini, alla confluenza delle direttrici del Gries e del Sempione.

Il valico del Gries fu percorso per secoli anche dai viaggiatori. Tra i più illustri, alcuni dei quali hanno lasciato note di viaggio con testimonianze del loro passaggio, ricordiamo il musicista Richard Wagner, lo scienziato Horace-Bénédict de Saussure, il cardinale Matteo Schiner, vescovo di Sion e di Novara, il naturalista bernese Albrecht von Haller, il filosofo svizzero Karl Viktor von Bonstetten, l'alpinista statunitense William A.B. Coolidge (Rizzi, 2015, pp. 164-180; Coolidge, 1990). Tuttavia, il superamento del valico, anche in piena stagione estiva, continuò ad essere impegnativo e rischioso a causa delle mutevoli condizioni climatiche e del tracciato impervio. Fino a due secoli fa, la parte più elevata del sentiero percorreva un tratto di ghiacciaio reso insidioso dalla presenza di crepacci e dal pericolo di caduta di slavine, per cui le comunicazioni spesso si interrompevano durante i lunghi periodi invernali.

Nel 1805 Napoleone realizzò attraverso il Passo del Sempione una strada che permetteva il transito delle artiglierie: ciò determinò un progressivo diradamento dei traffici sull'itinerario del Gries, che fu definitivamente abbandonato dopo l'apertura della ferrovia del San Gottardo (1882). Priva di collegamenti stradali diretti con la Svizzera, la Val Formazza è oggi accessibile solo da sud e non è interessata da flussi turistici di transito, se si escludono i praticanti del *trekking* alpino che sostano nei rifugi in alta quota oppure soggiornano brevemente negli alberghi di fondovalle. La circostanza ha contribuito a far sì che il percorso medievale del Passo del Gries abbia mantenuto il fascino del proprio passato permettendo di ripercorrere solo a piedi il cammino degli antichi someggiatori e contrabbandieri, conservando un carattere di bene culturale per la presenza del plurisecolare tracciato e delle antiche strutture di alpeggio, ancor oggi attive, che un tempo fornivano assistenza logistica alle carovane ed alle bestie da soma.

Attualmente, il percorso del Gries ha inizio nella frazione Riale di Formazza (1.740 m), accessibile con mezzi motorizzati. Qui un'ampia carrareccia raggiunge e costeggia l'invaso artificiale di Morasco (1.815 m), poi, divenuta una ripida mulattiera, risale il vallone del Gries e giunge alla piana del Bettermatt, alla quota di 2.110 m. Si tratta di uno dei sette alpeggi ossolani dove, seguendo un rigido disciplinare di pascolo e di caseificazione, si produce un formaggio molto pregiato che da questa località prende il nome. Il significato del toponimo (pascolo della questua) richiama l'antica usanza di far rifocillare le bestie da soma durante la sosta versando un contributo destinato all'assistenza della popolazione indigente. In questo tratto una parte della mulattiera ha conservato l'antico selciato in pietra che fin dal Medio Evo agevolava il percorso delle carovane.

Altre ripide rampe conducono al confine svizzero attestato sul valico, il cui toponimo deriva dalla voce *Kries*, che nella lingua walser denomina le particolari rocce calcaree grigiastre qui depositate dal ghiacciaio quaternario. Dopo aver costeggiato un altro invaso artificiale, il Griessee (2.386 m), il sentiero si mantiene in quota fino a raggiungere il Passo di Novena/Nufenenpass (2.480 m), sulla displuviale tra l'alta Valle del Rodano (Canton Vallese) e la Val Bedretto (Canton Ticino). Lungo il percorso si attraversa il caratteristico ponte in pietra di Ladstaffel, costruito nel 1749 dove un tempo era stata edificata dai someggiatori di Formazza la Cappella di San Nicolao, ex voto per uno scampato pericolo in un ambiente battuto dalle avversità atmosferiche e dalle valanghe<sup>5</sup>. Dal Nufenenpass le antiche strade raggiungevano sia Berna (attraverso il Passo del Grimsel), sia la regione del Lemano (discendendo la Valle del Rodano), sia il Cantone di Zurigo, il Lago di Costanza e la Baviera, superando a nord-est il Passo del San Gottardo.

Nell'ambito dell'offerta turistica dell'Alto Ossolano, rappresentata soprattutto dalle bellezze paesaggistiche e dai beni culturali della secolare colonizzazione walser, come gli edifici storici civili e religiosi, gli alpeggi e la cucina tradizionale, la fruizione delle risorse può avvenire con forme di turismo lento e non invasivo, cui i percorsi medievali suggeriscono una proposta logistica e rievocativa. In Svizzera, la riscoperta del passato ha condotto, nel 2002, alla valorizzazione di 12 itinerari culturali di interesse storico, tra cui quello denominato *Sbrinz Route*, da Lucerna a Domodossola, che attraversa il Passo del Gries. Da circa due decenni l'itinerario ogni estate è ripercorso da una carovana di muli e figuranti in costume d'epoca che viene seguita con interesse anche da escursionisti e visitatori occasionali. La manifestazione tocca gli antichi alpeggi, i luoghi di culto, i villaggi che un tempo vedevano transitare verso i mercati italiani i formaggi prodotti nella regione di Sbrinz ed infine sosta anche a Formazza. L'iniziativa è promossa dall'associazione *Sbrinz Route*, che, sulle pagine del proprio sito<sup>6</sup> raccoglie le adesioni del pubblico, costituito soprattutto da amanti del *trekking* di nazionalità svizzera, proponendo pacchetti di viaggio che includono il pernottamento in varie strutture ricettive poste lungo le tappe del percorso e i servizi logistici di trasferimento da e per le località finali e iniziali del cammino. L'esperienza promuove l'apprezzamento e il consumo di prodotti locali, come i formaggi tipici, sviluppa la conoscenza del territorio e forme di turismo lento a minimo impatto ambientale; alle comunità locali offre l'occasione di sviluppare le attività ricettive, ma anche di rafforzare i legami culturali che, dopo secoli, esistono ancora tra i Walser dell'Ossola e quelli del Vallese.

5. *Val Formazza*, trekking map at scale 1:25.000, Novara, Geo4Map S.r.l., 2019; [www.visitossola.it/itineraries/trekking-via-del-gries-riale-passo-del-gries-ulrichen](http://www.visitossola.it/itineraries/trekking-via-del-gries-riale-passo-del-gries-ulrichen).

6. [www.sbrinz-route.ch/home.html](http://www.sbrinz-route.ch/home.html). L'organizzazione ha sede a Stans nel Cantone di Nidwald.

Tra i fattori attrattivi legati alle tradizionali attività agricole e pastorizie, si segnala che gli alpeggi della Val Formazza sono visitati dagli escursionisti per acquistare prodotti lattiero-caseari, assistere alle varie fasi di lavoro dei casari e apprendere quali siano le essenze dei pascoli che conferiscono al latte e al formaggio Bettelmatt caratteristiche organolettiche e un sapore unico molto ricercati dagli intenditori. Un altro prodotto tipico è una particolare cultivar di patate, oggi tutelato da un disciplinare di produzione (De.Co.), ingrediente fondamentale per la preparazione di alcuni piatti tipici della cucina locale. La sua commercializzazione avviene nel corso di un evento promozionale che si svolge a Formazza nel mese di ottobre: si tratta dell'ultimo appuntamento stagionale per i turisti, che affluiscono per acquistare il prodotto e gustare i piatti walser a base di patate e formaggi nei ristoranti locali (Valenti, 2019).

Di pari passo con la valorizzazione dei beni culturali immateriali come gli itinerari del passato, ricordiamo infine che la lingua e la cultura walser sono state oggetto di ricerca da parte di storici, etnologi e glottologi. Solo nel comune di Formazza è stata raccolta una banca dati con più di mille toponimi in lingua *titsch*, che tuttavia non sono mai stati geolocalizzati su una mappa a grande scala. Con la testimonianza degli informatori locali ancora viventi, in genere persone piuttosto anziane, è in corso una ricerca per la conservazione e la mappatura della toponomastica autoctona che potrà diventare un *brand* dell'offerta turistica locale, anche a supporto della fruizione escursionistica dei sentieri (Lucarno, 2021).

#### 4. Conclusioni

Nell'area alpina, dove flussi di massa legati a soggiorni estivi e alla pratica degli sport invernali hanno spesso prodotto un impatto ambientale non sostenibile e il declino delle tradizionali attività agricole, la riscoperta degli itinerari storici rappresenta l'ultima frontiera di forme di turismo lento ed eco-compatibile che incrementa le attività ricettive e di ristorazione, sostiene quelle culturali, crea nuovi posti di lavoro ed arresta l'esodo montano.

*Sbrinz Route* diffonde in rete le informazioni sul patrimonio culturale dell'itinerario del Gries, alimentando l'interesse di un pubblico transnazionale e promuovendo le proprie proposte di viaggio. Ciò genera migliaia di movimenti turistici diretti e indotti, non polarizzati soltanto dalle attrattive fisiche del territorio, ma anche da quelle antropiche, mentre le popolazioni locali si attivano per migliorare l'ospitalità, promuovere manifestazioni, incontri tra comunità transfrontaliere, commercializzazione dei prodotti della regione. Si tratta di una forma di sinergia tra iniziative a scala diversa accomunate dall'interesse verso forme di promozione del territorio per conservare i caratteri culturali di popolazioni altrimenti destinate ad essere assimilate nelle nazioni di appartenenza e a perdere la propria identità ancestrale.

## Riferimenti bibliografici

- Castiglioni G.B. (1958), *Studio geologico e morfologico del territorio di Baceno e Premia (Valdossola, Alpi Lepontine)*, Società cooperativa tipografica, Padova.
- Coolidge W.A.B. (1990), *Il popolo delle Alpi e altri scritti*, Fondazione Enrico Monti, Anzola d'Ossola.
- Crosa Lenz P., a cura di (2003), *I Walser del silenzio. Salecchio - Agaro - Ausone*, Grossi Edizioni, Domodossola.
- Lodi V. (2005), *Sempione. Strada napoleonica, galleria ferroviaria, ferrovie e tramvie nel Verbano-Cusio-Ossola*, Alberti Libraio Editore - Grossi Edizioni, Verbania.
- Lucarno G. (2006), *Territorio, risorse e dinamiche turistiche nel Verbano-Cusio-Ossola*, Brigati, Genova.
- Lucarno G. (2021), "The toponymy of Walser immigration in the Italian Alps since the 13<sup>th</sup> century. A survey in the Formazza Valley", in Allison Dollimore A., Jordan P., eds., "Place Names and Migration", *Proceedings of the Symposium in Vienna, 6-8 November 2019*, Verlag Dr. Kovač, Hamburg, pp. 157-172.
- Mortarotti R. (1979), *I Walser*, Giovannacci, Domodossola.
- Rizzi E. (1993), *Storia dei Walser*, Fondazione Arch. E. Monti, Anzola d'Ossola.
- Rizzi E. (2004), *Storia dei Walser dell'ovest, Anzola d'Ossola*, Fondazione Enrico Monti, Anzola d'Ossola.
- Rizzi E. (2015), *Storia della Valle Formazza*, Grossi Edizioni, Domodossola.
- Valenti M. (2019), *T häpfla sèn propi göt! La patata di Formazza*, Walserverein Pomatt, Formazza.
- Val Formazza (2019), mappa alla scala 1:25.000, Geo4Map s.r.l., Novara.

## Sitografia

[www.visitossola.it/itineraries/trekking-via-del-gries-riale-passo-del-gries-ulrichen](http://www.visitossola.it/itineraries/trekking-via-del-gries-riale-passo-del-gries-ulrichen)  
[www.sbrinz-route.ch/home.html](http://www.sbrinz-route.ch/home.html)



# *Pellegrini in arrivo a Roma: un unico ingresso per le tre Romee Maggiori (Francigena, Germanica e Strata). Una proposta per il Giubileo 2025, la rigenerazione urbana e la mobilità dolce*

di *Giulio Senes\**, *Roberto Rovelli\**, *Alessandro Toccolini\**,  
*Raffaele Bonsignori\**, *Raimondo Sinibaldi\*\**,  
*Aleksandra Grbic\*\**, *Francesca Gianti\*\**, *Ilaria Maggiorotti\*\*\**,  
*Mattia Valente\*\*\**

## **1. L'ispirazione**

### *1.1. Le Vie Romee Maggiori e l'ingresso a Roma*

La *Via Romea Strata* attraversa il Nord-Est d'Europa e il Nord-Est d'Italia e, valicati gli Appennini, si innesta sulla *Via Francigena* nel comune di Fucecchio, in Toscana. La *Via Romea Germanica* transita per il centro Europa e si innesta sulla *Via Francigena* a Montefiascone nel Lazio. Quindi, sulla *Via Francigena* si vanno a riversare i pellegrini provenienti da questi due grandi itinerari europei che camminano sulla stessa *Via* fino a Roma.

Le tre Romee Maggiori hanno firmato un protocollo di intesa volto a valorizzare la meta comune, Roma, presentarsi unitariamente alle istituzioni nazionali ed europee, definire una comunicazione congiunta al fine di evidenziare visivamente e comunicativamente la loro compresenza in questo specifico tratto fino alla meta.

Arrivati a Roma, a Monte Mario la percorribilità della *Via* diventa molto problematica perché i pellegrini transitano su strade molto trafficate e quindi è in pericolo la loro incolumità soprattutto se sono in gruppi organizzati, sia per chi va a piedi sia per chi arriva in bicicletta.

Inoltre, il percorso da Monte Mario a San Pietro da un punto di vista storico, artistico e paesaggistico è molto carente e immerge il pellegrino nel caos rumoroso della città. Questo non permette assolutamente di creare un clima adatto all'esperienza del pellegrinaggio per arrivare alla meta con il giusto spirito e l'opportuno atteggiamento.

\* Alleanza Mobilità Dolce (Associazione Italiana Greenways) e Università degli Studi di Milano (Dipartimento di Scienze Agrarie e Ambientali).

\*\* Fondazione Homo Viator - San Teobaldo e Associazione Europea Romea Strata.

\*\*\* Rete Ferroviaria Italiana.



Quindi, siccome da una parte arrivano molti pellegrini e, dall'altra, il percorso non è adeguato alla missione, abbiamo individuato una strada alternativa. La proposta è di lasciare la Via Trionfale all'altezza della stazione ferroviaria di Monte Mario per percorrere la nuova pista ciclopedonale che collega la stazione di Monte Mario con la stazione di Valle Aurelia attraverso il vecchio tracciato della ferrovia Roma-Viterbo dismesso in occasione dei lavori realizzati per il Giubileo del 2000.

## 1.2. *In cammino dal Monte della gioia al Monte della luce*

Fin dall'antichità tre erano le grandi mete di pellegrinaggio dette anche *Peregrinationes Maiores*: verso la Terra Santa e Gerusalemme, verso Roma, e verso Santiago de Compostela. Si andava verso le terre bibliche per andare alle origini e alle sorgenti della fede; ci si dirigeva verso la città eterna per andare al centro propulsivo della cristianità, e ci si indirizzava verso Santiago de Compostela per interrogarsi sul futuro della propria esistenza e quindi sul senso ultimo della vita. Era come una sorta di macchina del tempo perché si andava verso il passato (la Terra Santa), verso il presente (Roma) e verso il futuro (Santiago de Compostela).

Quando i pellegrini giungevano nei pressi di queste mete, vi era sempre presente un luogo dal quale finalmente vedevano l'obiettivo del loro cammino che era stato lungo, faticoso e talvolta doloroso, date le circostanze che si potevano incontrare lungo la strada. Per questo, tale luogo era sempre chiamato "il Monte della gioia": a Gerusalemme si chiama Nebi Samuil (la tomba del profeta Samuele), a Roma si chiama Monte Mario e a Santiago de Compostela si chiama Monte do Gozo. I pellegrini che giungevano dal Nord Italia, e quindi dall'Europa intera, arrivati nei pressi di Roma incontravano il loro *Mons Gaudi* che era Monte Mario e da qui vedevano la grande Basilica che era stata costruita sopra la tomba dell'apostolo Pietro. Quindi i pellegrini arrivati qui possono esclamare con gratitudine ed esultanza le parole del Salmo 122: "quale gioia quando mi dissero andremo alla casa del Signore ed ora i nostri piedi si fermano alle tue porte Gerusalemme".

Da Monte Mario inizia una *greenway* stupenda che porta verso il Monte Ciocchi, dal quale si vede la cupola della Basilica di San Pietro. Il pellegrino si immerge progressivamente nella vita degli uomini e scopre, dopo aver attraversato colline e campagne, di essere dentro la città eterna. Sente che la sua esperienza spirituale compiuta intimamente dentro di sé va collocata in uno spazio urbano dove è chiamato a portare dentro il mondo l'esperienza del suo cammino, sia interiore che esteriore, condividendo con chi incontra lungo le strade della città ciò che ha vissuto lungo il cammino. Questo diventa il senso e il significato di questi chilometri che congiungono Monte Mario con la sommità "verde" di Monte Ciocchi, da cui si vede in tutta la sua grandezza la

grande Basilica di San Pietro, che rimanda alla Gerusalemme terrestre che ci aiuta a ricordare la Gerusalemme celeste, come detto nel libro dell'Apocalisse.

Sul fianco del Monte Ciocchi inizia un ponte che collega questa collina con l'antico "Colle Vaticano" da noi chiamato colle Vaticano. Questo ponte è il simbolo della congiunzione tra il cielo e la terra ed indica anche il senso della figura e il ruolo del Papa. Lui è il Pontifex (il Pontefice) cioè colui che costruisce, sostiene e propone questo ponte che unisce la terra al cielo. Infatti ogni pellegrino compie il suo cammino terreno sentendo dentro di sé il desiderio di orientare i propri passi verso l'incontro con Dio.

Attraversato questo ponte, si giunge alla porta che introduce in una galleria oscura. Infatti, per incontrare la luce molto spesso è necessario attraversare le tenebre e, talvolta, dopo avere vissuto dei momenti oscuri, la luce si fa ancor più radiosa. L'entrata in questa galleria diventa quindi paradossalmente la porta della luce e la porta del cielo in quanto al termine di un breve percorso oscuro si giunge alla luce piena, attraverso un percorso che anche fisicamente è ascensionale, cioè verso l'alto. Di qui, con un breve percorso, si arriva alla Basilica di San Pietro che rappresenta fisicamente il luogo da dove si irradia la luce, in quanto il Papa come vicario di Cristo ci offre la Sua luce.

Il cammino dal Monte della gioia al Monte della luce ha quindi un'alta valenza simbolica, rappresenta una vera via spirituale che riassume in sé una forte carica di valori religiosi, ritmato da tre momenti di riflessione che toccano gli aspetti essenziali dell'essere pellegrini in questo mondo, orientati verso il cielo.

### 1.3. *Giubileo 2025: un progetto per l'arrivo dei pellegrini a Roma e di rigenerazione urbana*

In occasione del Giubileo del 2025, si propone di offrire ai pellegrini romei un ingresso che percorra la città in un ambiente accogliente, tra verde urbano e spazi progettati per pedoni e ciclisti. Ciò potrebbe avvenire percorrendo il "parco lineare di Monte Mario - Monte Ciocchi", sorto sul vecchio tracciato della ferrovia Roma-Viterbo, che collega la stazione di Monte Mario con Monte Ciocchi e le stazioni della ferrovia e della metropolitana di Valle Aurelia.

Per giungere alla basilica di San Pietro, sarebbe opportuno recuperare anche un ulteriore tratto della vecchia ferrovia: il ponte in muratura che sovrasta Via Anastasio II e Via Angelo Emo (realizzato sulla valle dell'inferno, nota per la presenza delle fornaci che hanno prodotto i mattoni con cui è stato realizzato) e la successiva galleria. Il loro riuso permetterebbe la creazione di una piccola "high line romana" di collegamento tra Monte Ciocchi e San Pietro, speculare alla già apprezzata passeggiata del gelsomino, e capace non solo di offrire un luogo identitario e verde ai pellegrini ma anche di riunire alcune parti di

città oggi frammentate. Infatti, i collegamenti tra Valle Aurelia e il colle Vaticano sono privi di viabilità pedonale e carrabile diretta. Il ponte dismesso è situato in una posizione privilegiata: collega due colli romani (Monte Ciocci e il Colle Vaticano) ed è limitrofo alla basilica di San Pietro in Vaticano.

Il ponte potrebbe diventare l'icona del pellegrinaggio a Roma: immagine simbolica dell'unione tra i luoghi terreni e celesti che il pellegrino compie con il suo andare. Tale trasformazione offrirebbe al tratto urbano delle vie romee una sua evidenza, un percorso identitario, bello e significativo. Dal degrado attuale si ricaverebbe la continuazione del parco lineare a servizio dei pellegrini e del territorio, arricchito dalla flora autoctona e da servizi di accoglienza e ristoro per i pellegrini e gli abitanti. Si regalerebbe così ai pellegrini e agli stessi romani una via di pellegrinaggio alla sede di Pietro indimenticabile.

La bellezza del progetto e il sostegno del tessuto sociale interessato alla rigenerazione urbana sono garanti del successo dell'operazione che manterrà la memoria del Giubileo del 2025 ben oltre l'anno santo, regalando a Roma e ai suoi pellegrini un luogo iconico.

## 2. Il progetto

### 2.1. La greenway

Il percorso esistente, che parte dalla stazione di Monte Mario per raggiungere dopo 6 km quella di Valle Aurelia (connessa con l'omonima stazione della linea A della Metropolitana), è stato realizzato a seguito dell'interramento del tratto Valle Aurelia - Monte Mario (eseguito da RFI tra il 1998 e il 2000) della linea ferroviaria Roma-Viterbo (Via Capranica) completata nel 1894.

Già nello studio intitolato “Valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di *greenways*” del 2003, commissionato da Ferrovie dello Stato all'Associazione Italiana Greenways, veniva sottolineato come fosse “auspicabile il prolungamento del percorso in direzione sud [...] sfruttando il vecchio viadotto Valle Aurelia attualmente non più utilizzato [...] e la vecchia galleria Villa Alberici”.

Secondo la European Greenways Association, le *greenways* sono “Vie di comunicazione riservate a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*”.

Oggi in Italia vi sono oltre 7.000 km di tracciati ferroviari non più utilizzati, senza contare i raccordi industriali e le linee minerarie ([www.ferrovie-](http://www.ferrovie-)

abbandonate.it). Un patrimonio importante, fatto di migliaia di chilometri di sedimi, di centinaia di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, spesso di notevole pregio ingegneristico), di quasi 2.000 stazioni e di migliaia di caselli. Un patrimonio che, se non tutelato, salvaguardato e valorizzato, col passare del tempo, non può che andare sempre più in rovina e scomparire, facendone perdere anche il ricordo.

Tale patrimonio può essere riutilizzato per la creazione di *greenways*, valorizzando i tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e persone con disabilità. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di punti a servizio dei fruitori dei percorsi (accoglienza, ristoro, informazione), tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio.

## 2.2. Le componenti del progetto

Il progetto proposto può essere suddiviso in 5 tratti successivi (fig. 1).



Fig. 1 - Schema concettuale ed elementi considerati per la creazione dell'Atlante della Mobilità Dolce (Fonte: elaborazione degli autori)

Il primo tratto da realizzare consiste nel raccordare il percorso esistente con il ponte. Tenendo conto della quota del viadotto, si ritiene ipotizzabile realizzare il nuovo tratto di connessione a partire dall'esistente rampa che scende da Monte Ciocci al parcheggio di Valle Aurelia (tra Via Anastasio II e

Via Angelo Emo), provvedendo nel contempo alla sistemazione della scarpata, all'illuminazione e alla protezione con parapetto.

Il secondo tratto da realizzare consiste nel recuperare il ponte di Valle Aurelia, imponente viadotto a 14 arcate, lungo circa 270 m, che collega il Monte Ciocchi al Colle Vaticano, sovrastando Via Anastasio II e Via Angelo Emo ad un'altezza di circa 20 m dal piano stradale. Il viadotto si è reso disponibile a seguito del raddoppio della linea ferroviaria (con conseguente realizzazione di un nuovo viadotto) operato in occasione del Giubileo del 2000.

Il viadotto che si presenta strutturalmente ben conservato (a luglio 2021) necessita della sistemazione del sottofondo, della realizzazione della pavimentazione e dell'illuminazione, della messa in sicurezza tramite realizzazione di idoneo parapetto (vista anche la notevole altezza sul piano stradale).

A tale proposito, vista la maestosità del viadotto e la necessità di preservare la vista verso la cupola di San Pietro e il paesaggio circostante nonché di realizzare un intervento di grande qualità architettonica, si suggerisce di realizzare un parapetto in vetro, almeno per una parte della sua altezza.

Al termine del viadotto, prima dell'ingresso in galleria, sull'ex sedime ferroviario si incontrano due edifici: a sinistra l'ex edificio della sottostazione elettrica, attualmente abitato, e sulla destra un ex casello, attualmente disabitato.

Tale casello rappresenta in prospettiva una risorsa molto importante in vista della realizzazione del progetto: potrebbe diventare un punto di accoglienza e ristoro per i pellegrini e per tutti gli utenti della *greenway*, proprio a ridosso dell'arrivo.

Il terzo tratto prevede il recupero della galleria "Villa Alberici" (o, in alcuni documenti, "Aurelia"). La vecchia galleria, originariamente lunga circa 200 m, terminava in un tratto ferroviario in trincea all'altezza dell'attuale deposito AMA di Via di Villa Alberici. In occasione dei lavori per il raddoppio dei binari, la vecchia galleria (sostituita con una nuova in continuità col nuovo viadotto) è stata "prolungata" tramite la copertura del tratto ferroviario in trincea fino alla confluenza con il nuovo tracciato.

Il recupero della galleria "Villa Alberici" prevede la sistemazione della copertura e la realizzazione della pavimentazione e dell'illuminazione. Si ritiene, inoltre, opportuno prevedere interventi artistici innovativi in grado di trasformare un luogo "oscuro ed angusto" in un'esperienza fisica e spirituale affascinante.

Il quarto tratto corrisponde, quindi, all'uscita dalla galleria con la conseguente necessità di "emergere" in superficie, superando il dislivello di circa 7,5 m tra il piano ferroviario e la quota dell'attuale deposito AMA.

La vecchia galleria originale termina all'interno di un "camerone" ottenuto coprendo con una soletta di cemento armato l'originaria "trincea" ferroviaria. Tale camerone, lungo circa 35 m, è più largo della galleria originale, arrivando a circa 7,5 m di larghezza.

Al fine di organizzare il superamento del dislivello si è pensato di utilizzare lo spazio a disposizione per realizzare una rampa ellissoidale (larga 2 m, con pendenza del 4,5-5%) che consenta la salita dei ciclisti di “tutte le capacità e abilità” fino alla superficie. Con tale pendenza, per superare il dislivello esistente, sono necessarie 5 rampe (ogni rampa sale di circa 1,5 m), tra loro sovrapposte (con una “luce” di 3 m) con l’ultima che si affaccia alla superficie esterna.

Per i camminatori e tutti coloro che affronteranno il percorso a piedi è prevista la realizzazione di una scalinata centrale, larga 2,5 m, composta da 55 gradini (con pedata da 36 cm e alzata da 13,6 cm) divisi in 5 rampe da 11 gradini ciascuna e 4 pianerottoli profondi 2 m.

La struttura portante (sia delle rampe che della scalinata) è pensata in acciaio, visto i grandi pesi in gioco e i ridotti spazi a disposizione, con una serie di pilastri posizionati tra la scalinata e la rampa a cui si agganciano, alle diverse quote, delle travi trasversali che sostengono la scalinata e la rampa.

Al fine di consentire la più ampia illuminazione naturale possibile, tutti i parapetti (sia della scalinata che della rampa) saranno realizzati in vetro, come pure l’alzata dei gradini. Per lo stesso motivo, anche la copertura superiore è pensata in vetro trasparente.

La copertura superiore è stata pensata per garantire idonea protezione dalla pioggia di tutto il “grande buco” (circa 8,5 x 38 m) e avrà un’altezza complessiva di circa 10-11 m rispetto al fondo, in modo da essere alta circa 3 m rispetto al piano stradale superiore.

L’utente che esce dalla galleria troverà alla sua destra l’inizio della rampa e centralmente la scalinata per la salita. Sulla sinistra, anche al fine di non consentire agli utenti di avventurarsi nel camerone al di sotto della struttura della rampa, è prevista la realizzazione di un locale chiuso destinato ad ospitare i servizi igienici.

Sempre sulla sinistra, ma addossata all’uscita della vecchia galleria, è prevista la realizzazione di un ascensore (obbligatorio per legge per le persone con disabilità) che consentirà a tutti gli utenti che ne necessitano l’uso di salire in superficie.

I flussi sono stati organizzati in modo da ottimizzare gli spazi a disposizione ed evitare il più possibile gli eventuali conflitti tra le diverse tipologie di utenza: i ciclisti che imboccano la rampa, i pedoni che prendono la scala, le persone in sosta che attendono di accedere all’ascensore e/o ai servizi igienici.

Anche una volta raggiunta la superficie, il progetto ha posto particolare attenzione alla gestione dei flussi, prevedendo spazi idonei e sufficienti sia per i pedoni che per i ciclisti.

Inoltre, l’area esterna in superficie è stata pensata non solo come area di “passaggio” ma, soprattutto, come area di sosta e accoglienza, dove i pellegrini, e tutti gli utenti, potessero fermarsi, rifocillarsi, sistemare la propria attrezzatura e i propri bagagli, informarsi e prepararsi.

Visto il livello iniziale del progetto, non è pensabile poter determinarne i costi di realizzazione, anche perché questi dipenderanno dalle scelte finali che verranno fatte relativamente alle scelte progettuali, ai materiali, agli arredi, ecc. Ciononostante, al fine di consentire, a coloro che hanno il compito di decidere, di comprenderne la concreta realizzabilità e, conseguentemente, dare avvio all'iter progettuale e realizzativo, è possibile stimare il costo di massima per la realizzazione del presente progetto pari ad una cifra compresa tra i 3,2 e i 4,5 milioni di euro.

## Riferimenti bibliografici

- European Greenways Association (2002), *Declaration of Lille*, testo disponibile al sito [www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org).
- Maggiorotti I., a cura di (2017), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, RFI, Roma.
- Maggiorotti I., a cura di (2019), *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, RFI, Roma.
- Marcarini A., Rovelli R. (2018), *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze.
- Rovelli R., Senes G. (2018), “Binari Verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate”, *Reticula*, 19: 20-28.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways*, Associazione Italiana Greenways, Milano.
- Senes G., Rovelli R., Fumagalli N. (2004), “Le greenways come rete di mobilità alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways: sintesi di una ricerca”, in Aa.Vv., *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, RFI, Roma, pp. 44-71.
- Toccolini A., Fumagalli F., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.



# *Caminos buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía)\**

por *Francisco J. Pérez-Schmid Fernández\*\**,  
*J. Miguel Delgado Barrado\*\*\**, *José M. Valderrama Zafra\*\*\*\**,  
*Ana Tirado de la Chica\*\*\*\*\**

## **1. Introducción**

Este trabajo aborda la recuperación de caminos históricos del siglo XVIII en la provincia de Jaén (España) como nuevos itinerarios culturales para un turismo lento. Existe el antecedente de las Vías Verdes, antiguos trazados ferroviarios en desuso, que desde 1993 se han ido recuperando y que actualmente constituyen senderos de esparcimiento y deporte de gran éxito: caminar, correr, ir en bicicleta, etc. (Aycart, 2007). De este modo, los senderos o itinerarios culturales para recorrer a pie presentan un gran potencial social y turístico para crear nuevas formas de apreciar, caminando, el territorio.

Los innumerables caminos, pasos y puertos que cruzan la cadena montañosa de Sierra Morena alejan la idea de muro infranqueable que históricamente se ha publicitado. Esto fue constatado desde la utilización del Puerto del Rey por las tropas de Alfonso VIII de Castilla en la batalla de Las Navas de Tolosa en 1212 (Huici, 1956, pp. 250-251) hasta la entrada de las tropas francesas de Napoleón en 1810 (Blayney, 1810, p. 92; Pérez-Schmid, 2019, p. 168).

Desde el siglo XVIII comunicar Andalucía y Madrid de forma segura y rápida ha sido un objetivo prolongado con diversos hitos históricos. Si en 2012 se inauguraron los túneles y viaductos para atravesar la cordillera

\* El presente trabajo es parte del proyecto de I+D+i, PID2019-110225GB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 titulado *El proyecto de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía en contexto europeo y comparado: ideas, reformas y proyección (1741-1835)* y del Laboratorio de Experimentación Espacial (LabE<sup>2</sup>) de la Universidad de Jaén.

\*\* Historia moderna, Universidad de Jaén (UJA).

\*\*\* Historia moderna, UJA.

\*\*\*\* Expresión gráfica en la ingeniería, UJA.

\*\*\*\*\* Didáctica de la expresión plástica, UJA.



de Sierra Morena por Despeñaperros, a finales del siglo XX, en relación con la Exposición Universal de Sevilla (1992), se produjo el desdoblamiento de la Nacional IV convirtiéndose en Autovía A4/itinerario europeo E5, y previamente, en 1926, fue adaptado a la circulación de automóviles dentro del Circuito Nacional de Firms Especiales (Patronato, 1931, pp. 10 y 29).

Todas estas actuaciones tienen como punto central el paso de Despeñaperros (1779-1783), impulsado desde 1761 junto al arreglo definitivo del camino real que unía Madrid con Cádiz diseñado por el ingeniero francés Carlos Lemaur y la fundación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena en 1767.

Nuestro objetivo será analizar los cuatro caminos principales de entrada a Andalucía por Sierra Morena a finales del siglo XVIII para poder comprender por qué Despeñaperros fue el paso elegido oficialmente. Además, proponemos una visión de conjunto de la compleja red viaria con propuestas de itinerarios culturales, para que en futuros trabajos desarrollemos aplicaciones digitales ubicando no solo pueblos, aldeas, ventas, posadas, puentes, fuentes, pozos o arroyos, sino restos arqueológicos directa o indirectamente relacionados con el proyecto de las Nuevas Poblaciones de Carlos III.

## **2. El Puerto del Rey: el camino que fue**

A principios del siglo XVIII el camino del Puerto del Rey en Sierra Morena no era el principal que comunicaba las “Andalucías” con La Mancha, apenas modificado desde la Edad Media. Este camino, lejos de ser una alternativa al tránsito mercancías y personas, estaba poco frecuentado y en paulatino abandono. El mayor tránsito se realizaba por el camino real de Toledo a Córdoba, por el que discurría la carrera oficial de postas<sup>1</sup>. Avanzando hacia el sur se bifurcaba una parte hacia el valle del río Alcuía, en la actual provincia de Ciudad Real, y posteriormente hacia el valle del Guadalquivir; y por otra hacia el puerto del Muradal en el camino hasta los reinos de Jaén y de Granada (Torres, 2019).

Además, contaba con una desventaja ya que no era apto para carruajes, por lo que solo se podía discurrir por él a pie o con animales de montura y dependientes de los arrieros. El paso de coches se realizaba por el camino de Barranco Hondo, que entraba en Andalucía desde el partido de Villanueva de los Infantes por la encomienda de Montizón, de la Orden de Santiago, perteneciente a la provincia de La Mancha, y se dirigía al Condado de Santisteban en el reino de Jaén.

1. Archivo de la Real Chancillería de Granada/059CDFI//MPD 25. *Mapa de España y Portugal con el trazado de caminos y rutas de postas*. Didier Robert de Vaugondy, 1757.

Antes del proyecto de Sierra Morena, los concejos de las villas por donde discurre el camino del Puerto del Rey habían dispuesto una red de ventas en la parte más próxima al Muradal. En dicho camino se disponía en la parte manchega, entre Santa Cruz de Mudela y el Viso del Marqués, la venta del Judío; y entre el Viso y el Puerto del Rey, la venta del Marqués de Santa Cruz. En el reino de Jaén la venta de Miranda, jurisdicción de Baños; y más adelante la venta Nueva de Vilches; las ventas de las Cruces y Linares, pertenecientes a este último concejo y la cercana venta de Baeza (Camacho *et al.*, 1992, p. 30; Sánchez, 2005, p. 12).

En este apartado resaltamos el camino del Paso del Muradal, principal paso cuando Villuga y Meneses publican sus repertorios de caminos durante el siglo XVI. El camino estaba relacionado con la batalla de Navas de Tolosa y pasaba por la venta de la Hiruela (Viso del Marqués) y la venta de los Palacios (Vilches), cediendo importancia durante el siglo XVII al camino del Puerto del Rey (Sánchez, 2005, p. 8).

Con la constitución de la Superintendencia de Nuevas Poblaciones en 1767 se utilizaron algunas dehesas y ventas como base para fundar las nuevas colonias. En concreto la venta de Miranda, ubicada al sur del Puerto del Rey, y la dehesa de Magaña al norte, término del Viso del Marqués, con el fin de poner en valor las tierras aledañas al camino real del Puerto del Rey. Pero la cancelación de la ocupación de la dehesa de Almuradiel en 1768, y la mala calidad de las tierras de Magaña, determinó que en solo unos meses la mayoría de los pobladores de la colonia fueran trasladados a Fuente Palmera. Pese a la formación de una nueva feligresía en Miranda del Rey en 1769, la nueva posibilidad de desarrollo finalmente se bloqueó en 1782, volviendo otra vez a adscribirse tanto Miranda como Magaña a Santa Elena. La feligresía entró en crisis y se perdió el sentido del camino (Pérez-Schmid, 2017, p. 33).

### **3. Olavide: el camino que pudo ser**

El ingeniero Pedro Branly fue llamado a las colonias por Olavide para que continuara con el trabajo de Simón Desnau, que había sido destinado a otro puesto. El 28 de noviembre de 1768 se le encomendó la realización de una nueva carretera desde Santa Elena a Aldeaquemada como alternativa al antiguo camino real del Puerto del Rey (Sánchez-Batalla, 1998-2003, t. III, p. 40). Esta carretera tomaría como base una antigua vereda ibero-romana que discurría hacia el cruce de caminos donde se situaba la colonia de Aldeaquemada pasando por el Collado de los Jardines (Corchado, 1963, p. 21). El objetivo, por lo tanto, era unir las feligresías de Santa Elena y Aldeaquemada, entrando desde La Mancha por Las Virtudes (Santa Cruz de Mudela).

Miguel de Jijón y León, subdelegado de las Nuevas Poblaciones, en febrero de 1768 fue marcando el camino guiado por un pastor de Vilches. El

proyecto fue ejecutado para ruedas pudiéndose realizar la travesía en cinco horas sin tener que descargar los carruajes<sup>2</sup>. Pese a que este camino era más largo que el del Puerto del Rey se hacía más breve y cómodo, evitando los portes y el alquiler de caballerías (Méndez, 1780, p. 260). Prueba de la capacidad de la nueva obra viaria es que se aprovechó su construcción para trasladar en 1771 el servicio de postas de entrada a Andalucía desde el reino de Córdoba, ubicando paradas en la venta de las Virtudes, Aldeaquemada y Santa Elena. Esta carretera estuvo en uso a partir de 1769 siendo una solución provisional que resolvería solo en parte el problema, de ahí que se estudiarán paralelamente mejoras y otras alternativas.

Los problemas con el tránsito del nuevo camino se mostraron en 1771 cuando Olavide trataba con Joaquín de Iturbide de la provisión de piedra para su arreglo<sup>3</sup>. El invierno fue muy lluvioso y aumentó tanto el caudal del río Magaña que el agua destruyó el puente provisional, proponiendo Juan Lanes Duval construir un vado utilizando la madera y las piedras que había arrastrado el agua. El vado estuvo en uso sólo varios años. En 1772, Iturbide ponía de relevancia en su informe sobre los caminos de la sierra el problema de las crecidas de los ríos que convertían a este camino en impracticable en determinadas épocas del año, informando de la necesidad de recuperar el antiguo paso del Puerto del Rey. Como consecuencia, la carrera oficial de postas se trasladará al camino del Puerto de Rey en 1775 pasando desde El Viso a Miranda de Rey, y desde allí a La Carolina (Hamer y Pérez-Schmid, 2019, pp. 385-387 y 390; Pérez-Schmid, 2020, pp. 464-467; Reese, 2022, pp. 105-106). En diciembre de 1775 Olavide, junto con el maestro de obras Juan Bautista Nebroni y el subdelegado Ondeano, propusieron a Lemaur desviar el nuevo camino por Mojón Blanco (Camacho *et al.*, 1988, pp. 109-110). Pero pese a los esfuerzos del superintendente, que también propuso al Consejo de Castilla convertirlo en el camino oficial de entrada a Andalucía, las críticas no tardaron en llegar, pues parece ser que la decisión ya estaba tomada para construir el nuevo camino por el paso de Despeñaperros. Iturbide, Administrador de Correos de Madrid, había sido enviado por Grimaldi para conocer el estado de las carreteras algunos años atrás. Su informe, fechado en 1772, reaparece en 1777 junto con el realizado por el ingeniero Carlos Lemaur en 1778, perfilándose de manera oficial la construcción del nuevo camino de Sierra Morena (Ruiz y Sena, 1988, pp. 23-27).

2. Biblioteca de Castilla La Mancha, ms. 9, p. 99-102.

3. Archivo Histórico Nacional, leg. 3603-2, Olavide a Iturbide. La Carolina, 25 de junio de 1771 (Sánchez-Batalla, 1998-2003, t. III, pp. 569-570).

#### **4. Despeñaperros. El camino que se oficializó**

Existe un antecedente previo del nuevo tramo de Despeñaperros en 1768 que fue patrocinado por el superintendente Olavide, cuando se proyectó la fundación de Almuradiel como punto intermedio de un nuevo camino por Despeñaperros, pero que finalmente fracasó. La similitud de lo proyectado en 1768 con el proyecto de Floridablanca de 1781 nos ilustra sobre su influencia, junto con las vertiginosas y complejas tareas intelectuales y técnicas acaecidas durante estos años. Las obras comenzaron en 1779, y el tramo de Despeñaperros se terminó en 1783, momento en el que se inició la parte del camino real de La Carolina a Andújar (Hamer y Pérez-Schmid, 2019, p. 388).

El nuevo camino del Puerto del Rey o de Sierra Morena poseía 36 pies de ancho desde el puente del río Jabalón hasta La Carolina, y una distancia de 70.600 varas, un poco más de 59 kilómetros. Entre 1779 y 1780 se construyeron cuatro puentes grandes, sobre el arroyo del Rey y ríos Magaña, Cabeza de Malo y Jabalón; cinco más pequeños en otros arroyos, y sesenta y seis alcantarillas para la salida de las aguas. Hasta 1783 se completó la obra con algunas obras más de consideración, construyéndose seis alcantarillas más y consolidándose cuatro leguas desde el puente de Magaña a La Carolina. El proyecto de Lemaur consiguió suavizar las subidas y bajadas de Despeñaperros, levantando parapetos en los precipicios más expuestos. La obra quedó vinculada a las Nuevas Poblaciones desde su nacimiento. En el parte de La Mancha con la nueva población de Almuradiel y las casas construidas a lo largo del camino a cada cuarto de legua, al igual que en el lado de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, desde Santa Elena hasta La Carolina, con lo que se garantiza la asistencia al pasajero a lo largo de todo su trazado. Igualmente, se proyectó la construcción de una posada en el sitio de Las Correderas con una fuente de agua, de la que solo quedó finalizada la fuente<sup>4</sup>.

#### **5. A modo de ejemplo: Despeñaperros, un itinerario “moderno” en el siglo XXI**

Como resultado, se obtiene la proyección de cuatro vías de comunicación, donde Despeñaperros constituye la entrada principal a Andalucía para el tráfico rodado desde finales del siglo XVIII, de modo que resulta fundamental conectarlo con el resto de caminos históricos.

En trabajos anteriores de los ingenieros Mohíno y Coronado (2010), estos se centraron en el eje del paso de Despeñaperros, proponiendo senderos

4. *Gaceta de Madrid*, número 76, de 23/09/1783, pp. 792 -794. Sobre “Floridablanca y la nueva carretera” en Reese, 2022, pp. 228-237.

y pistas para ciclo-turistas; los trabajos de Sánchez-Batalla (1998-2003) y Reese (2022) muestra toda la variedad de caminos de Sierra Morena, pero no proponen itinerarios culturales. Como consecuencia es necesario no solo la descripción de los caminos y su georeferenciación, sino también la puesta en valor de su Patrimonio relacionando las vías de comunicación con las comarcas donde se inscriben.

Nuestros itinerarios cruzan la Sierra por cuatro lugares distintos, potenciando los municipios de Almuradiel, Viso del Marqués, Santa Cruz de Mudela, Aldeaquemada y Santa Elena. El camino del Puerto del Rey (1) se adentra desde el Viso del Marqués, hacia la aldea de Magaña, la venta del Marqués y el propio Puerto del Rey, para terminar en la aldea de Miranda del Rey. El del Muradal (2) lo comenzamos en el término del Viso que conecta con el castillo de Castro Ferral, célebre por la batalla de Las Navas de Tolosa, y continuando hacia la aldea del Portazgo y la antigua venta de los Palacios, transformada en real posada tras la fundación de Santa Elena en 1767. El camino de Olavide (3) se despliega desde Las Virtudes, para atravesar los restos arqueológicos de la aldea de Santa Cruz, Aldeaquemada, la desaparecida Mojón Blanco y el transformado Collado de los Jardines, pasando por el puente del arroyo del Rey, obra de Lemaur, y finalizar en la aldea del Portazgo y Santa Elena. Y, por último, el paso de Despeñaperros (4), saliendo de Almuradiel y pasando por su pedanía de Venta de Cárdenas y el puente sobre el río Magaña, también de Lemaur. La Cara de Dios nos señala los límites del Arzobispado de Toledo y el Obispado de Jaén, para continuar en dirección a la aldea de Las Correderas, el puente del arroyo del Rey, El Portazgo y Santa Elena.



*Imagen 1 - Elaborado por los autores*

Los itinerarios anteriores se fundamentan en dos principios: la experiencia directa y sensorial con el lugar y el contacto próximo con valores históricos y culturales del patrimonio (Rivera, 2013). Así, nuestra futura propuesta sería destacar las interrelaciones entre caminos, municipios y patrimonio, poniendo en valor no solo elementos vinculados a la carretera como alcantarillas, pretilos, puentes o mojones, sino también cortijos, antiguas ventas, molinos, vistas panorámicas, espacios naturales protegidos, etc.

## 6. Conclusiones

Como hemos podido comprobar, la fundación de colonias y su conexión mediante caminos capaces fue una de las prioridades de Olavide. Esto queda demostrado con Miranda del Rey y Magaña junto al camino del Puerto del Rey; el nuevo camino para unir Las Correderas con Aldeaquemada; o el primer proyecto fallido de realizar un nuevo paso por Despeñaperros con el punto de población en Almuradiel, como hito central, siendo esto una idea retomada años más tarde por Floridablanca y que propició la construcción del Paso de Despeñaperros bajo la dirección de Lemaur.

En futuros trabajos la historia de cada uno de los itinerarios se volcará, junto con el patrimonio que le acompaña, en códigos QR y aplicaciones digitales, en especial su vinculación a los municipios. Estos últimos permitirán la descarga de contenido multimedia mediante dispositivos inteligentes para hacer accesibles las rutas a los visitantes, incluso en diversos idiomas. Se trata de posibilitar al visitante de un rastreador de datos para recorrer de forma libre cada una de estas rutas, en conexión con otras potencialidades de la comarca como las Nuevas Poblaciones, la Batalla de Las Navas de Tolosa, el Arte Rupestre, el Parque Natural de Despeñaperros o el Paraje Natural de la Cascada de la Cimbarra.

## Referencias bibliográficas

- Aycart C. (2007), “Vías Verdes: las pioneras”, *Ambienta: la revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 65: 32-39.
- Blayne A.T. (1810), *España en 1810, memorias de un prisionero de guerra inglés*, Lulos-Michaud, S.A., París.
- Camacho M.D., Camacho J.A. (1988), “Colonos e Iglesia de las Navas de Tolosa y Santa Elena”, in Avilés M., Sena G., eds., *Carlos III y las “Nuevas Poblaciones”*, Universidad de Córdoba y Seminario de Estudios Carolinenses, Córdoba, I, pp. 109-110.
- Camacho M.D., Camacho J.A. (1992), *Sierra Morena durante la época precolonial según el catastro de Ensenada*, Seminario de Estudios Carolinenses, La Carolina.
- Corchado M. (1963), “Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 38: 9-40.

- Hamer A., Pérez-Schmid F.J. (2019), “Reformas y mejoras en el servicio de postas entre Madrid y Cádiz el caso de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía”, *Studia historica. Historia moderna*, 41, 1: 379-405.
- Huici M. (1956), *Las grandes batallas de la reconquista durante las invasiones africanas*, Instituto de Estudios Africanos, CSIC, Madrid (2000, Universidad de Granada, Granada).
- Méndez F. (1780), *Noticias de la vida y escritos del Rmo. P. Mro. Fr. Henrique Florez*, Imprenta de Pedro Marín, Madrid.
- Mohino I., Coronado J.M. (2010), “Proyecto de recuperación de la carretera histórica de Despeñaperros”, *I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio*, A Coruña.
- Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales (1931), *Memoria de los trabajos efectuados desde la creación del circuito en febrero de 1926 al 31 de diciembre de 1930; obras que se proyecta ejecutar en 1931 y liquidación del último ejercicio económico*.
- Pérez-Schmid F.J. (2017), *Historia de la colonia de Miranda del Rey y la aldea de Magaña (1767-2017)*, Ayuntamiento de Santa Elena, Jaén.
- Pérez-Schmid F.J. (2019), “Montizón”, in Fílder J.A., coord., *Las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía: un sueño ilustrado en la España de Carlos III*, Fundación de Municipios Pablo de Olavide, Sevilla, p. 168.
- Pérez-Schmid F.J. (2020), “El camino de Olavide de Santa Elena a Aldeaquemada: patrimonio colonial en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena”, in Escobedo E., López J.A., Cabrera M., eds., *VIII Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación*, Asociación Orden de la Caminería y Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén, Jaén, pp. 464-467.
- Reese T.F. (2022), *Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. Reforma agraria, repoblación y urbanismo en la España rural del siglo XVIII*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid.
- Rivera M. (2013), “El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural”, in Rodríguez L., Roldán A., *Relaciones interculturales en la diversidad*, Universidad de Córdoba, Cátedra Intercultural, Córdoba, pp. 199-217.
- Ruiz J.E., Sena G. (1988), “Carlos Lemaur y el Camino de Despeñaperros”, in Avilés M., Sena G., eds., *Carlos III y las “Nuevas Poblaciones”*, Universidad de Córdoba y Seminario de Estudios Carolinenses, Córdoba, I, pp. 23-27.
- Sánchez J. (2005), “La defensa del Camino Real de Andalucía: Muradal, 1665; Despeñaperros, 1810”, *El nuevo miliario*, 0, I: 8-20.
- Sánchez-Batalla C. (1998-2003), *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas Poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*, tomos I-IV, Caja Rural de Jaén, Andújar.
- Torres D. (2019), *La carrera de Madrid a las Andalucías en 1707*, texto disponible en el enlace [www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/la-carrera-de-madrid-a-las-andalucias-en-1707](http://www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/la-carrera-de-madrid-a-las-andalucias-en-1707).



# *Un cammino tra le linee dell'Area Grecanica: la rigenerazione del paesaggio perduto*

di *Giovanni Modaffari\**

## **1. Introduzione**

“Rigenerazione” è una delle 28 parole chiave elencate nel *Manifesto per riabitare l'Italia* preparato da un gruppo di studiosi dei “marginii” del Paese, al fine di restituirne un'immagine che integri anche i suoi “vuoti” territoriali (Cerosimo, Donzelli, 2020).

Nel suo significato più esteso, l'ottica rigenerativa si propone come indice di un “cambiamento di stato e di paradigma” che trova origine nella consapevolezza dei processi di “infragilimento, allentamento e disgregazione delle consuete modalità di funzionamento delle realtà urbane e territoriali”, elementi accentuati dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria iniziata nel 2020. Tali processi hanno inoltre, prevedibilmente, “effetti di abbandono e sottoutilizzo dei patrimoni costruiti [...] con relativo degrado e perdita di valore”, portando a quella marginalità che tende ad approfondire e rendere ancora più complesse le fratture dei territori, quindi ad aggravarne le crisi. Alla consapevolezza delle cause si accompagna un atteggiamento al positivo – votato al recupero del patrimonio fisico (ma non solo) esistente – che necessariamente si declina in una forma di sostenibilità, partendo dal conferimento di nuovi significati e giungendo a nuovi valori e usi del patrimonio (De Rossi, Mascino, 2020, pp. 162-166).

Nella prima parte del presente contributo, si considererà un caso particolarmente critico di area-margine, quella Grecanica calabrese, delineandone i contorni geografici e storici che hanno portato ampie zone a situazioni di infragilimento, abbandono, finanche di scomparsa. Nella seconda parte, si descriverà il *Sentiero dell'inglese*, un itinerario escursionistico “lento” avviato negli ultimi decenni e attraverso il quale è stata realizzata una parziale rigenerazione del sistema viario antico della zona.

\* Dipartimento di Sociologia e ricerca sociale, Università degli Studi di Milano-Bicocca.



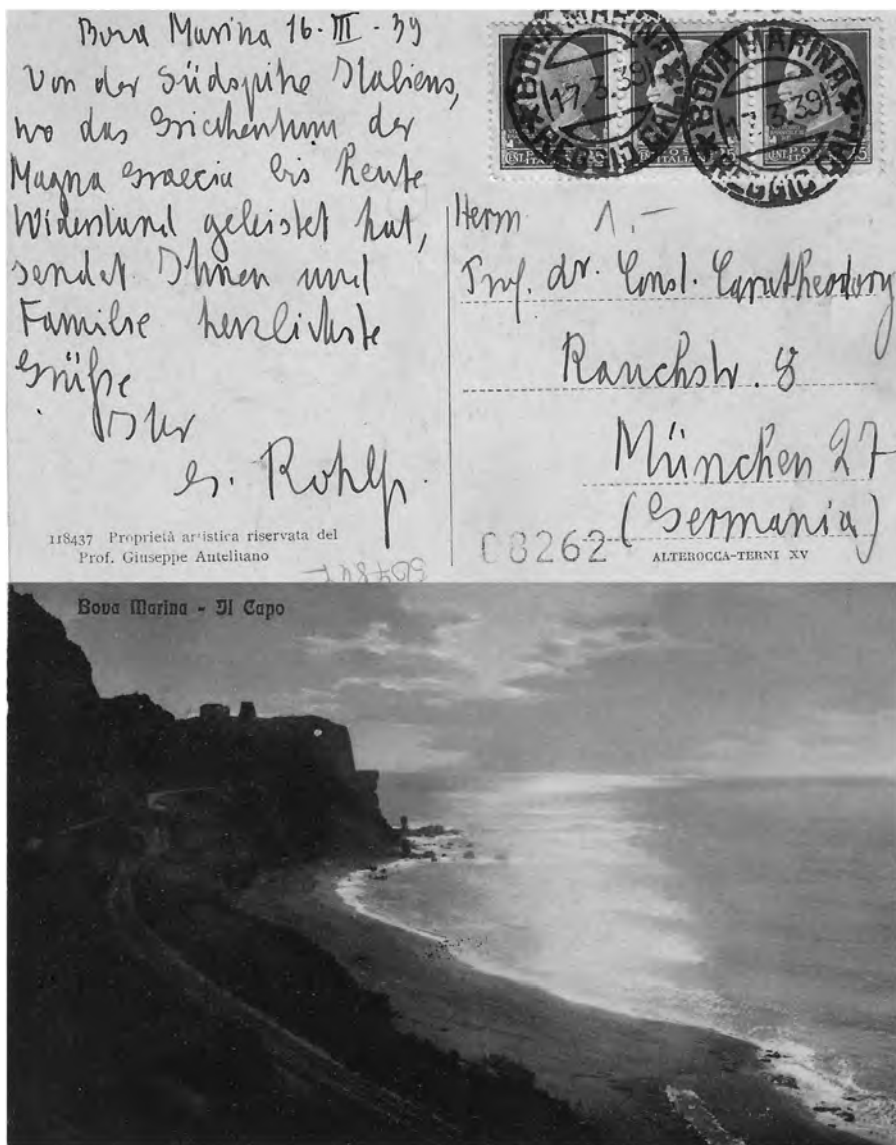


Fig. 1 - Cartolina di Bova Marina inviata da Gerhard Rohlfs a Constantin Carathéodory, 16 marzo 1939 (Fonte: coll. privata, Milano)

Nel percorso, brevi testimonianze di viaggiatori illustri che hanno attraversato queste terre condurranno gradualmente alle conclusioni, in cui si avvanzerà, inoltre, una proposta di allargamento della tipologia di progetti come

quello del *Sentiero* a ulteriori territori e al loro paesaggio, considerato come paradigma di uno specifico patrimonio culturale, di memoria e identità.

## 2. L'Area Grecanica

Il 16 marzo 1939, il glottologo tedesco Gerhard Rohlfs inviava al matematico greco Constantin Carathéodory a Monaco di Baviera una cartolina da Bova Marina (fig. 1), un piccolo villaggio sorto all'inizio del secolo sulla riva dello Ionio calabrese meridionale. Al verso, Rohlfs consegnava il messaggio di saluto all'amico e alla famiglia, righe concise e scritte "dalla punta meridionale dell'Italia, dove la grecità della Magna Grecia ha resistito fino a oggi".

Rohlfs conduceva ormai da alcuni anni i suoi studi nei centri interni di quella che, anche grazie alla sua opera di accurata sistematizzazione dell'antica lingua locale, sarebbe stata definita Area Grecanica, inizialmente individuata come isola linguistica e oggi comprendente i Comuni di Africo, Bagaladi, Bova, Bova Marina, Brancaleone, Bruzzano Zeffirio, Cardeto, Condofuri, Ferruzzano, Melito Porto Salvo, Montebello Ionico, Motta San Giovanni, Palizzi, Roccaforte del Greco, Roghudi, San Lorenzo, Staiti (Grecanica, 2021, p. 72), quasi tutti considerati parte della Minoranza Storico-Linguistica dei Greci di Calabria (Legge n. 482/1999 per la tutela delle minoranze linguistiche storiche). In realtà, lo stesso Rohlfs aveva sottolineato come a questa identità linguistica facesse già riferimento un'area ben più ampia (Rohlfs, 1974, pp. 7-8, 53-55) e corrispondente in buona parte a quella già individuata da un altro studioso tedesco, Karl Witte, il primo contemporaneo a segnalare la persistenza dell'idioma grecanico dopo un viaggio compiuto in queste zone all'inizio dell'Ottocento.

Basti ricordare, inoltre, che il viaggiatore britannico George Gissing, di passaggio a Catanzaro alla fine dello stesso secolo, così ricostruiva il suo incontro con alcuni contadini locali:

Don Pasquale called them "Greci"; they came from a mountain village where the dialect of the people is still a corrupt Greek (Gissing, 1901, cap. XII).

La grecità si insinua nei solchi più caratteristici di queste terre – le fumaie (Sorriso Valvo, 2004) – lungo sentieri che risalgono a oltre due millenni di storia e oggi si saldano in una linea di poche decine di chilometri, il confine sul mare Ionio del continente europeo, e nelle poche decine di parlanti Greko rimasti. Quella Grecanica è un'area interna in cui molte caratteristiche della relativa definizione data nel 2014 nell'impostazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) (DSC, 2014, p. 24) sono accentuate. In particolare, la natura territoriale delle disuguaglianze (Barca, 2016, p. 17) appare in tutta la sua evidenza e criticità.

Tale territorio oggi presenta uno spettro di paesaggi che ha ai suoi estremi i boschi del Parco Nazionale dell'Aspromonte e le spiagge sabbiose, passando dalle colline di macchia mediterranea e i terrazzamenti, i bergamotteti a valle (Grecanica, 2021, p. 2). Un'eterogeneità che si riflette anche nelle tipologie insediative e che, nell'ambito della *Strategia d'Area* SNAI permette di distinguere tra “centri e borghi storici interni arroccati” (caratterizzati dal mantenimento dell'impianto urbano originario e di parte del patrimonio storico-costruito), “centri e borghi storici interni di fondovalle” (impianto urbano originario e a volte ancora parte del patrimonio storico-costruito), “centri e borghi storici della memoria” (abbandonati a causa delle alluvioni degli anni Cinquanta e del 1973, tuttora non abitati e talvolta ormai in condizione di rudere), “centri costieri con importanti funzioni amministrative”, “centri di nuova fondazione” (in seguito agli eventi alluvionali, in siti diversi da quelli originari) e “centri costieri prevalentemente costruiti come proiezione sulla costa dei centri interni montani” (dopo la creazione della ferrovia Taranto-Reggio Calabria, iniziata nel 1865) (ivi, p. 68).

Questi ultimi, dei veri e propri sdoppiamenti, le cosiddette Marine, hanno conosciuto sulla costa calabrese un'intensa fase di proliferazione nel secolo scorso e George Kish nel 1952 arrivò a identificarne 22 nella provincia di Reggio, considerandole nel complesso come il risultato del “desiderio delle popolazioni di avvicinarsi alle terre che potevano coltivare” e dando luogo a un unicum mediterraneo per densità e rapidità di sviluppo (Kish, 1953, pp. 495, 498). Una direzione che si confermò anche nei decenni successivi e che portò Lucio Gambi a parlare di un fenomeno “di crisi della montagna e di ripresa della costa” (Gambi, 1961, p. 517; Modaffari, 2018, pp. 36-37).

L'oscillazione tra la montagna e la costa, tra la terra e il mare, è gradualmente diventata il movimento che contraddistingue l'area nella sua identità territoriale ma è altresì il suo profondo paradosso. Nonostante le ridotte distanze che separano in linea d'aria il litorale dai centri che arrivano anche a 900 m di altitudine, l'area ha storicamente guardato con più attenzione alla sua parte interna e la disposizione nastriforme dei centri costieri descrive un'evoluzione che copre un arco temporale molto più recente. Sebbene anche sulla costa rimangano testimonianze importanti degli insediamenti storici, come la sinagoga, tra le più antiche d'Europa, che oggi è parte del Parco Archeologico *Archeoderi*, a Bova Marina.

All'inizio degli anni Trenta del secolo scorso, tra i passaggi di viaggiatori celebri si inserisce quello di Maurits Cornelis Escher, l'incisore olandese che di Palizzi, Pentadattilo e altri lati della Calabria avrebbe lasciato delle impressioni grafiche sulle quali si ritornerà, ma anche alcune righe riguardanti il sistema viario dell'epoca:

Gli sconosciuti insediamenti nell'insospitale interno della Calabria meridionale sono solitamente connessi attraverso mulattiere con la ferrovia che scorre vicino alla costa. Chi voglia andarci deve farlo a piedi, se non dispone di un asino... (Escher, 1932, p. 18).

Dell'antico reticolo di sentieri – che connetteva, tra gli altri, Roccaforte del Greco, Roghudi, Condofuri superiore, Gallicianò, Bova, Palizzi, Staiti e permetteva il cammino fino alla ferrovia jonica, infrastruttura a lungo preminente anche rispetto alla successiva strada rotabile – rimangono ancora oggi linee più o meno distinguibili. Si trattava comunque di un sistema relativamente recente, considerato che, nelle sue osservazioni, Witte aveva sottolineato lo stadio estremamente arretrato dell'area, mentre Rohlf s ricordava che l'elemento decisivo che aveva protetto i Greci di Bova dalle contaminazioni linguistiche era da ricercare nell'isolamento in cui essi si trovavano da secoli, in reciproca diffidenza con le varie popolazioni che si erano avvicinate nei dintorni, una condizione favorita dalla conformazione problematica del territorio. La stessa capitale culturale dell'area, Bova, fino alla fine dell'Ottocento mancava di una strada di accesso (Rohlf s, 1974, pp. 53-54).

Tale sistema di collegamenti, utilizzato ancora nel secondo dopoguerra soprattutto tra Roghudi, Bova, Africo e altri centri, sarebbe stato gradualmente abbandonato a favore dell'attuale configurazione di strade a pettine, in cui le dorsali monti-mare – spesso parallele alle fiumare – si congiungono alla linea costiera della Statale 106 Ionica (Grecanica, 2021, p. 72; Modaffari 2018, pp. 38-39).

Proprio la riattivazione dell'antico patrimonio viario è tra i punti attraverso i quali il recente Accordo di Programma Quadro (APQ), strumento attuativo della SNAI, intende migliorare la qualità della vita degli abitanti dell'area, in particolare i servizi di mobilità, considerati complementari nell'“Idea guida” basata sulla valorizzazione delle risorse identitarie del territorio per bloccare lo spopolamento e innescare innovazione sociale e imprenditoriale. Nella stessa “Idea guida”, particolare interessante ai fini del nostro discorso, viene illustrato l'obiettivo della creazione di sviluppo sostenibile nell'ambito della cultura a partire, tra gli altri elementi, dalla valorizzazione del paesaggio attraverso un apposito osservatorio (Grecanica, 2021, p. 16).

### 3. Il Sentiero dell'inglese

Creato come itinerario escursionistico all'interno del Parco Nazionale dell'Aspromonte e accompagnato dallo sviluppo di un sistema di ospitalità diffusa avviato qualche anno prima nel contesto del CADISPA (programma per la Conservazione e lo Sviluppo in Aree Scarsamente Popolate), il *Sentiero dell'inglese* è un esempio di rigenerazione territoriale attraverso la messa a sistema delle risorse locali, includendo associazioni, cooperative ma anche saperi e competenze. Nella presentazione del *Sentiero*, la guida Pasquale Valle spiega come all'origine dell'idea vi fosse un passo molto simile a quello di Escher ma lasciato da un suo eccellente predecessore, lo scrittore e paesaggista Edward Lear (Sdi.org, 2022a), l'inglese che aveva visitato i borghi tra il

luglio e il settembre 1847, pubblicando qualche anno dopo i diari di quel viaggio, con delle suggestive litografie:

In Calabria, a horse to carry our small amount of baggage, and a guide, cost us, altogether, six carlini daily – no very heavy expenditure; but as there are no inns in that province exception the coach-road, which skirts the western coast, the traveller depends entirely on introductions to some family in each town he visits (Lear, 1852, p. vii).

Grazie all'azione di WWF Italia e della Società Eco&Eco di Bologna, oltre che di alcune famiglie di Bova, è nato, tra il 1993 e il 1994, il progetto *Ospitalità diffusa lungo il sentiero dell'inglese*, nelle parole di Valle: “Un modello di turismo sostenibile, di coinvolgimento e cooperazione tra le comunità locali in aree scarsamente popolate del Mediterraneo”. Nel *Sentiero* contemporaneo, il cavallo è stato sostituito dagli asini e in ogni paese, per l'ospitalità, sono coinvolte le famiglie e le cooperative locali.

Nel 2019 è stato, inoltre, oggetto di una rivisitazione sia nel percorso che nella comunicazione, soprattutto grazie al ruolo della cooperativa turistica Naturaliter e della Compagnia dei Cammini, integrando il ruolo dei saperi locali e la loro valorizzazione e rendendo il *Sentiero* un itinerario percorribile in autonomia o in gruppo, lungo tutto l'arco dell'anno, grazie anche alla partecipazione di numerosi volontari (Sdi.org, 2022a).

Nel suo rifunzionalizzare le antiche linee di collegamento tra i centri interni, l'itinerario è suddiviso in sette tappe: una per ogni giornata del cammino. Il punto di avvio è il borgo ormai disabitato di Pentedatilo, con il passo di Lear che ne commenta la potente scenografia, successivamente catturata anche da Escher nelle sue opere, oggi meno evidente a causa dell'erosione delle cime che fanno da fondale all'intero borgo:

The appearance of Pentedatilo is perfectly magical [...] Wild spires of stone shoot up into the air, barren and clearly defined, in the form (as its name implies) of a gigantic hand against the sky, and in the crevices and holes of this fearfully savage pyramid the houses of Pentedatilo are wedged, while darkness and terror brood over all the abyss around this, the strangest of human abodes... (Lear, 1852, p. 191).

Nel primo segmento del *Sentiero* è previsto l'arrivo a Bagaladi. Di lì si procede verso Amendolea, borgo nella vallata dell'omonima fiumara che nasce in Aspromonte e sfocia a Condofuri Marina; poi verso Galliciano e Bova e le destinazioni successive: Monte Grosso, Palizzi, Pietrapennata, Staiti. Le prime tappe distano 18-19 km l'una dall'altra, prevedendo 6 ore di cammino per ognuna mentre, per quelle successive al passaggio da Bova, le distanze si riducono a 12 km e la durata a 4-5 ore (Sdi.org, 2022b).

#### 4. Alcune conclusioni e una proposta per il paesaggio: il *Cammino tra le linee*

Le due facce della cartolina di Rohlf s mostrano due letture degli itinerari possibili attraverso un'area in cui il territorio si fa lingua e il movimento nello spazio conserva un legame indissolubile con quello nella Storia. La grecità che Rohlf s ricordava a Carathéodory, come visto, è una delle marche ricercate, ricreate e narrate nei cammini dei viaggiatori, spesso originari nel Nord Europa, che negli ultimi secoli hanno conosciuto ed esplorato questa rete di centri. Oltre alle testimonianze letterarie, si è inoltre gradualmente accumulato un patrimonio di testimonianze iconografiche che risale almeno al primo e forse il più popolare di questi resoconti di viaggio, quello dell'Abate di Saint-Non che pubblicò tra il 1781 e 1786 i quattro tomi del suo *Voyage pittoresque* arricchito da una serie di affascinanti incisioni (Saint-Non, 1781-1786). Documentazione che avrebbe costituito il repertorio visuale dell'area fino agli anni più recenti e che favorisce una potenziale seconda lettura del territorio.

In tutte le testimonianze e nella storia dell'Area Grecanica, appare evidente un'attenzione esclusiva verso la parte terrestre, quasi montana, conseguenza di quelle scelte legate al commercio e alle esigenze difensive (Kish, 1953, p. 496) che avevano portato al sistema insediativo che osserviamo oggi, "fatto di borghi arroccati su alture inespugnabili, difficili da raggiungere ma anche da abitare". E il mare è diventato "metafora di paure che nel tempo hanno fatto dell'Aspromonte greco una terra di approdi più che di navigatori, di importazione più che di esportazione" (Faenza, 2022, pp. 115-117).

Una traccia fisica che però, si è visto, dal secondo dopoguerra ha iniziato a evolvere verso un tentativo di riconquista del mare che si è compiuto condizionando gravemente l'essenza più profonda dell'Area Grecanica e del rapporto dei suoi abitanti con l'ambiente: il paesaggio.

Nel recente APQ, nei punti relativi all'intento di rendere l'area una destinazione di turismo sostenibile (Grecanica, 2021, pp. 32-33), è sottolineata l'imprescindibile necessità di ripristinare un paesaggio che, soprattutto nell'espansione incontrollata delle marine, dal punto di vista urbano e infrastrutturale, è stato oggetto di interventi dannosi, estesi ed estranei a una vera e propria pianificazione.

Per condurre un'opera di recupero del paesaggio, è innanzitutto necessaria la conoscenza di esso e questa può essere creata e trasmessa anche attraverso la lettura delle tracce visuali di un itinerario che a quello dell'*inglese* aggiunga le tappe di Saint-Non e, per citarne alcuni, quelle di Escher, fino a Cesare Pavese, Paul Theroux a tanti altri, con le loro descrizioni e i loro corredi iconografici. Un *Cammino tra le linee* del paesaggio, cioè i sentieri antichi, ma anche le linee della sua rappresentazione e quelle del racconto che di esso si è diffuso sino a oggi, permetterebbe di osservare l'evoluzione intrinseca e del rapporto degli abitanti con esso, di carpire l'origine dell'infragilimento, finalmente comprenderlo e da lì elaborare nuovi modelli.

Perché, in conclusione, ogni rigenerazione sociale non può tralasciare la necessità della rigenerazione della relazione di una comunità con il suo paesaggio, un punto di partenza troppo spesso marginale ma inevitabilmente l'autentica interfaccia in cui poter individuare e disinnescare le diseguaglianze, l'assenza di prospettive, i divari e, soprattutto, l'abbandono.

## Riferimenti bibliografici

- Barca F. (2016), *Disuguaglianze territoriali e bisogno sociale. La sfida delle "Aree Interne"*, testo della lezione per la decima Lettura annuale Ermanno Gorrieri, Fondazione Ermanno Gorrieri per gli Studi Sociali, Modena.
- Cerosimo D., Donzelli C., a cura di (2020), *Manifesto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- De Rossi, A. Mascino L. (2020), "Rigenerazione", in Cerosimo D., Donzelli C., a cura di, *Manifesto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- DSC - Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato 2013, testo disponibile al sito [www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/documentazione](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/documentazione).
- Escher M.C. (1932), "Palizzi", *De Groene Amsterdammer*, 2884 (23 aprile): 18.
- Faenza P. (2022), "Quell'isola greca nel cuore dei monti", in *Parchi d'Italia, 10: Sila, Aspromonte*, Repubblica-National Geographic (GEDI), Torino.
- Gambi L. (1961), "Dinamica degli insediamenti umani in Calabria fra il 1861 e il 1951", in *Atti del 2° Congresso Storico Calabrese (Catanzaro-Cosenza, 25 aprile-1° maggio 1960)*, Fiorentino Editore, Napoli, pp. 517-525.
- Gissing (1901), *By the Ionian Sea*, Chapman & Hall, London.
- Grecanica - Agenzia di sviluppo locale (2021), *Area Grecanica – Strategia d'area*, allegato 1 a *Accordo di Programma Quadro Regione Calabria "Area interna-Grecanica"*, testo disponibile al sito [www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-calabria-aree-interne/grecanica](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-calabria-aree-interne/grecanica).
- Kish G. (1953), "The 'Marine' of Calabria", *Geographical Review*, 43, 4: 495-505.
- Lear E. (1852), *Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria*, John Murray, London.
- Modaffari G. (2018), "Per una geografia dell'Area grecanica: abbandono, sdoppiamento e musealizzazione dei centri interni", *Documenti geografici*, 2: 33-51.
- Rohlf G. (1974), *Scavi linguistici nella Magna Grecia*, Congedo editore, Galatina.
- Saint-Non J.-C.-R. (1781-1786), *Voyage pittoresque de Naples et de Sicile*, 5 voll., Jean-Baptiste Delafosse, Paris.
- Sdi.org - <https://sentierodellinglese.wordpress.com> (2022a), *La storia del cammino*, testo disponibile al sito <https://sentierodellinglese.wordpress.com/la-storia-del-cammino>.
- Sdi.org - <https://sentierodellinglese.wordpress.com> (2022b), *Itinerario*, testo disponibile al sito <https://sentierodellinglese.wordpress.com/itinerario-1>.
- Sorriso Valvo M. (2004), "Fiumare", in *Italia: Atlante tipi geografici*, Istituto Geografico Militare, Firenze, pp. 161-163.



# *Transumanze nel Lazio: i tratturi dei Monti Simbruini e della Val Comino\**

di Sara Carallo\*\*, Francesca Impei\*\*

## **1. Introduzione**

La transumanza ha contribuito a plasmare la fisionomia territoriale e paesaggistica dell'Europa mediterranea dal secondo millennio a.C. (Sarno, 2014). Questa antica pratica pastorale, che prevede lo spostamento stagionale di pastori, greggi e mandrie da pascoli di montagna a pascoli di pianura (demon-ticazione) e viceversa (monticazione) (Pullè, 1915, 1929) è stata di recente proclamata dall'UNESCO patrimonio culturale immateriale dell'umanità (2019).

Nella loro migrazione i pastori percorrono lunghe vie naturali chiamate tratturi<sup>1</sup>, che spesso coincidono con le storiche arterie di comunicazione romana. Il paesaggio è costituito da alcuni specifici elementi, divenuti veri e propri "iconemi" che hanno contribuito a rafforzare il senso di appartenenza delle popolazioni e ad arricchire di significato il paesaggio stesso: fontanili, pagliari, stazzi adibiti per la sosta delle greggi, chiese, santuari, edicole votive, passi, taverne e stazioni di posta, solo per citarne alcuni.

Nelle vaste pianure erbose, generalmente in prossimità dei corsi d'acqua in luoghi esposti a mezzogiorno e al riparo dai venti freddi, i pastori sostavano con gli armenti in attesa dell'assegnazione della posta che avveniva dopo la conta del bestiame e il pagamento della fida, il canone annuo riscosso dalla Dogana per l'affitto delle terre di pascolo (Rombai, 2002; Pellicano, 2007).

\* L'impianto generale del contributo è frutto del lavoro congiunto delle autrici. Tuttavia, a Sara Carallo vanno attribuiti l'Introduzione e il paragrafo sulla Val Comino e a Francesca Impei il paragrafo sui Monti Simbruini e le Prospettive future. Ad entrambe le autrici invece è da attribuire il paragrafo sul Progetto.

\*\* Società Geografica Italiana.

1. Si tratta di una vera e propria infrastruttura viaria, larga mediamente 111 m, organizzata e strutturata per accogliere cospicue masse di bestiame e da cui si diramano altri percorsi trasversali di larghezza inferiore, i tratturelli (larghi dai 18 ai 37 m) e diramazioni longitudinali, i bracci tratturali (tra i 6 e i 10 m) che mettono in comunicazione centri abitati e sedi di fiere al percorso tratturale principale (Marino, 1992).



Il valore economico della transumanza, rilevante fino al XIX secolo, è decaduto a partire dalla seconda metà del secolo scorso: la riforma fondiaria degli anni Cinquanta, l'aumento demografico che incentiva l'appoderamento agricolo a scapito delle aree di pascolo e la crisi della commercializzazione della lana hanno indotto i pastori all'abbandono del proprio mestiere e in alcuni casi all'emigrazione. Buona parte dei percorsi sono stati trasformati in strade asfaltate o sostituiti da altre infrastrutture moderne che hanno stravolto indelebilmente la loro fisionomia e la loro storica funzione (Sarno, 2014; Pellicano, 2007).

## 2. Il progetto Rete dei tratturi regionali della Transumanza

Il progetto di ricerca *Rete dei tratturi regionali della Transumanza* avviato a dicembre 2021 dalla Società Geografica Italiana in linea con il programma di sviluppo integrato Terre Rurali d'Europa (TRE) e finanziato dalla Regione Lazio<sup>2</sup>, si pone l'obiettivo di ricostruire i percorsi agropastorali del Lazio, con un'attenzione particolare rivolta a due aree del territorio regionale inserite nella Strategia Nazionale delle Aree Interne: la Val Comino (Area Interna 4) e il territorio del Parco dei Monti Simbruini (Area Interna 3) (fig. 1).

La ricerca, in una prospettiva sistemica, è volta a favorire processi di sviluppo integrato del territorio associati anche a una rinascita culturale ed economica delle aree che per secoli sono state vocate alla pastorizia, nella convinzione che solo una comunità consapevole delle proprie potenzialità in termini di sviluppo possa agire in maniera attiva per la gestione e la valorizzazione del proprio spazio di vita (Impei, 2017). Una sorta di officine di ricerca di buone pratiche per la fruizione responsabile dei luoghi e delle risorse, anche in virtù della L.R. del Lazio sulla Rete dei cammini 2/2017 (Carallo e De Pasquale, 2018).

La ricerca è volta a ricostruire il processo di stratificazione storica mediante l'integrazione delle fonti d'archivio, della cartografia storica e attuale (cabrei, catasti e cartografia IGM) e delle immagini satellitari, delle fonti letterarie e delle testimonianze orali, ricavabili dall'indagine di terreno con interviste e osservazioni dirette (Minca, Colombino 2012), che consentano agli attori del territorio (abitanti, istituzioni, associazioni locali, aziende private) di partecipare attivamente alla ricerca e di facilitare l'individuazione dei percorsi e delle pratiche legate alla pastorizia transumante. Il lavoro sul campo si rende necessario anche a causa della carenza e scarsa reperibilità di contributi scien-

2. In questa sede non verranno presentati i risultati del lavoro – tuttora in corso – ma i primi esiti dell'esegesi delle fonti geo storiche e delle indagini di terreno.

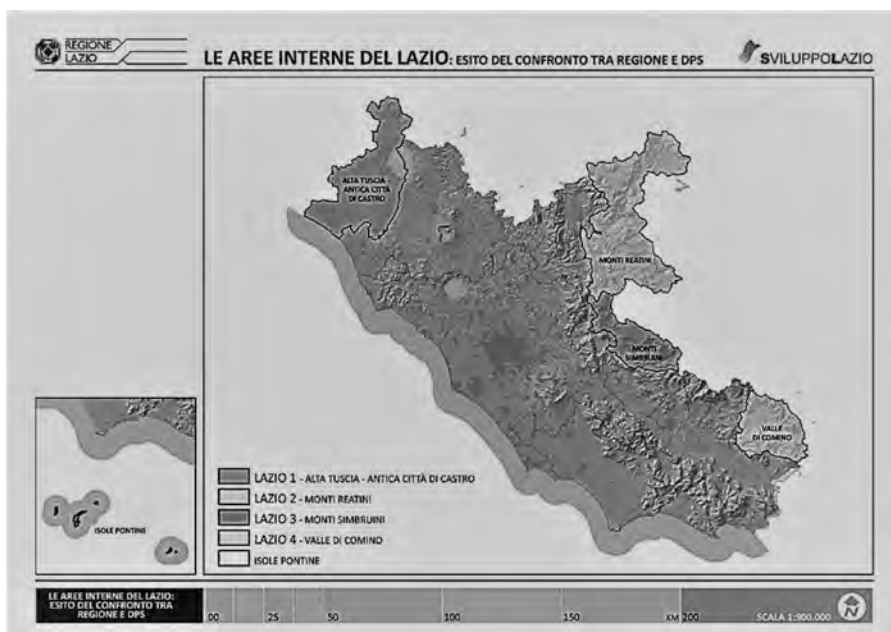


Fig. 1 - Le aree interne del Lazio (Fonte: [www.lazioeuropa.it/strategia\\_nazionale\\_aree\\_interne-26](http://www.lazioeuropa.it/strategia_nazionale_aree_interne-26))

tifici prodotti al riguardo sulle aree di studio<sup>3</sup> e alla mancata estensione della “Carta della Reintegra” (1959) alla Regione Lazio che avrebbe consentito di conoscere lo stato degli itinerari della transumanza, la destinazione d’uso dei terreni e la denuncia di usurpazioni territoriali.

Il materiale raccolto in fase di ricerca (fonti d’archivio, cartografie, fotografie, video, interviste) confluirà in un portale culturale dedicato al progetto e in una pubblicazione, che si intende divulgare in occasioni appositamente create sul territorio, nonché in un convegno dedicato, così da favorire tra le comunità locali la conoscenza e la consapevolezza delle potenzialità offerte dalla transumanza in termini di sviluppo a scala locale.

3. Le pubblicazioni scientifiche di matrice geografica sul Lazio si riferiscono ad aree ben circoscritte, come la campagna romana, e trattano in maniera marginale le aree di studio sebbene siano state interessate dalla transumanza, come dimostrano la documentazione d’archivio consultata e le prime indagini di terreno.

## 2.1. *I percorsi agropastorali dei Monti Simbruini*

Il parco Regionale dei Monti Simbruini è l'area protetta più estesa del Lazio e si estende per oltre 30.000 ettari ai margini orientali della Città Metropolitana di Roma Capitale, ai confini con l'Abruzzo. Il suo territorio, montuoso e a forte vocazione naturale, è attraversato dall'alto corso del fiume Aniene, principale affluente del Tevere dopo il fiume Nera, che ne segna anche il limite occidentale. Comprende 8 comuni divisi tra la Città Metropolitana di Roma Capitale (Camerata Nuova, Cervara di Roma, Jenne, Subiaco, Vallepietra ed Arsoli) e la Provincia di Frosinone (Trevi nel Lazio e Filettino) ed è racchiuso dai due assi viari più importanti della Valle dell'Aniene: la Via Tiburtina Valeria e la Via Sublacense. Queste strade così come quelle minori provenienti dalle subvalli laterali ricalcano il tracciato di antichi tratturi che indirizzavano le greggi e le mandrie fino a Roma e al litorale laziale (Mari, 2013). La complementarità tra i pascoli di montagna dell'Appennino centrale e quelli della pianura laziale traspare infatti già nelle vicende storiche degli Equi, che popolarono questi luoghi in epoca preromana (D'Ottavi, 2012; Alvino, 1995). La fertilità del suolo, l'abbondanza d'acqua e la posizione di raccordo tra importanti vie di transumanza ne hanno favorito il popolamento e decretato la fortuna. Basti pensare che dalla Marsica per raggiungere le pianure laziali, oltre la Via Valeria si percorreva anticamente un'altra strada, considerata da qualche studioso il prolungamento della Via Valeria carseolana nell'Alta Valle dell'Aniene<sup>4</sup> (Branciani, 2019, p. 13; Caraffa, 1989, p. 41). Secondo Antonio Nibby (1849) inoltre esisteva una strada romana che da Subiaco toccava Jenne, Trevi, Filettino, Valle Granara, valicava Serra S. Antonio e si riuniva alla Valeria presso Scurcola Marsicana. Queste strade sarebbero poi state organizzate in un sistema tratturale a partire dal XV secolo dalle famiglie Colonna e Orsini (Colapietra, 1988), che avevano possedimenti dal Tirreno al Fucino – compresa la Valle dell'Aniene – e che inevitabilmente influenzarono gli scambi commerciali e le rotte di transumanza. Attraverso l'istituzione della Dogana di Tagliacozzo indirizzarono le greggi e le mandrie abruzzesi sui Simbruini, a Filettino, Trevi nel Lazio, Jenne, Subiaco e Cervara di Roma, dove d'estate erano soliti recarsi anche i pastori anienensi (Jannuccelli, 1856; Marocco, 1836; Conti, 1984), prima di condurre, in inverno, i propri armenti verso la Campagna Romana, i Castelli Romani (Caraffa, 1972, 1981, 1989; Zinanni, 1974; Grazioli, 2005; Tomassetti, 1910), ed in numero esiguo verso il Basso Lazio (Terracina e Priverno) (Grazioli, 2005, p. 48) come dimostrano alcuni documenti di atti di affitto/vendita di pascoli o di cause e controversie per l'utilizzo degli erbaggi, consultati presso l'Archivio Colonna e l'Archivio

4. La strada in questione da Capistrello (AQ), passando per Serra Sant'Antonio, scende nel territorio di Trevi nel Lazio e prosegue per Guarcino, passando per l'Arco di Trevi.

dell'Abbazia di Santa Scolastica a Subiaco. Molti erano i flussi che, percorrendo distanze decisamente più brevi, si dirigevano inoltre verso gli altri centri della Valle dell'Aniene o verso la Valle del Sacco (Olevano Romano, Genazzano): in questo caso i pastori pagavano l'affitto dei pascoli con il formaggio che veniva prodotto<sup>5</sup>. La vita pastorale era inoltre scandita dalle tradizionali fiere di bestiame, che si svolgevano a Trevi il 29 giugno al ritorno dei "campagnoli" e il 31 agosto in occasione dei festeggiamenti in onore di San Pietro eremita (Grazioli, 2005, p. 53). Quest'ultima si svolge ancora sebbene abbia acquisito le sembianze di un tipico mercato, così come quella di San Lorenzo a Subiaco, che si tiene tuttora il 10 agosto.

## *2.2. I percorsi agropastorali della Valle di Comino*

La Valle di Comino, storicamente appartenente all'alta Terra di Lavoro, dal 1927 rientra nella provincia di Frosinone ed è situata a ridosso dell'Appennino abruzzese e del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, di cui alcuni paesi fanno parte. Si tratta di un'ampia e fertile conca a vocazione agricola formata dall'alto bacino del fiume Melfa, affluente di sinistra del Liri, e circondata dai massicci calcarei appartenenti al gruppo della Meta e del Cairo.

Oltre all'agricoltura, la pastorizia transumante ha rappresentato per secoli una risorsa importante grazie anche alla presenza di alpeggi a quote elevate costituiti da vegetazione con ottime proprietà nutrizionali per ovini e bovini (Almagià, 1911; Marsili, 1965). Oggi la pastorizia si svolge ancora ma prevalentemente in forma stanziale e verticale, caratterizzata da spostamenti a breve raggio fra le zone altimetriche più elevate e quelle del fondovalle, come avviene nel territorio di Picinisco e di Settefrati, dove i pastori nei mesi estivi conducono il bestiame nei vicini pascoli d'altura dei "prati di mezzo". Dalla lettura delle carte dei fondi Atti demaniali e Usi Civici conservati all'Archivio di Stato di Frosinone, Napoli e Caserta e all'Archivio Comunale di Alvito e di Picinisco e dall'analisi della cartografia catastale (in particolare il catasto onciario e quello murattiano) emergono testimonianze ineludibili sul patrimonio degli armenti, la sua provenienza, la dislocazione geografica e soprattutto è possibile ricostruire la fitta rete di relazioni che le popolazione della Val Comino hanno avuto fin dall'epoca preromana con i centri montani limitrofi. La Valle è costellata da tratturelli e bracci tratturali che collegavano le grandi arterie di comunicazione della transumanza dell'Italia centro meridionale. Dall'antico valico di Forca d'Acero, situato a nord del paese di San Donato Val di Comino, si raggiungeva l'Abruzzo in estate e le pianure laziali e campane

5. Queste informazioni provengono dalle testimonianze di anziani che ricordano queste pratiche di transumanza in uso fino a qualche decennio fa.

in inverno (la piana di Atina, le zone di Roccamonfina, Carinola, Minturno e Sessa Aurunca). Dal Passo dell'Orso passando per la Valle Canneto i pastori si dirigevano verso Opi e dal Passo di Forca Resuni verso Civitella e a Villetta. Per raggiungere i pascoli nell'alto Molise si attraversava il passo di Pian dei Monaci valicando il massiccio della Meta nel territorio di Picinisco o attraverso San Biagio Saracinisco in direzione dell'alta Valle del Volturno (Almagià, 1911; Beranger, Iannazzi, 2007). Con la Valle del Sangro, in particolare, avevano stretti rapporti alcune nobili famiglie della Valle, tra cui la famiglia Sipari di Alvito (Arnone Sipari, 2000). La presenza di vincoli forestali e l'esodo delle popolazioni dai paesi montani hanno provocato una forte riduzione delle aree pascolative e dell'attività transumante. Permangono però ancora alcuni pastori che resistono al progresso e al cambiamento socio-economico, come la pastora Maria Pia che con la sua azienda "Agricola San Maurizio" pratica ancora la transumanza e promuove ogni anno l'evento pubblico "Transhumanus" che ripercorre uno storico sentiero armentizio.

La tradizione pastorale della Valle Comino è oggi rievocata anche dal Festival della pastorizia di Picinisco, dalla Festa della zampogna che si svolge ad Acquafondata e dalla rassegna di musica popolare "Echi".

### 3. Prospettive future

Le transumanze dell'Appennino Centrale erano le seconde nel Mediterraneo per importanza dopo quelle spagnole e avevano il loro punto di forza nell'Abruzzo montano e nei suoi immediati dintorni (Piccioni, 1999, p. 4) compresi i Monti Simbruini e la Val Comino. Oggi la pratica della pastorizia itinerante non ha più la rilevanza economica di un tempo e nelle aree di studio è stata spesso sostituita da forme stanziali di allevamento integrate all'agricoltura e/o da "moderne" pratiche di transumanza su gomma; solo in casi isolati, resiste nelle forme tradizionali. Anche laddove gli antichi tratturi non siano più percorsi dai pastori e dai loro armenti, è possibile scorgere i segni dell'allevamento itinerante nelle architetture rurali (ricoveri pastorali, fontanili, edicole votive, santuari, ponti), nella toponomastica<sup>6</sup> e nel lessico, nonché nelle pratiche reiteranti di sosta, preghiera e ristoro, nei riti popolari e/o religiosi e nelle tradizioni artigianali, musicali, letterarie ancora vive nei ricordi degli ultimi pastori transumanti che la ricerca intende individuare e conservare. I tratturi intesi come "spazi culturali associati alla transumanza" (Curci, Gaeta, 2019), potrebbero essere tutelati e valorizzati in chiave turistico-culturale attraverso la creazione di ecomusei della transumanza (De Pascale, 2018) o

6. Si pensi ad esempio a Campo Staffi, nel territorio di Filettino, che prende il nome dagli "stazzi", ossia i recinti che i pastori costruivano in loco per i propri animali.

ripristinati nella loro funzione originaria attraverso politiche che agevolino pratiche moderne di transumanza come accade in Spagna o in Francia, dove l'intesa tra associazioni di allevatori ed istituzioni consente ancora la transumanza dalla Provenza alle Alpi (Duclos, 2016). Nelle aree di studio è stato possibile già in questa fase individuare esperienze di tutela e valorizzazione dei sistemi tratturali o, almeno, percepire le intenzioni di associazioni ed enti locali a muoversi in questa direzione. Basti pensare che il Parco dei Simbruini è attraversato da circa 450 km di sentieri, molti dei quali intercettano vecchi tratturi e in Val Comino l'associazione "I cavalieri dei tratturi della Val Comino" è impegnata nella valorizzazione di alcuni itinerari, tra cui diversi tratturelli, percorribili a piedi o a cavallo. Il sistema tratturale e l'insieme delle attività economiche ad esso connesso sono inoltre al centro del progetto "Rete del turismo caseario" volto a promuovere un cicloturismo esperienziale votato alla scoperta dei luoghi dell'attività casearia della Val Comino. Il territorio dei Simbruini invece è coinvolto da trent'anni nella "Cavalcata della Transumanza", la rievocazione storica del viaggio che compivano a piedi o a cavallo i pastori dei Simbruini verso la Campagna Romana e viceversa attraversando il territorio di 16 comuni (Anzio, Nettuno, Latina, Aprilia, Cisterna di Latina, Cori, Artena, Colleferro, Paliano, Serrone, Piglio, Fiuggi, Guarcino, Arcinazzo Romano, Trevi nel Lazio e Jenne) e tre Province (Roma, Latina e Frosinone), delineando una specifica geografia del movimento armentizio, in grado di connettere spazi distanti e distinti. La ricerca in corso, attraverso la ricostruzione della rete tratturale, intende cogliere tali connessioni e porre le basi per ipotizzare politiche integrate di recupero e di valorizzazione dei tratturi e della transumanza.

## Riferimenti bibliografici

- Almagià R. (1911), "La Val di Comino o Cominese. Contributo al Glossario dei nomi territoriali italiani", *Boll. Soc. geog. it.*, 5, 1: 13-30.
- Alvino G. (1995), *Gli Equi nel Lazio*, Quasar, Roma.
- Arnone Sipari L. (2000), "Famiglia, patrimonio, potere locale: i Sipari in Terra di Lavoro nella seconda metà dell'Ottocento", in Casmirri S., a cura di, *Le élites italiane prima e dopo l'Unità: formazione e vita civile*, Caramanica, Marina di Minturno, pp. 215-265.
- Beranger E.M., Iannazzi U., a cura di (2007), *Gente di Ciociaria: concetto territoriale, condizioni economiche e sociali, migrazioni, religiosità, credenze popolari, balie e modelle*, Grafiche del Liri, Isola del Liri.
- Branciani L. (2019), "La Diocesi di Trevi nel Lazio dalle origini al XIII secolo", *Il foglio di Lumen*, 54: 13-17.
- Caraffa F. (1972), *Trevi nel Lazio. Dalle origini alla fine del secolo XIX*, vol. I, Pontificia Università Lateranense, Roma.
- Caraffa F., a cura di (1981), *Lo statuto di Subiaco del card. Giovanni Torquemada (1456)*, Edizioni T.I.E.S.S., Subiaco.

- Caraffa F. (1989), *Storia di Filettino*, voll. I e II, Isalm, Anagni.
- Carallo S., De Pasquale G., a cura di (2018), *AgriCulture. Tutela e valorizzazione del patrimonio rurale nel Lazio*, RomaTrE-Press, Roma, 2018.
- Colapietra R. (1988), “L’articolazione feudale di Abruzzo, Molise e Capitanata in età moderna in rapporto al sistema della Dogana”, *Studi storici meridionali*, 8, 3: 283-295.
- Conti S. (1984), “Evoluzione del paesaggio agrario e dell’insediamento nell’Alta Valle dell’Aniene durante il Medioevo”, *Geografia*, 7, 3: 107-118.
- Curci F., Gaeta L. (2019), “Prospettive di recupero della Transumanza e dei percorsi tratturali nell’Italia Meridionale”, in Aa.Vv., *Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU, Confini, movimenti, luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione, Workshop 2: movimenti, flussi attraversamenti, Firenze 6-8 giugno 2018*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- De Cupis C. (1911), *Le vicende storiche dell’agricoltura e della pastorizia nell’Agro Romano. L’Annona di Roma*, Tipogr. Bertero, Roma.
- De Pascale F. (2018), “The proposal of an ecomuseum of transhumance as a strategy for overcoming barriers in the internal areas of Calabria: the case study of the Sila”, in Fuschi M., a cura di, *Barriere/Barriers, Memorie geografiche*, 16: 801-808.
- D’Ottavi P. (2012), *La storia degli Equi, La valle dell’Aniene cuore del territorio equo*, Associazione ADOP, Trevi nel Lazio.
- Duclos J.C. (2016), “Les lieux publics de médiation de la transhumance. Evaluations et perspectives”, in Russo S., Bourdin S., a cura di, *I tratturi fra tutela e valorizzazione*, Claudio Grenzi, Foggia, pp. 93-108.
- Grazioli S. (2005), *Civiltà contadina a Trevi e nell’Alta Valle dell’Aniene*, Fabreschi, Subiaco.
- Impei F. (2017), “Digital technologies e consapevolezza territoriale. Un progetto per l’Alta Valle dell’Aniene”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 1: 87-97.
- Jannuccelli G. (1856), *Memorie di Subiaco e sua badia*, Stabilimento tipografico di Giovanni Fassicomo, Genova.
- Mari Z. (2013), “La ‘Valle degli Imperatori’. Insediamenti e uso del territorio nella valle dell’Aniene in età antica”, in Capoferro A. et al., a cura di, *Dall’Italia. Omaggio a Barbro Santillo Frizell*, Ed. Polistampa, Firenze, pp. 151-184.
- Marino J.A. (1992), *L’economia pastorale nel Regno di Napoli*, Guida, Napoli.
- Marocco G. (1836), *Monumenti dello stato pontificio e relazione topografica di ogni paese. Lazio e sue memorie*, tomo VIII-X, Tipografia Boulzaler, Roma.
- Marsili R. (1965), “La Val di Comino. Note antropogeografiche”, *Boll. Soc. geog. it.*, I, 11-12: 3-36.
- Minca C., Colombino A. (2012), *Breve manuale di geografia umana*, Cedam, Padova.
- Nibby A. (1849), *Analisi storico-topografica-antiquaria della carta dei dintorni di Roma*, ed. II, vol. 3, Tipografia delle Belle Arti, Roma.
- Pellicano A. (2007), *Geografia e storia dei tratturi del Mezzogiorno: ipotesi di recupero funzionale di una risorsa antica*, Aracne, Roma.
- Piccioni L. (1999), “La grande pastorizia transumante”, in Felice C., Pepe A., Ponziani L., a cura di, *Storia dell’Abruzzo 3*, Laterza, Roma-Bari, p. 4.
- Pullè G. (1915), “La pastorizia nella Campagna Romana”, *Riv. Geogr. Ital.*: 490-501.

- Pullè G. (1929), “La pastorizia nell’Agro romano”, *Boll. Soc. geog. it.*: 570-601.
- Rombai L. (2002), *Geografia storica dell’Italia*, Le Monnier, Firenze.
- Sarno E. (2014), “La cartografia storica tratturale per lo studio dei paesaggi della transumanza. Un caso di studio”, *Bollettino Associazione Italiana di Cartografia*, 150: 52-69.
- Sprengel U. (1975), “La pastorizia transumante nell’Italia centro-meridionale”, *Annali del Mezzogiorno*, 15: 271-327.
- Tomassetti G. (1979), *La Campagna romana antica, medioevale e moderna*, Olschki, Firenze (prima edizione 1910).
- Zinanni D. (1974), *Statuti di Trevi*, Ed. Terra Nostra, Frosinone.



# *I cammini sacri in Abruzzo.* *Tra cultura, natura e spiritualità\**

di *Giacomo Cavuta\*\**, *Fabrizio Ferrari\*\*\**

## **1. Turismo e religione: alcune riflessioni introduttive**

I riti e le pratiche religiose costituiscono un insieme di tradizioni culturali, che hanno profondamente inciso sul territorio e sulla società di specifiche comunità, radicando e trasmettendo le stesse nel corso dei secoli.

Il perdurare di tali attività lascia innanzitutto tracce materiali nel paesaggio, costituendo un patrimonio della memoria che può resistere anche ben oltre l'abbandono delle pratiche religiose per cui sono stati realizzati.

Ma, soprattutto, si devono mettere in evidenza gli aspetti immateriali che vanno a costituire il paesaggio religioso, ossia la quotidianità della frequentazione dello stesso da parte della comunità locale, che mantiene viva e vitale e continuamente rinnova la memoria dei luoghi (Olson, 2013).

La questione riguardante l'aspetto immateriale dei siti religiosi introduce un tema molto rilevante: il progressivo abbandono della religione e delle pratiche quotidiane soprattutto nei Paesi più industrializzati, ossia il fenomeno ampiamente discusso in letteratura del secolarismo.

Per diversi autori, la transizione verso l'industrializzazione, la modernizzazione e l'urbanizzazione conducono al progressivo oblio di molti luoghi di fede; eppure, per alcuni altri si intravede un sentiero nuovo, un nuovo percorso di spiritualizzazione, che possa riportare alla riscoperta degli spazi religiosi oppure alla costruzione di nuovi (Kong, 2010).

In tal senso, i flussi turistici possono costituire una chiave importante per la riscoperta di alcune aree, quanto meno dal punto di vista della memoria,

\* Pur nella condivisione comune da parte degli autori delle tematiche e delle riflessioni contenute nel contributo sono da attribuire a Giacomo Cavuta i paragrafi 2, 3 e 5, mentre i paragrafi 1 e 4 sono da attribuire a Fabrizio Ferrari.

\*\* Dipartimento di Economia, Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara.

\*\*\* Dipartimento di Lingue, letterature e culture moderne, Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara.

ma anche come mezzo per riconsolidare la spiritualità dei luoghi; il rischio di mercificare i luoghi e ridurre la forza e l'attrattività religiosa rimane comunque alto (Olsen, 2003).

Solitamente, i luoghi della fede per un turista si potrebbero schematizzare nelle seguenti tipologie: luoghi sacri naturali, in cui alcune caratteristiche morfologiche (montagne, foreste, fiumi) costituiscono l'elemento culturale centrale; edifici e siti religiosi, in cui le tecniche di costruzione possono anche essere considerate rilevanti dal punto di vista architettonico, artistico e culturale; riti ed eventi, che attengono al patrimonio immateriale della comunità e alle tradizioni che vengono tramandate; pellegrinaggi, che implicano una attività fisica superiore e in cui sono molto rilevanti le motivazioni e la scelta dell'itinerario intrapreso.

La mera contrapposizione fra turista e pellegrino spesso in uso per spiegare le differenti motivazioni e approcci ai luoghi sacri, oggi sembra più sfumata (Ambrósio, 2015), soprattutto andando a osservare coloro che intraprendono itinerari religiosi: la ricerca di spiritualità, elemento fondamentale per intraprendere il viaggio, può essere intesa in senso largo come benessere dell'anima; il percorso può essere visto come un elemento al contempo di sfida e di avventura o attività fisica (Digance, 2006).

In tale quadro, possono essere individuate quattro motivazioni che si vanno a sovrapporre e intrecciare fra loro: quella religiosa in senso stretto; la conoscenza dei luoghi e delle culture; il rafforzamento delle interrelazioni sociali mediante nuove esperienze; lo svago, legato a motivazioni più turistiche in senso stretto (Nyaupane *et al.*, 2015).

La progettazione di un itinerario religioso che contemperi le predette motivazioni e che soddisfi le esigenze di ricerca e di viaggio dei visitatori deve tenere sempre a mente una narrativa che motivi e leghi gli ospiti ai territori e alle comunità locali, che faccia condividere le radici religiose, e in senso più ampio culturali, così da creare una "poetica" religiosa peculiare (Kong, 2001).

## 2. La spiritualità in Abruzzo

L'Abruzzo ha sviluppato fin dalla preistoria una cultura spirituale molto radicata, grazie soprattutto ai forti legami con la natura, le montagne, le grotte, i fiumi e le foreste come archetipi di venerazione culturale, che permangono ancora oggi di sottofondo alle pratiche religiose.

Il cristianesimo si propagò molto rapidamente dal contiguo Lazio, radicandosi e consolidandosi gerarchicamente in diocesi fin dai primi secoli dell'era cristiana; secondo la tradizione, il primo santo e martire abruzzese fu San Vittorino, protovescovo di Amiterno sul finire del I secolo d.C.

Lo sviluppo di una classe sacerdotale molto strutturata e la contemporanea debolezza di grandi famiglie feudatarie, permise uno sviluppo quasi periferico

dell'Abruzzo, in cui, nonostante alcune vicende drammatiche, culminate anche nella distruzione di importanti edifici religiosi, l'architettura cristiana poté rafforzarsi, tanto da generare numerosi centri di polarizzazione della vita sociale e perfino di quella economica delle comunità locali.

In tal senso, si cominciò dapprima lo sviluppo della cosiddetta architettura urbana, o *intra moenia*, in particolare con cattedrali e chiese che dovevano esprimere non solo valori di fede, ma anche cultura, ricchezza, coesione sociale, memoria collettiva.

La gestione del territorio, soprattutto per la ricchezza dell'agricoltura e della pastorizia, attirò comunque anche un progressivo fenomeno di insediamenti religiosi periferici, *extra moenia*, con protagonisti diversi ordini monastici, dapprima i benedettini, poi i cistercensi, i cluniacensi, ed altri ancora.

La creazione di cenobi, priorati, abbazie e grangie avevano lo scopo non solo di propagare la fede cristiana, ma soprattutto di regolare il lavoro dei campi, avere una funzione produttiva e di mercato. Molte di queste persero però gradatamente le proprie funzioni, con edifici che caddero nell'oblio dopo una fase di relativa opulenza, fino a scomparire o a ridursi in pochi ruderi. In tal senso, vale citare l'esempio della grangia cistercense di Santa Maria del Monte nel territorio di Santo Stefano di Sessanio, posta a 1.619 m di altitudine sull'altopiano di Campo Imperatore, in un punto strategico per la pastorizia e il commercio di lana, prodotti caseari e carne; oggi ne restano poche tracce in un'area marginale raggiungibile solo con sentieri a piedi, abbandonata per le condizioni estreme di vita dopo trecento anni di comunità monastica attiva.

Per contro, una testimonianza del tutto peculiare di insediamento religioso è quella costituita dagli eremi, situati in aree periferiche montane, costituiti spesso da una semplice antropizzazione di cavità e grotte naturali, costituendo un modello di vita monastico che voleva sfuggire proprio alla opulenza delle città e delle abbazie.

La propagazione della fede cattolica ha dato vita anche a numerosi riti celebrativi, soprattutto collettivi, nati anche per scandire i ritmi stagionali legati alle pratiche agricole. Alcuni di questi eventi sono riusciti a mantenersi vivi nel tempo e sono diventati così importanti da essere ormai noti a livello nazionale e internazionale; uno degli esempi più rilevanti è la Perdonanza Celestiniana, un rito religioso che si svolge a L'Aquila dal 1294; dal 2019 è anche stato riconosciuto dall'UNESCO come Patrimonio Intangibile dell'Umanità.

Nonostante lo sviluppo della devozione cristiana, delle pratiche e dei riti religiosi, come anche di esempi di santità emblematici, soprattutto di appartenenti ad ordini monastici, che hanno esplicitato con le proprie testimonianze di vita l'appartenenza alla fede, fungendo da modello di condotta morale per i fedeli, l'Abruzzo non ha però avuto riscontro di percorsi e di itinerari che sono sopravvissuti al passaggio del tempo.

Negli ultimi anni, però, come si vedrà nei paragrafi successivi, si sta tentando di portare avanti progetti di recupero indipendenti fra loro per cercare di valorizzare il paesaggio religioso abruzzese.

### 3. Patrimonio religioso e natura in Abruzzo

Nella costruzione di itinerari religiosi, il primo passo da porre in essere riguarda l'analisi del contesto edilizio in cui ci si muove: gli edifici religiosi, indipendentemente dal loro grado di conservazione, rappresentano comunque dei punti di riconoscimento ben visibili nel paesaggio, dei riferimenti rispetto alle narrazioni che si intendono portare avanti, del messaggio religioso (oltre che ambientale e culturale) che si intende trasmettere.

Per avere una prima valutazione del patrimonio religioso abruzzese, si è analizzato il database “Vincoli in Rete”, relativo ai beni vincolati, avanzando comunque la necessaria premessa che nell'elenco ufficiale estratto vi sono alcuni errori, inesattezze e duplicazioni.

In ogni caso, risultano presenti 1.324 beni religiosi su 4.760 complessivi, considerando solo quelli culturali in senso stretto (ad esempio escludendo elementi cimiteriali, che pure secondo alcuni potrebbero essere ricompresi); di questi, ben 902 sono classificati come “chiese”, 94 come “conventi”.

Dal punto di vista territoriale, la distribuzione degli edifici religiosi si concentra soprattutto nelle località che più di altre sono state rilevanti, e in gran parte lo sono ancora; quindi, si evidenzia soprattutto un ruolo primaziale nei comuni di L'Aquila, Teramo, Sulmona, Lanciano, Campli, Chieti, Penne, Guardiagrele.

Al di fuori degli spazi urbani, del paesaggio religioso costruito nei grandi centri con dimensioni spesso ampie, connotato da riti e tradizioni che persistono nel tempo e che attraggono pellegrini e turisti, bisogna anche evidenziare il ruolo del patrimonio minore, spesso connesso a ritualità più antiche, in alcuni casi discendenti da pratiche ancestrali, legate al contatto con la natura e la terra.

Le grotte e le cavità naturali sulle montagne abruzzesi sono state spesso importanti elementi di antropizzazione, che vengono a esplicitarsi nella costituzione di eremi rupestri, spesso semplici ripari antropizzati; laddove si riteneva che in una grotta avesse vissuto un santo, era spesso diffusa la pratica dell'*incubatio*, ossia il rituale di dormire nel santuario a contatto con la terra per avere una maggiore apertura spirituale (per esempio è il caso di Sant'Onofrio al Morrone).

Un altro elemento fisico molto rilevante per la sacralità abruzzese è costituito dal culto delle acque sacre, pratiche pagane che si sono trasformate in rituali cristiani, ritenendo alcune di esse taumaturgiche, così da preservare il rito dell'*ablutio* (per esempio alla Sorgente di San Franco ad Assergi).

Molti riti religiosi, inoltre, affondano le proprie radici in pratiche antichissime di origine pagana, esaltando il contatto con la natura: in tal senso, rappresenta una tradizione unica il Rito dei Serpari a Cocullo, festa che si tiene il 1° maggio in onore di San Domenico Abate, ma che affonda probabilmente le proprie radici in antichi riti italici.

L'apparente contrapposizione fra riti cristiani evoluti e più raffinati nelle aree urbane e riti antichi presenti nelle aree rurali in verità costituisce uno dei punti di forza potenziali del turismo religioso abruzzese, che potrebbe svolgere un ruolo importante di attrazione verso segmenti di mercato di visitatori interessati anche ad aspetti naturalistici e culturali.

#### **4. La pianificazione turistica degli itinerari religiosi in Abruzzo: alcuni esempi**

Gli itinerari religiosi non hanno una storicità documentaria molto forte in Abruzzo, ma negli ultimi anni si stanno avviando diverse iniziative, spesso frammentarie, ma che comunque cominciano a generare quanto meno un dibattito sull'opportunità di creare una rete spirituale fra i centri maggiori e già poli di pellegrinaggio con le località minori più periferiche, valorizzando anche alcuni dei notevoli scenari paesaggistici regionali.

La figura che ha più influenzato il paesaggio religioso abruzzese è sicuramente il Papa San Celestino V, che prima di essere eletto Papa in tarda età sul finire del Duecento, costituì una propria comunità monastica, originariamente un ramo dei benedettini detti poi celestini, andando a insediarsi in diversi eremi rupestri e piccoli santuari fra le montagne del Morrone e della Maiella.

Il notevole dettaglio di fonti che ricostruiscono la sua vita, i luoghi frequentati dal Santo e gli itinerari più celebri, primo fra tutti il cammino fra Sulmona e L'Aquila per l'elevazione al soglio pontificio, sono stati fonte di ispirazione negli ultimi anni per la progettazione di percorsi che colleghino le località dove ha vissuto Celestino V.

L'iniziativa strutturale più importante è costituita dalla creazione con i fondi PAR-FAS Abruzzo 2007-2013 della Destination Management Company (DMC) "Il Cammino del Perdono", riconosciuta ufficialmente dalla Regione Abruzzo e gestita dalla cooperativa Movimento Celestiniano di L'Aquila. La DMC ha avviato le proprie attività nel 2016, segnalandosi soprattutto nella prima fase di costituzione di una complessa progettualità per le proposte di itinerari. Il progetto più ambizioso, denominato "sui Passi di Celestino" dovrebbe collegare L'Aquila con Sant'Angelo Limosano in Molise (luogo di nascita di Celestino V); al momento è stato strutturato in quattro tappe "Il Cammino del Perdono" da L'Aquila a Sulmona per un totale di 88 km. Sono state comunque ipotizzate altre quattro proposte di itinerari sebbene le stesse di fatto non siano ancora concretizzate: "Sui passi dei Papi" (212 km da L'Aquila a Roma); "Sui passi di Francesco" (254 km da L'Aquila ad Assisi); "Sui passi dei pastori" (160 km tutti al di fuori del territorio abruzzese, fra Sant'Angelo Limosano e Monte Sant'Angelo); "Sui passi del sapere" (332 km da L'Aquila a Monte Sant'Angelo).

L'organizzazione pratica di quanto progettato finora non è stata molto incisiva, lasciando sostanzialmente solo sulla carta le interessanti iniziative proposte dalla DMC.

In tempi più recenti il Parco Nazionale della Maiella ha proposto un proprio percorso legato alla figura di Celestino V, con un percorso da effettuarsi esclusivamente a piedi sulla Rete Sentieristica Ufficiale, per un totale di 90 km in 6 tappe da Sulmona a Serramonacesca. In realtà nei primi anni il Cammino coincideva integralmente col Sentiero dello Spirito (segnavia S) che però presenta due tappe estremamente impegnative che passano per la vetta del Monte Morrone (2.061 m) e per la ripida Rava dell'Avellana nella Valle dell'Orfento. Il percorso, comunque non agevole e che presenta caratteristiche vere e proprie di turismo-avventura, ha però attratto diversi visitatori, grazie anche alla possibilità, sul modello di Santiago di Compostela, di timbrare una Charta Peregrini, timbro ottenibile mostrando una fotografia o un video davanti all'eremo visitato.

Il successo di tale iniziativa sta spingendo il Parco Nazionale della Maiella a proporre, in accordo con la Regione Abruzzo, un "Gran Cammino di Celestino" da Roma a Vieste, mediante accordi interregionali, che dovrebbe unirsi con le proposte non ancora realizzate della DMC.

Se l'ipotesi di un itinerario celestiniano resta la proposta di percorso religioso più rilevante in Abruzzo, negli ultimi anni vi sono state anche ulteriori idee messe in pratica, ma che finora hanno evidenziato diversi problemi organizzativi e gestionali, non producendo risultati marcati.

A titolo esemplificativo, si rimarcano due iniziative interessanti.

In provincia di Teramo, l'Unione dei Comuni della Val Vomano, con il contributo della Regione Abruzzo, nel 2014 ha lanciato il progetto della "Valle delle Abbazie", con una spiccata inclinazione verso il turismo culturale, coinvolgendo anche alcuni produttori locali; dopo aver proposto nel 2015 e nel 2016 percorsi di quattro giorni dall'Abbazia di Santa Maria di Propezzano al Santuario di San Gabriele a Isola del Gran Sasso, negli ultimi anni l'iniziativa ha bisogno di un rilancio.

Il Cammino di San Tommaso è stato ideato dalla omonima associazione con sede a Ortona nel 2013 per valorizzare il culto dell'apostolo le cui reliquie sono ospitate nella cattedrale della città. Si è progettato un percorso di circa 313 km molto impegnativo a piedi o in mountain bike da Roma ad Ortona, sulla scorta della evidenza storica del pellegrinaggio compiuto sul finire del Trecento da Santa Brigida di Svezia. Oltre ad avere stipulato delle convenzioni con alcune strutture ricettive lungo il percorso, allo scopo di finanziare l'iniziativa in modo spontaneo viene lanciato ogni anno un meccanismo di "adozione" di ogni chilometro di strada.

## **5. Riflessioni sulle prospettive future**

A fronte di un patrimonio religioso storicamente notevole, i pellegrinaggi in Abruzzo si sono rivelati finora come saltuari e polarizzati, addensandosi in alcuni particolari eventi di grande portata scenica, come le antiche processio-

ni, oppure nei santuari più grandi per il culto delle reliquie, ma anche per le attrattive artistiche e architettoniche.

Il patrimonio minore e rurale, rilevante dal punto di vista quantitativo, ma qualitativamente modesto, per lungo tempo è stato trascurato fino all'oblio e spesso a condizioni di degrado e progressiva scomparsa dalla memoria locale.

Al termine di tale panoramica, si deve evidenziare come l'interesse dal basso per il turismo religioso in Abruzzo stia vivendo una stagione molto rilevante con spinte di comunità lodevoli; le stesse, però, sembrano mancare di professionalità sufficienti per una pianificazione che strutturi le stesse nel corso del tempo.

La maggiore interrelazione fra gli attori e un ruolo di programmazione e governo più strutturato e continuo nel tempo sono le basi ideali per sviluppare un sistema turistico religioso competitivo (Piva *et al.*, 2019). Al centro di tale modello di gestione dovrebbe essere l'ente regionale, in grado di aggregare e bilanciare le diverse istanze, ma la funzione di pianificazione e programmazione, finora piuttosto carente, deve essere necessariamente irrobustita, in modo da accompagnare le idee iniziali sugli itinerari religiosi finora sviluppate a una piena robustezza e maturità espressiva.

## Riferimenti bibliografici

- Ambrósio V. (2015), "Sacred Pilgrimage and Tourism as Secular Pilgrimage", in Raj R., Griffin K., eds., *Religious Tourism and Pilgrimage Management. An International perspective*, CABI, Wallingford, pp. 78-88.
- Digance J. (2006), "Religious and secular pilgrimage. Journeys redolent with meaning", in Timothy D.J., Olsen D.H., eds., *Tourism, Religion and Spiritual Journeys*, Routledge, Abingdon, pp. 36-48.
- Kong L. (2001), "Mapping 'new' geographies of religion: politics and poetics in modernity", *Progress in Human Geography*, 25, 2: 211-233.
- Kong L. (2010), "Global shifts, theoretical shifts: Changing geographies of religion", *Progress in Human Geography*, 34, 6: 755-776.
- Nyaupane G.P., Timothy D.J., Poudel S. (2015), "Understanding tourists in religious destinations: A social distance perspective", *Tourism Management*, 38: 343-353.
- Olsen D.H. (2003), "Heritage, Tourism, and the Commodification of Religion", *Tourism Recreation Research*, 28, 3: 99-104.
- Olson E. (2013), "Myth, Miramiento, and the Making of Religious Landscapes", in Hopkins P., Kong L., Olson E., eds., *Religion and Place: Landscape, Politics and Piety*, Springer, Dordrecht, pp. 75-93.
- Piva E., Cerutti S., Raj R. (2019), "Managing the Sacred: A Governance Perspective for Religious Tourism Destinations", in Griffiths M., Wiltshier P., eds., *Managing Religious Tourism*, CABI, Wallingford, pp. 10-21..

# *I cammini sacri in Molise lungo le vie della transumanza*

di *Carmen Silva Castagnoli\**

## **1. I tratturi non solo vie della lana**

La transumanza orizzontale e verticale può essere considerata un archetipo di cammino, per secoli ha collegato le aree dell'Abruzzo montano con quelle della Puglia pianeggiante, rendendo complementari le due economie. Il Molise, regione obbligatoria di transito, è stato caratterizzato più di altre regioni dalla presenza dei tratturi, le antiche *calles publicae*, dove transitavano gli animali e, con essi, gli uomini, i capitali, le idee, le speranze e la solidarietà civile; non solo vie della lana, ma anche vie del commercio, degli eserciti, dei pellegrinaggi e della cultura.

La funzione viaria delle *calles publicae* è testimoniata dalla presenza di numerose taverne attive fino agli inizi del XX secolo, frequentate non solo da pastori, ma anche da mercanti, pellegrini ed altri viaggiatori. Lungo l'intero percorso della rete tratturale è possibile sfogliare il libro della storia, attraverso tracce che testimoniano la presenza umana ininterrotta per ventiquattro secoli e più: necropoli protostoriche, recinti sanniti, santuari italici, città romane, cinte alto medioevali, castelli e rocche. Numerose, inoltre, le testimonianze legate alla fede religiosa, da quella pagana a quella cristiana, dai ruderi di antichi templi dedicati ad Ercole, protettore della pastorizia, presenti a Vastogirardi e Campochiaro, fino alle numerose cappelle, chiese, santuari, oratori, disseminati sui tratturi, sui quali si snodano le vie dei principali cammini sacri infra ed interregionali (Castagnoli, 2021, p. 626).

## **2. I cammini della fede oggi**

Una domanda sorge spontanea, ha senso parlare oggi nel XXI secolo di cammini sacri e della sopravvivenza dell'antica religiosità agro-pastorale?

\* GECOAGRI LANDITALY.



Il proliferare di tanti cammini religiosi e non, da quelli più famosi di Santiago di Compostela o della Via Francigena, a quelli “a corto raggio”, meno conosciuti ma altrettanto importanti, si interpreta con l’esigenza di ritrovare, attraverso il cammino penitenziale, una religiosità territoriale non necessariamente confessionale, che ha “contagiato” anche l’uomo moderno, per il forte legame spirituale che solo la natura e le tradizioni sanno offrire, in un mix di sacro e profano, di storia e leggenda, di antico e moderno.

La religiosità popolare, che si esplica anche attraverso i cammini religiosi, ha resistito agli assalti della modernità, grazie alla salvaguardia dei valori umani difesi dall’eccessivo razionalismo, utilitarismo e individualismo della società moderna.

La comunità pastorale e quella agricola, anche se in conflitto per l’uso del suolo, interagivano per lo scambio dei prodotti e per lo svolgimento di feste, fiere, pellegrinaggi e riti religiosi, strettamente dipendenti dai comuni cicli stagionali. La tarda primavera, con il periodo segnato da riti propiziatori dei raccolti, coincideva con il ritorno dei pastori, mentre l’inizio dell’autunno, nel periodo della semina, era segnato dalla partenza dei pastori transumanti.

Lo stesso calendario liturgico e i cicli lavorativi si adeguavano a questi ritmi, non esenti da disagi, ansie, preoccupazioni che venivano esorcizzati affidandosi alla protezione divina, ruolo esercitato in passato da Persefone, Demetra e da Ercole, sostituiti dalla Vergine Maria e dall’Arcangelo Michele. Per palesare la propria fede si utilizzarono in un primo momento i ricoveri temporanei e le grotte e successivamente, anche, per opera del monachesimo, nacquero, in prossimità di sorgenti, e molto spesso su preesistenti strutture pagane, i romitori, le chiese e i santuari, ubicati sulle piste tratturali, o nelle immediate vicinanze.

Per recarsi verso luoghi sacri legati al culto della Madonna Incoronata e di San Michele Arcangelo, principali protettori del mondo pastorale, si utilizzavano i tratturi, per la presenza di servizi: fonti, posti di sosta e taverne.

Una commistione fra sacro e profano è riscontrabile nelle motivazioni che guidavano i pellegrini verso i santuari.

Nel mondo agro-pastorale la natura, anche se espressione di Dio, a volte si manifesta carica di forze misteriose che occorre placare, pertanto, accanto ai sentimenti di autentica religiosità, si possono trovare pregiudizi e superstizioni, in un limite molto labile fra religiosità e magia. Si andava in pellegrinaggio per invocare l’aiuto divino e per superare le difficoltà.

I pastori, alla vigilia della partenza per la Puglia, si recavano in chiesa e offrivano al loro patrono un cero “quello [il Santo] ti proteggeva per tutto il viaggio, allora si pativa assai, per il tratturo non si sapeva chi potevi trovare”<sup>1</sup>.

Prima del ritorno, andavano in pellegrinaggio al santuario di Monte Sant’Angelo e a quello della Madonna dell’Incoronata di Foggia, uno dei più

1. Testimonianza di anziani pastori di Castel del Monte e di Villetta Barrea (Gandolfi, 1999, p. 443).

antichi d'Italia, risalente secondo la tradizione all'XI secolo. La festa dell'Incoronata di Foggia, la Madonna nera, viene celebrata, ancora oggi, nell'ultimo sabato di aprile, come in molti altri luoghi di culto sparsi sugli assi tratturali, ed è meta di numerosi pellegrini provenienti dalla Puglia e dalle regioni vicine. Con la scomparsa della transumanza sopravvivono, anche se oscurati dai grandi pellegrinaggi organizzati verso Lourdes, o verso San Giovanni Rotondo (San Pio), i vecchi cammini, verso i santuari mariani e micaelici. Il proliferare di iniziative tendenti a favorire i cammini religiosi e non si spiega con l'incremento di un nuovo tipo di turismo, destinato a crescere nei prossimi decenni, lo *slow tourism*, un camminare nella natura che possa far ritrovare attraverso l'armonia della natura, l'armonia che è dentro di noi.

### 3. I cammini mariani

Presso il mondo pastorale, come testimoniato dalle numerose feste, santuari, cappelle votive sparsi lungo tutto il percorso tratturale dalla Puglia all'Abruzzo passando per il Molise, la devozione alla Madonna nera, venerata nel santuario dell'Incoronata di Foggia è molto sentita. Madonne simili con tali sembianze, le cosiddette sorelle miracolose, o Madonne della Transumanza, apparse per lo più a pastori, diversamente denominate, sono venerate lungo tutto il percorso tratturale che potremmo definire sacro, dalla costa alla montagna, da Pescasseroli (AQ) a Vasto (CH), da Santa Croce di Magliano (CB) a San Polo Matese (CB), da Serracapriola (FG) a Montagano (CB), ma anche a Roccapivara (CB), a Pesche (IS), a San Marco in Lamis (FG), solo per citarne alcune.

La Madonna è rappresentata con il volto nero (divenuto poi in molte statue ceruleo) che ricorda l'origine orientale, seduta su un albero di quercia, che allude alla forza vitale della natura. Il culto per la Madonna nera, così sentito nelle regioni della transumanza, è presente in tutta Europa, e non solo. Le Vergini Nere, venerate in regioni molto distanti fra di loro, presentano diversi elementi in comune: il colore scuro del volto, che spesso è stato ridipinto di bianco; le statue risalgono ad un periodo compreso fra l'XI e il XIII secolo, sono in legno, hanno tutte le stesse dimensioni, i colori degli abiti sono bianco, rosso e blu; la Madonna è rappresentata seduta su un piccolo trono, a forma cubica, che ricorda un tronco d'albero; i luoghi in cui sono venerate erano considerati sacri già nei tempi più remoti, dove si adoravano divinità femminili pagane. Le chiese dedicate alle Madonne Nere furono nel Medioevo importanti centri di pellegrinaggio, vi è una stretta relazione con le abbazie benedettine e cistercensi. Le storie miracolose, sulle origini e sui miracoli compiuti dalle Madonne, presentano analogie, inoltre, alcuni rituali e culti rivelano similitudini insolite che non possono essere spiegate né in senso cattolico, né in senso esoterico. Vicino ai luoghi di culto non mancano le sorgenti; l'acqua da sempre, in tutte le religioni, ha un potere sacro è simbolo della vita e della purificazione ed è associata a divinità femminili.

Fra i tanti cammini di fede dedicati alla Madonna dal volto nero, quello che ha un'ampia area geografica, per quanto riguarda la provenienza dei pellegrini, è il Cammino verso il santuario della Madonna di Canneto, nel comune di Settefrati (FR) e coinvolge le regioni Lazio, Abruzzo e Molise. La prima attestazione del santuario risale al 1288, ma già nel IV-III secolo a.C. si ha notizia di un culto pagano dedicato a Mefite: una divinità legata alle acque che ha dato il nome al fiume Melfa, affluente del Liri e ai riti di fertilità. Il santuario è ubicato a 1.030 m/slm nell'area del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio Molise, nella valle di Canneto, dominata dal Monte Meta e dai Monti della Camosciara, presso le sorgenti del fiume Melfa, non distante da due importanti piste tratturali: il Pescasseroli-Candela e il Castel di Sangro-Lucera. La valle di Canneto, coperta da una splendida faggeta, è area di transito e di commercio, fin dall'epoca preromana, fra i due versanti appenninici e rappresenta un percorso obbligato fra i bacini idrografici del Liri, del Sangro e dell'Alto Volturno, significativo il toponimo Tre Confini. Il passo dei Monaci a 1.967 m è un pianoro erboso, ai piedi della Meta, crocevia fra Lazio, Abruzzo, Molise, congiunge, e il nome lo rivela, luoghi importanti come le abbazie di Montecassino e di San Vincenzo al Volturno. Il santuario, dedicato alla Madonna, venerata con il nome di Vergine Bruna o Stella del Monte Meta, è ubicato nel luogo dove secondo una leggenda la Madonna sarebbe apparsa ad una pastorella e per un prodigio sarebbe scaturita una sorgente, da cui avrebbe avuto origine il fiume Melfa. I festeggiamenti iniziano il 18 agosto, il clou è il 22 agosto. Per l'occasione i fedeli giungono a Canneto, organizzati in "compagnie"<sup>2</sup>, provenienti da diversi cammini che convergono nella valle di Canneto. I pellegrini nel passato giungevano scalzi (ora non più), implorando grazie e soprattutto il dono di un figlio. Nei soli giorni di festa dal 18 al 22 di agosto, secondo gli ultimi dati disponibili al 2019, sono affluiti circa 30.000 pellegrini.

I rituali sono gli stessi: partenza dalla chiesa parrocchiale, dei paesi di provenienza, nelle ore notturne, che indica metaforicamente il passaggio dal buio, il peccato, alla luce, la salvezza. Il percorso si svolge prevalentemente in montagna, fra un continuo saliscendi; cappelle, chiese ed aule votive sono i luoghi di sosta lungo il cammino. Una volta giunti al santuario il rituale prevede di: compiere tre giri intorno alla chiesa, entrare in ginocchio ed uscire dalla chiesa senza mai volgere le spalle alla Madonna<sup>3</sup>. Presso le sorgenti del fiume Melfa le coppie si giurano amore eterno, si condivide, bagnandosi la

2. Si calcola che nel 2019 siano arrivate 60 Compagnie provenienti dal Lazio, 20 dal Molise e 13 dall'Abruzzo.

3. Lo stesso rituale si svolge nell'ultimo sabato di aprile presso altri santuari, in particolare quello dell'Incoronata di Foggia, ma anche a Santa Croce di Magliano in Molise, dove la festa è anche una rievocazione del lavoro pastorale, e per l'occasione viene lavorato un formaggio a pasta filata a forma di nastro intrecciato, lungo un metro e largo 20 cm.

fronte, il rito del paragaggio, ci si immerge nelle acque considerate miracolose. Recentemente per iniziativa di varie associazioni<sup>4</sup> sono stati individuati e resi percorribili, sulla scorta degli antichi sentieri, cinque cammini, facilmente accessibili, anche a coloro che praticano lo *slow tourism*. I cammini provengono: tre dal Lazio, uno dall'Abruzzo e uno dal Molise e hanno un percorso monodirezionale, portano tutti a Canneto.

Fra gli altri cammini dedicati al culto della Madonna si segnala "il cammino dell'acqua", dal Santuario della Madonna della Libera di Cercemaggiore a quello della Madonna dell'Addolorata di Castelpetroso. Il cammino, della durata di tre giorni, si svolge ai piedi del massiccio del Matese, si percorrono sentieri, mulattiere e segmenti del tratturo Pescasseroli-Candela, per una lunghezza complessiva di 60 km, in un continuo saliscendi, fra santuari della fede cattolica: Madonna della Libera di Cercemaggiore e Madonna dell'Addolorata di Castelpetroso e santuari della fede pagana come quello di Campochiaro ad Ercole Curino del IV sec. a.C., nonché resti archeologici dell'antica città romana di *Saepinum*. Altrettanto importanti sono gli elementi d'interesse ambientale-fisico: il tratturo che, in alcuni tratti, conserva l'originaria larghezza di 111 m, le sorgenti del Biferno, l'oasi del WWF di Guardiaregia-Campochiaro, con le spettacolari gole del torrente Quirino. Il cammino ai piedi del Matese offre anche l'occasione per confrontarsi non solo su temi religiosi, ma anche su tematiche riguardanti il turismo lento e le opportunità derivanti dalla recente istituzione del Parco Nazionale del Matese.

#### 4. I cammini micaelici

Fra le divinità protettrici del mondo pastorale una figura di rilievo è quella di San Michele Arcangelo la cui festa è celebrata l'8 maggio e il 29 settembre, le date coincidevano con la monticazione e con la demonticazione<sup>5</sup>. Il pastore, che durante il tragitto doveva affrontare tanti "perigli", si affidava alla protezione di Santi guerrieri fra i quali San Michele. Il culto dell'Arcangelo ha origini molto remote, in Occidente si sviluppò quando, secondo la tradizione, il 29 settembre del 493, l'Arcangelo apparve ad un pastore, sul Monte Gargano, davanti ad una grotta che divenne subito meta dei pellegrini che si recavano in Terra Santa, per salpare poi dal vicino porto di Siponto (Palestina, 1999,

4. Le associazioni Fondazione Cammino di Canneto, in collaborazione con le Compagnie e l'associazione *Caminando en grupo*, hanno diffuso recentemente la carta dei cammini.

5. Il percorso della monticazione si effettuava a maggio dopo la fiera di Foggia, i pastori con gli armenti tornavano in montagna e si contrapponeva al percorso inverso quello della demonticazione o scasata quando tra la prima e la seconda settimana di ottobre si abbandonava la montagna per l'arrivo in Puglia a svernare.

p. 465). Il santuario della grotta divenne “santuario nazionale” dei Longobardi, essi attribuirono alla protezione di San Michele la vittoria nei pressi di Siponto, sull’esercito dell’imperatore Costanzo II, e da quel momento il “capo delle milizie celesti” fu venerato anche come protettore della loro nazione, infatti, soldati longobardi custodivano e difendevano il santuario.

L’Arcangelo, con la spada sguainata, al pari di Ercole con la clava, rassicurava il pastore, esorcizzando la paura dell’ignoto. San Michele era adorato per la sua vittoria su Satana, rinchiuso nella grotta garganica, egli rappresentava la vittoria del bene sul male, l’eterno dualismo fra luce e tenebre. Lo stretto legame con il mondo sotterraneo e con l’acqua è evidenziato nell’ubicazione dei luoghi, spesso inaccessibili, dedicati al suo culto: per lo più grotte, cantoni e torrenti, dove, secondo la tradizione, si trovano le impronte del passaggio dell’Arcangelo. La forte devozione al Santo è documentata dalla presenza lungo i tratturi di chiese rupestri, grotte, patronati di città e stemmi comunali. In Molise sono circa una cinquantina i toponimi, riportati nelle tavolette al 25.000 dell’IGM, che riguardano San Michele. Leggende di apparizioni e di passaggi dell’Arcangelo segnano i luoghi a lui dedicati: il Santuario di Sant’Angelo in Grotte in Molise, ubicato nelle vicinanze del tratturo Pescasseroli-Candela, trova origine dal passaggio dell’Arcangelo che lì si sarebbe fermato e avrebbe raggiunto la Puglia, attraverso un cunicolo sotterraneo,

Al santuario ipogeo di Monte Sant’Angelo sul Gargano si giungeva dalla Via Sacra dei Longobardi, segmento del più lungo cammino religioso che partiva da Mont Saint Michael e portava alla Terra Santa, itinerario fra sacro e profano, in un mix di leggenda e fede. Si narra che la via sacra micaelica sia stata tracciata dal colpo di spada che l’Arcangelo infisse al diavolo per ricacciarlo nell’inferno. La riscoperta di questo cammino si deve all’impegno di varie associazioni fra le quali la Via Micaelica Molisana, quest’ultima ha ricostruito il percorso medievale Roma-Molise-Monte Sant’Angelo (fig. 1). Si attraversa il Molise, la via più breve per arrivare sul Gargano, percorrendo tratturi, tratturelli e bracci tratturali. Nel primo tratto, in territorio molisano, seguendo il tratturo Pescasseroli-Candela, si incrocia il braccio tratturale Matese-Cortile-Centocelle, e, nei pressi di Ripabottoni, si interseca il Celano-Foggia, tratturo centrale, fondamentale per il collegamento Abruzzo-Puglia, e dopo aver attraversato il Fortore (la Sciumara), per mezzo del braccio tratturale Nunziatella-Stignano si raggiunge San Marco in Lamis, San Giovanni Rotondo e Monte Sant’Angelo. Questo percorso molisano è puntellato di una decina di chiese ed eremi dedicati a San Michele<sup>6</sup> e in epoca più recente è stato sostituito da quello che da Bojano segue nel primo tratto il tratturo

6. Fra le tante chiese ed eremi si segnala l’eremo di San Michele a Foce, a Castel San Vincenzo (IS), che l’8 maggio è meta di pellegrinaggio; l’eremo, incastonato nella roccia del Monte San Michele, è raggiungibile solo a piedi, attraverso un sentiero impervio che si arrampica sulla parete della montagna.

Pescasseroli-Candela, incrocia la SS 17, toccando i centri di Gildone, Jelsi e i territori di Riccia, Gambatesa, Tufara, incrocia il tratturo Castel di Sangro-Lucera, e attraverso i bracci tratturali Pozzo delle Capre-Triolo e il tratturello Annunziata-Stigliano raggiunge San Marco in Lamis, San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo. Al ritorno si segue un percorso diverso per avere la possibilità di visitare il santuario dell'Incoronata di Foggia. Lungo i cammini si congiungevano diverse Compagnie provenienti dalle varie direzioni, importante era la compagnia proveniente dal Matese campano. In questi ultimi anni, ad eccezione degli anni del Covid, i cammini sono stati riproposti e sempre più numerosi sono i moderni pellegrini che si recano alla grotta dell'Arcangelo, ma, raramente a piedi.

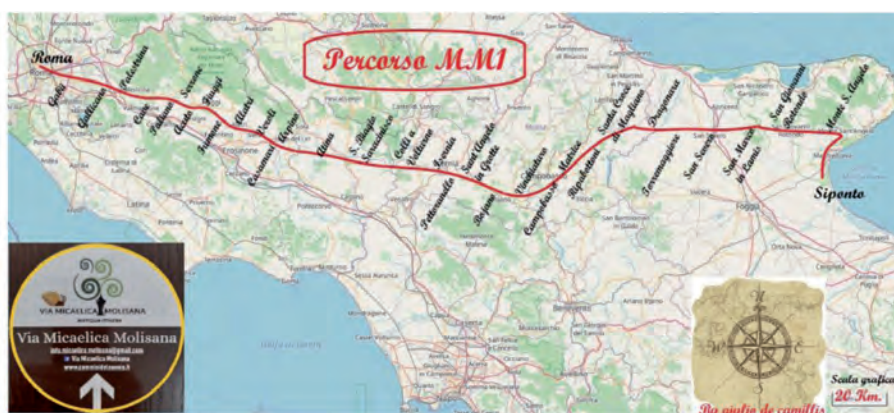


Fig. 1 - L'antico percorso micaelico da Roma a Monte Sant'Angelo (Fonte: elaborazione dell'Associazione Via Micaelica Molisana)

## 5. Conclusioni

La religiosità popolare, che si manifesta prevalentemente attraverso i cammini della fede, è stata considerata troppo spesso come residuo di un passato da dimenticare, irretita da aspetti esteriori e folcloristici, non immune da contraddizioni e limiti, una diatriba sulla quale si sono cimentati studiosi di chiara fama, quali Giustino Fortunato, Ernesto de Martino e non ultimo Carlo Levi. Ai fini del presente lavoro non interessa entrare nel merito della discussione, si vuole porre l'attenzione sulla persistenza dei pellegrinaggi che esistono e resistono.

Ben vengano i cammini della fede lungo i tratturi, si possono proporre anche altri percorsi: delle cinte sannite, dei castelli, dei prodotti tipici, degli



odori, dei colori; basti pensare al giallo delle ginestre nella tarda primavera. I cammini della fede lungo i tratturi sono importanti non solo per le motivazioni sopra esposte, ma anche perché rappresentano l'occasione per riflettere sull'importanza della rete tratturale, oggi gravemente compromessa, occupata da infrastrutture o da colture, sommersa dalla vegetazione spontanea, nei tratti dove la natura ha avuto il sopravvento<sup>7</sup>. I cammini della fede, lungo i tratturi, possono far riflettere sull'urgenza degli interventi, per salvaguardare i tratti non ancora compromessi che vanno difesi, custoditi e curati, e sul futuro del patrimonio culturale lungo le terre della transumanza, dal 2019 patrimonio immateriale dell'umanità. È auspicabile che un'offerta turistica integrata superi i confini amministrativi e possa rispondere a una nuova domanda turistica, sempre più incentrata sulla naturalità, autenticità e tipicità, sul “vivere diverso”, uno *slow tourism*, destinato a crescere nei prossimi decenni, un camminare nella natura che possa far ritrovare, anche a chi è ateo, la bellezza del creato e la sacralità della natura.

## Riferimenti bibliografici

- Castagnoli C.S. (1997), “I tratturi del Molise fra tutela e protezione”, in *Atti del Convegno, European Regional Science Association 37<sup>th</sup> Congress, Roma, 26-29 agosto 1997*, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, CD, Roma.
- Castagnoli C.S. (1999), “Un esempio di progettualità per la tutela e la fruizione dei tratturi”, in Castagnoli C.S., Paone N., a cura di, *Valorizzazione gestione e conservazione dei tratturi*, UPROM, Campobasso, pp. 17-39.
- Castagnoli C.S. (2004), “La memoria dei toponimi”, in Università G. D'Annunzio Chieti-Pescara, Università degli Studi del Molise, a cura di, *Antiche infrastrutture per uno sviluppo compatibile*, Dierre Edizioni, S. Salvo (CH), pp. 927-324.
- Castagnoli C.S. (2021), “Il paesaggio della transumanza da patrimonio dell'umanità a fattore di sviluppo locale”, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo, Atti del Convegno Nazionale della Società di Studi Geografici di Firenze, Firenze 4-5 giugno 2020*, Società di Studi Geografici di Firenze, Firenze, pp. 625-636.
- Gandolfi A. (1999), “I santuari, le feste e i pellegrinaggi nelle comunità pastorali centroappenniniche”, in Petrocelli E., a cura di, *La civiltà della transumanza*, Cosmo Iannone Editore, Isernia, p. 443.
- Palestina C. (1999), “La transumanza e i pellegrinaggi nella Regione del Vulture”, in Petrocelli E., a cura di, *La civiltà della transumanza*, Cosmo Iannone Editore, Isernia, p. 465.
- Petrocelli E. (2011), *Itinerari sulla via della Transumanza, Abruzzo-Molise-Campania-Puglia-Basilicata*, Touring Editore, Milano.

7. Infatti, nel 2007, il World Monument Fund ha lanciato l'allarme segnalando i tratturi del Molise fra i 100 siti culturali nel mondo a grave rischio di scomparsa.

*Cammini religiosi e itinerari  
storico-culturali per la valorizzazione  
delle aree interne della Sardegna.  
Il distretto Gennargentu Mandrolisai*

di *Sebastiana Nocco\**

## **1. Introduzione**

Da qualche tempo in Italia e negli altri paesi europei si assiste a un interesse crescente verso cammini e itinerari culturali, alcuni anche a tematismo religioso, la cui importanza è stata sancita fin dal 1987 con l'istituzione del programma "Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa", il cui primo esempio è stato il Cammino di Santiago di Compostela (Berti, 2012).

E se fin dall'antichità la religione è stata una delle prime motivazioni di mobilità, oggi a percorrere cammini o antiche vie di pellegrinaggio sono spesso anche coloro i quali praticano forme di *slow tourism*, prediligendo modalità di viaggiare lente nelle quali, piuttosto che sulla destinazione, l'interesse è focalizzato sul viaggio attraverso paesaggi culturali e naturali e sul bisogno di mobilità esperienziale che è lo scopo stesso del viaggiare.

Il cammino, nel quale gli elementi "laici" sono spesso prevalenti su quelli religiosi, diventa così un momento di raccoglimento, una pausa dalla fretta e dal rumore della quotidianità. Il turista *slow* è attento al valore simbolico della destinazione, a una spiritualità intesa come coinvolgimento emotivo, ricerca di autenticità e autorealizzazione; svolge un ruolo attivo che, attraverso pratiche polisensoriali, sia fonte di arricchimento culturale, benessere, serenità, gioia e salute (Timothy, Boyd, 2015; Olsen, Trono, 2018).

Come dimostrano numerosi casi di studio, cammini e itinerari costituiscono un'opportunità per conservare e valorizzare il patrimonio culturale e paesaggistico delle regioni ma, allo stesso tempo, sono anche potenti strumenti per innescare processi virtuosi di sviluppo locale sostenibile. In particolare nelle zone interne e marginali, anche in quelle più povere e con maggiori criticità, essi possono generare opportunità imprenditoriali e lavorative in grado di aumentare la redditività economica, stimolare la rigenerazione sociale,

\* ISEM-CNR.



migliorare le condizioni di vita delle comunità rurali (Meyer, 2004; Briedenhann, Wickens, 2004; Lourens, 2007; Trono, 2017; Cardia, 2018).

Si tratta di un modello innovativo e multidimensionale di sviluppo che, mettendo insieme componenti fondamentali quali religione, cultura, ambiente e territorio, può avere grandi possibilità di successo anche in Sardegna, e soprattutto nelle sue aree interne, ricche di potenzialità ancora in parte inesprese (Nocco, 2020).

Il presente lavoro intende soffermarsi in particolare sul distretto Gennargentu-Mandrolisai, una delle settantadue aree italiane oggetto della Strategia Nazionale per le Aree Interne, nella quale da tempo è in corso un progressivo e inesorabile processo di decremento demografico e di invecchiamento della popolazione, legato anche alle croniche carenze di servizi essenziali, quali mobilità, sanità e istruzione.

## **2. Cammini, itinerari e sviluppo locale**

Cammini e itinerari hanno un ruolo molto importante nella creazione dello spazio turistico, dato che hanno un potenziale immenso come dispositivi per la narrazione del senso dei luoghi e delle loro specificità fisiche, culturali e simboliche (Timothy, Boyd, 2015; MacLeod, 2017).

Infatti, per il fatto stesso di essere strutturati secondo una linea di connessione, lungo un percorso lineare o circolare, essi mettono insieme attività turistiche e attrazioni presenti in differenti località di destinazione che, considerate singolarmente, non avrebbero il potenziale per attirare un gran numero di visitatori. In questo modo, invece, essi diventano parte di un sistema nel quale è proprio il percorso che li valorizza. Inoltre, collegando diverse destinazioni e i loro elementi naturali e storico-culturali, inducono i turisti a visitare anche quei luoghi meno noti e frequentati, ma ricchi di peculiarità, offrendosi come un nuovo modo per promuovere il patrimonio dei territori (Olsen, Trono, 2018).

La presenza di itinerari turistici ha, infine, effetti positivi anche sul benessere economico e sociale delle comunità locali, ne valorizza le conoscenze e ne favorisce la partecipazione attiva, stimola la cooperazione tra aree locali e la collaborazione con tutti gli attori del territorio e con le istituzioni.

Sono infatti le comunità locali, insieme al patrimonio culturale, i perni su cui si basa l'attrattività di un itinerario, che dovrà essere innestato nel tessuto delle realtà territoriali viste nelle loro specificità storico-religiose, culturali, economiche e sociali.

Questi elementi consentono di elaborare un'offerta turistica che sia espressione delle diversità culturali locali, organizzata pertanto in funzione di attributi di riconoscibilità, in grado di proporre un turismo creativo fondato sul

coinvolgimento in esperienze genuine e autentiche, sul contatto con la cultura attraverso un'interazione partecipativa che favorisce la conoscenza e la relazione, rivolta a un viaggiatore che vuole sentirsi un residente temporaneo in una comunità ospitante consapevole (Rizzo, Rizzo, Trono, 2013).

Numerosi casi di studio mostrano come questa nuova forma di turismo abbia incrementato un indotto variegato e capace di influire positivamente soprattutto sullo sviluppo di aree rurali, interne e marginali, favorendo un miglioramento complessivo della qualità della vita delle comunità locali con la creazione di nuovi posti di lavoro in piccole imprese familiari nel settore artigianale, gastronomico, del ristoro e dell'accoglienza, del trasporto locale e dei servizi (Bambi, Barbari, 2015; Trono, 2017; Castronuovo, Trono, 2021; Mariotti *et al.*, 2021).

### **3. I “Cammini di Sardegna e gli itinerari turistico-religiosi e dello Spirito”**

La Sardegna, isola al centro del Mediterraneo, custodisce un patrimonio naturalistico e storico-culturale che è valorizzato e sfruttato ai fini culturali e turistici solo in parte. Infatti, essa è meta prevalentemente di flussi stagionali, per lo più limitati ai mesi estivi e alle aree prossime alla fascia costiera, mentre restano ancora poco visitate le aree interne, ricche di grandi peculiarità, ma anche di risorse materiali e immateriali finora sfruttate in modo molto limitato (Corsale, Sistu, 2019).

Proprio in queste zone marginali, per lo più ignote al turismo di massa, invece, itinerari e cammini storico-culturali e religiosi – consentendo la riscoperta in modalità “lenta” dei territori e delle comunità, dei loro valori identitari, della memoria dei luoghi – sono uno strumento valido per attrarre quella fascia di utenza alla ricerca di un turismo di qualità, attento ai valori ambientali, culturali, esperienziali e sensoriali.

I cammini, infatti, grazie al clima mite della Sardegna, sono fruibili in qualsiasi momento dell'anno, anche in periodo di bassa stagione e possono essere percorsi a piedi, a cavallo o con il Trenino Verde. Proprio con l'obiettivo di destagionalizzare e diversificare i flussi turistici, la Regione Autonoma ha puntato da tempo anche sulla filiera del turismo religioso, attivando un apposito *Registro* nel quale risultano già iscritti otto cammini (Nocco, 2020).

Tra questi, un esempio di successo è il *Cammino Minerario di Santa Barbara* che attraversa le aree minerarie dismesse del Sulcis-Iglesiente-Guspinese, ma che ha in progetto di includere a breve anche alcune zone della Nurra e del Sarrabus-Gerrei (Pinna, 2020).

La pandemia di Covid-19 ha determinato una maggiore propensione a spostarsi nel tempo libero verso destinazioni di prossimità, raggiungibili preferi-

bilmente con mezzi propri e caratterizzate da ampi spazi all'aperto. Una tendenza che va di pari passo con una maggiore attenzione verso stili di vita che consentano di conciliare maggiormente i tempi del lavoro, della famiglia, della vita privata e la scelta di luoghi caratterizzati da ritmi di vita meno frenetici e da una elevata qualità dell'ambiente (Nocco, 2021).

La Sardegna, per le sue caratteristiche geografiche – in particolare l'insularità, la bassa densità abitativa, la scarsa antropizzazione – può rispondere alla nuova domanda di turismo che potrebbe caratterizzare la ripresa post-Covid-19, seguendo *trend* già evidenziati nel periodo precedente, caratterizzati da “un aumento della domanda di esperienze da vivere *en plain air* e in luoghi poco affollati, di cui la Sardegna è ricca, a condizione però che venga soddisfatto quel bisogno divenuto ormai imprescindibile di *safety and security*” (Mariotti, Camerada, Lampreu, 2020, p. 585).

#### **4. Il territorio del Gennargentu-Mandrolisai tra criticità e potenzialità**

Il territorio della Comunità Montana Gennargentu-Mandrolisai è situato nella parte centrale della Sardegna, nella provincia di Nuoro e comprende undici piccoli comuni montani.

L'area – che si estende per una superficie di 563,54 km<sup>2</sup>, pari al 2,3% di quella regionale, con una popolazione residente di circa 14.000 abitanti, l'1% dell'intera popolazione sarda – è stata individuata come area di intervento SNAI con delibera regionale del 2015 ([www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne)).

La Strategia d'area, denominata *Una vita di qualità nel cuore della Sardegna*, approvata nel febbraio 2019 e finanziata con 9 milioni di euro, punta sul miglioramento dei servizi essenziali – le cui carenze costituiscono le criticità maggiori – e propone nuove “soluzioni sartoriali” capaci di innescare un'inversione di tendenza che freni lo spopolamento e consenta di avviare progetti di sviluppo locale basati sulla promozione e valorizzazione del territorio attraverso turismo e cultura ([www.gennargentumandrolisai.it/ente/notizie/36](http://www.gennargentumandrolisai.it/ente/notizie/36)).

L'area è caratterizzata, infatti, da un patrimonio materiale e immateriale ricchissimo e per certi versi unico, che costituisce la sua principale potenzialità, al momento valorizzato solo in minima parte anche a causa della carenza di infrastrutture e servizi a supporto del turismo. Ai suoi numerosi attrattori turistici di valenza ambientale, culturale, archeologica, storica e paesaggistica, si uniscono una varietà di espressioni della cultura immateriale che consentono di proporre un prodotto turistico competitivo in grado di valorizzare un ambiente ricco di biodiversità, riqualificare i territori, rivitalizzare le tradizioni e i mestieri tipici del territorio, godere di odori, sapori e colori che regalano

un viaggio immersivo ed emozionante attraverso luoghi densi di valore simbolico, di autenticità e di fascino.

Un'esperienza polisensoriale che potrà avvalersi della rete dei sentieri e del recupero di vecchi cammini e tratti di linea ferroviaria dismessa che consentano modalità alternative di fruizione dei luoghi, che guardano anche al turismo lento.

## **5. Santuari, cammini e sentieri per conoscere e valorizzare il territorio**

Un aspetto importante può essere a nostro avviso anche la valorizzazione dei numerosi santuari campestri presenti nel distretto, in particolare di quelli dotati di alloggi temporanei un tempo destinati ad ospitare i pellegrini durante la novena. Alcuni hanno peraltro origini molto antiche che rivelano storie affascinanti e in parte ancora da ricostruire del tutto, fatte talvolta di misteriosi rinvenimenti o tentativi di furto di statue o altri oggetti di culto da parte degli abitanti dei paesi limitrofi, alle quali spesso sono legate le leggende di fondazione degli stessi santuari, in assenza di documenti storici che confermino l'origine della devozione (Meloni, Schena, 2019).

La maggior parte di questi novenari continuano ad essere officiati in occasione della festa, che in genere si svolge in un periodo compreso tra la tarda primavera e la fine di settembre, sebbene ormai attirino per lo più persone provenienti da un bacino d'utenza limitato ai paesi del circondario.

Nel caso dei santuari più importanti, che un tempo attiravano pellegrini provenienti da tutta l'isola, come San Mauro di Sorgono – nella cui facciata si trova il più grande rosone gotico della Sardegna, con i suoi 4,40 m di diametro – è ancora possibile ricostruire, attraverso la rilettura delle fonti storiche e la memoria orale dei più anziani, l'itinerario che essi percorrevano a piedi o a cavallo per raggiungerlo alla fine dell'Ottocento. Si tratta di cammini che oggi si snodano per lo più attraverso sentieri di campagna e mulattiere, ma che potrebbero essere riproposti agli amanti del *trekking*, delle passeggiate a cavallo o in bicicletta.

Inoltre, rivitalizzando la pratica della novena residenziale, accompagnata da balli e canti come in passato e dalla fiera nella quale si commerciava ogni genere di prodotti locali, è possibile ospitare i moderni pellegrini nelle strutture di accoglienza esistenti o in altri servizi ricettivi, organizzare escursioni e visite ai territori circostanti per conoscere il patrimonio naturalistico e archeologico, le attività produttive, le strutture culturali anche utilizzando i mezzi pubblici a disposizione, eventualmente integrati con mezzi a noleggio o servizi creati apposta per i turisti.

Siamo infatti convinti che anche i vecchi santuari possano continuare ad essere quel luogo “vivo” che, secondo Rech (2017), esercita su fedeli e pelle-

grini un'attrazione che non può essere interpretata in maniera univoca: luogo di devozione, meta di pellegrinaggi e, allo stesso tempo, anche di flussi turistici, ma soprattutto luogo di incontro tra le comunità.

Per avere un senso, infatti, i cammini devono avere relazione con pubblici diversi. Inoltre devono essere ben integrati con il sistema dei trasporti pubblici, in modo che siano facilmente raggiungibili, un fattore talvolta non scontato in aree marginali come quella qui analizzata.

## 6. Conclusioni

Le iniziative portate avanti in Barbagia Mandrolisai nel periodo precedente la pandemia, incentrate su percorsi tematici alla scoperta di territorio, cultura, saperi e prodotti tipici, quali “Autunno in Barbagia”, hanno dimostrato che quest'area ha una capacità di attrazione molto forte nei confronti dei turisti. Allo stesso tempo questa manifestazione costituisce un ottimo laboratorio di idee e di buone pratiche, la cui riuscita è merito della stretta collaborazione tra amministratori e operatori pubblici, imprenditori privati, associazioni di volontariato e comunità locali.

È tuttavia evidente che lo sviluppo di un intero distretto non può essere affidato solamente all'indotto derivato dalla presenza di turisti ma deve prevedere un ritorno alla modalità produttiva, puntando sulle vocazioni dei luoghi e sulle produzioni di qualità attraverso cui riteniamo sia ancora possibile innescare processi virtuosi di sviluppo territoriale sostenibile in grado di rivitalizzare queste aree montane, contrastare lo spopolamento e incoraggiare i giovani a continuare a vivere nei piccoli borghi.

Come afferma De Rossi (De Rossi, Mascino, 2020, p. 51), “questi non devono essere luoghi del consumo (di natura, di tradizioni, ecc.), ma innanzitutto territori della produzione: di nuove culture, di innovazioni sociali, di saperi e pratiche tecnorurali, di rinnovati modi di fare welfare e di interagire con l'ambiente... Qui non è un tema di progettare le aree interne come fossero un recinto a sé stante, ma di prefigurare un progetto complessivo sul tema del *Riabitare l'Italia*”.

## Riferimenti bibliografici

- Bambi G., Barbari M., eds. (2015), *The European Pilgrimage Routes for promoting sustainable and quality tourism in rural areas. International Conference proceedings 4-6 December 2014, Firenze – Italy*, Firenze University Press, Firenze.
- Berti E. (2012), *Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa: tra ricerca di identità e progetto di paesaggio*, Firenze University Press, Firenze.
- Briedenhann J., Wickens E. (2004), “Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas - Vibrant hope or impossible dream?”, *Tourism Management*, 25: 71-79, DOI: 10.1016/S0261- 5177(03)00063-3.

- Cardia G. (2018), "Routes and itineraries as a means of contribution for sustainable tourism development", in Katsoni V., Valander, eds., *Innovative approaches to tourism and leisure Fourth International Conference IACuDiT, Athens 2017*, Springer, Cham, pp. 17-33.
- Castronuovo V., Trono A. (2021), "The Via Francigena del Sud: The value of pilgrimage routes in the development of inland areas. The state of the art of two emblematic cases", *Revista Galega de Economía*, 30, 3: 1-18, DOI: 10.15304/rge.30.3.7701.
- Corsale A., Sistu G., a cura di (2019), *Sardegna. Geografie di un'isola*, FrancoAngeli, Milano.
- De Rossi A., Mascino L. (2020), "Sull'importanza di spazio e territorio nel progetto delle aree interne", in Fenu N., a cura di, *Aree interne e covid*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa, pp. 48-55.
- Lourens M. (2007), "Route tourism: A roadmap for successful destinations and local economic development", *Development Southern Africa*, 24, 3: 475-490, DOI: 10.1080/03768350701445574.
- MacLeod N. (2017), "The role of trails in the creation of tourist space", *Journal of Heritage Tourism*, 12, 5: 423-430, DOI: 10.1080/1743873X.2016.1242590.
- Mariotti G., Camerada M.V., Lampreu S. (2020), "Covid-19 e turismo. Sardegna: opportunità e prospettive di sviluppo turistico", *Documenti Geografici*, 1 n.s.: 579-591, DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202001\_36.
- Mariotti G., Camerada M.V., Lampreu S., Carrus S. (2021), "Tourist vocation of the religious itineraries and perspectives of territorial development: The Santu Jacu Way in Sardinia (Italy)", *Revista Galega De Economía*, 30, 3: 1-23, DOI: 10.15304/rge.30.3.7549.
- Meloni M.G., Schena O., a cura di (2019), *Santuari d'Italia. Sardegna*, De Luca Editori d'Arte, Roma.
- Meyer D. (2004), *Tourism routes and gateways: key issues for the development of tourism routes and gateways and their potential for pro-poor tourism*, Overseas Development Institute, London, testo disponibile al sito [www.researchgate.net/publication/242371864\\_Key\\_issues\\_for\\_the\\_development\\_of\\_tourism\\_routes\\_and\\_gateways\\_and\\_their\\_potential\\_for\\_Pro-Poor\\_Tourism](http://www.researchgate.net/publication/242371864_Key_issues_for_the_development_of_tourism_routes_and_gateways_and_their_potential_for_Pro-Poor_Tourism).
- Nocco S. (2020), "I 'Cammini di Sardegna e gli itinerari turistico-religiosi e dello Spirito': un'opportunità di sviluppo per le aree interne della Sardegna?" *RiMe*, 7/ III n.s.: 209-237, DOI: 10.7410/1447.
- Nocco S. (2021), "Mobilità, organizzazione dello spazio e percezione dei luoghi in Sardegna tra vecchie pestilenze e nuove pandemie", *RiMe*, n. 9/III n.s.: 295-323, DOI: 10.7410/1525.
- Olsen D.H., Trono A., eds. (2018), *Religious Pilgrimage Routes and Trails: Sustainable Development and Management*, CABI Publishing, Wallingford.
- Pinna G. (2020), *Il cammino minerario di Santa Barbara. A piedi in Sardegna tra storia e natura*, ed. II, Terre di mezzo editore, Milano.
- Rech G. (2017), "La vitalità dei santuari: luoghi di pellegrinaggio, turismo e incontri", *Annali di studi religiosi*, 18: 135-142.
- Rizzo L.S., Rizzo R.G., Trono A. (2013), "Religious itineraries as the Driving Forces behind Sustainable Local Development in the Veneto? Towards a Proposal for

Promoting an Unusual and Often ‘Subliminal’ Form of Heritage: Sanctuaries and Minor Churches”, *AlmaTourism. Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 4, 7: 59-92, DOI: 10.6092/issn.2036-5195/3909.

Timothy D.J., Boyd W.S. (2015), *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*, Channel View Publication, Bristol.

Trono A. (2017), “Itinerari culturali e percorsi religiosi: gestione e valorizzazione”, in Calò Mariani M.S., Trono A., a cura di, *Le Vie della Misericordia. Arte, cultura e percorsi mariani tra Oriente e Occidente. The Ways of Mercy. Arts, Culture and Marian routes between East and West*, Congedo Editore, Galatina (LE), pp. 617-634.

# *Il Cammino per la Madonna Nera di Tindari come strumento di rigenerazione territoriale\**

di *Barbara Sambataro\*\**, *Gianni Petino\*\**

## **1. Introduzione**

In Italia, Paese permeato da una religiosità di antiche radici, il culto cristiano si è sviluppato in due direzioni connesse tra loro: una di tipo strettamente *culturale*, che utilizza cioè i canali artistici, letterari, filosofici e teologici per celebrare il “sacro”; l'altra di natura *culturale*, che contiene in sé gli aspetti e le espressioni liturgiche, i santuari e tutto ciò che riguarda il sentimento religioso, di cui una delle maggiori espressioni è il Cammino. Gli itinerari percorsi dai pellegrini, storicamente documentati dai moltissimi diari di viaggio giunti sino a noi, hanno poi alimentato delle riflessioni su una “potenzialità di sistemi lineari territoriali a disposizione” (Azzari, Dallari, 2019) nello scenario Mediterraneo, potenzialità che potrebbe rivelarsi strategica per lo sviluppo locale sostenibile. Le nostre osservazioni partono dal presupposto secondo cui il turismo dell'*heritage* religioso potrebbe permettere al pellegrino di riscoprire zone rurali non battute dai viaggiatori “di massa”, inserendosi così nella visione più ampia di un turismo rispettoso dei territori in cui il percorso si snoda, divenendo opportunità di relazione con le comunità locali in un sistema integrato di cultura e ospitalità tradizionali. In particolare, il filo sottile che lega il Cammino dei Santuari mariani in Sicilia, oltre a segnare le vie della devozione nell'Isola, svela tesori artistici e naturalistici per troppo tempo celati. Per questo motivo, nel presente contributo il Cammino della Madonna Nera di Tindari assume una connotazione sia esperienziale che turistica; al valore spirituale del suo culto storicamente determinato, si affianca infatti quello strettamente economico per la promozione e la conse-

\* Per quanto la ricerca sia stata svolta congiuntamente, a Barbara Sambataro sono ascrivibili i punti 1, 2 e 4, mentre a Gianni Petino, il punto 3, la cartografia e il corredo tabellare.

\*\* Dipartimento di Scienze politiche e sociali, Università degli Studi di Catania.



guente “messa a profitto” dei territori circostanti il Santuario, con l’obiettivo di partire dal turismo lento per approdare a nuovi *lifestyles* sostenibili ed inclusivi, che riscoprano in chiave moderna gli antichi luoghi dello spirito. Nello scenario contemporaneo il pellegrinaggio equivale ad un percorso interiore in cui la dimensione umana sembra riprendere il suo tempo: una dimensione che ha trasformato il pellegrino medievale (la cui concezione del Cammino era di natura esclusivamente devozionale o penitenziale) in un viandante indipendente, che sceglie di non avvalersi dei moderni mezzi di trasporto per abbracciare una filosofia immersiva del paesaggio che lo circonda. Infatti rispetto al turismo meramente religioso, che si esaurisce nella visita a luoghi specifici considerati sacri, il Cammino viene vissuto come “complementare al luogo religioso finale” (Petino, 2018), ovvero parte prima ed integrante di un desiderio di spiritualità non confinata entro l’elemento puramente religioso.

Seppure si tratti di un turismo considerato ancora di nicchia, il pellegrinaggio ha quindi tutte le carte in regola per diventare veicolo di benessere e sviluppo territoriale, favorendo le reti di contatto tra le comunità locali entro un’ottica proiettata alla multiculturalità e allo stesso tempo alla valorizzazione delle singole identità culturali. Il nostro progetto si muove nella prospettiva della interdisciplinarietà: esso nasce dall’impegno di mettere in luce le risorse, le peculiarità e le capacità attrattive di realtà locali considerate marginali, superandone i “limiti” dovuti ad incuria e insane gestioni territoriali che ne hanno avvilito le radici identitarie piegandole alle esigenze utilitaristiche del turismo di massa; dalle nostre riflessioni è emersa la necessità di lavorare in sinergia con gli enti locali e regionali, le associazioni del territorio, e più in generale con tutti gli attori delle aree interne delle province interessate all’ipotesi di un percorso turistico, al fine di stilare sia una proposta di turismo realmente sostenibile, sia un modello organizzativo – che si realizza nel percorso verso il Santuario di Tindari – adeguato alle esigenze dei pellegrini e replicabile nel tempo.

## **2. Cammino, spiritualità e fruizione dei beni culturali**

Contrariamente a quanto avviene nell’Islam, dove il pellegrinaggio è uno dei precetti che ogni fedele deve rispettare, nel Cristianesimo il Cammino è una “scelta”, ha cioè una natura facoltativa che nei secoli ne ha condizionato le sorti, la diffusione e le motivazioni. Abbandonando la prospettiva meramente storica in favore di una visione del pellegrinaggio come fenomeno collettivo, si scorge una pur lenta virata dall’introspezione alla condivisione, intesa come interazione attiva con le espressioni artistiche e le peculiarità del territorio ospite. Per il pellegrino contemporaneo il Cammino rappresenta un’esperienza emozionale, educativa e soprattutto di partecipazione: egli vuole immergersi nella realtà che lo circonda, apprenderne la cultura, viverne le suggestioni, con

l'obiettivo di tornare a casa "arricchito" sia spiritualmente che da un punto di vista nozionistico. Spesso i pellegrini sono giovani, in cerca di un'esperienza fluida, intensa, che sfugga a parametri univoci ma sia all'insegna della sostenibilità. Al luogo sacro viene quindi preferito l'itinerario, che permette l'accesso a "quell'antico palinsesto che è il sistema-paesaggio, di decodificarlo e di interpretarlo, di coglierne il significato ambientale, religioso, storico e culturale" (Rizzo L.S., Rizzo R., Trono, 2013): in altre parole, l'itinerario rende il paesaggio fruibile. Il Cammino non è il luogo d'arrivo, quindi, ma il tragitto; esso deve essere modulato tenendo conto di alcuni fattori fondamentali, alcuni dei quali riguardano la soggettività del pellegrino (giorni a disposizione, capacità adattive al percorso) mentre altri sono il frutto del dialogo tra gli attori coinvolti nel territorio di riferimento, cui viene chiesto di "attribuire all'offerta nuove dimensioni" (Fasolo, 2014) in considerazione degli sviluppi del turismo religioso, e più in generale culturale. Il nostro lavoro di ricerca, inserendosi in questo quadro, ha portato alla proposta di individuazione di un itinerario utile per potenziare pratiche di turismo sostenibile nella dualità cultura e culto. A onor del vero va detto che negli ultimi anni si è assistito a un certo interesse per l'area e diverse sono state le iniziative che hanno avuto il merito di attrarre l'attenzione dei decisori pubblici<sup>1</sup>.

### 3. Il contesto territoriale e l'ipotesi di percorso

Come già accennato, questo studio si propone di presentare una strategia per la rivitalizzazione di alcuni comuni siciliani in parte ascrivibili alle cosiddette "aree interne", tramite uno strumento direzionale assieme all'integrazione di azioni autocentrate di *slow tourism*. Il progetto è stato specificamente localizzato in un'area della Sicilia nord-orientale che comprende 13 comuni che, nel ripensare la ripartenza post-pandemia, punta allo sviluppo di un sistema di mobilità in grado di interconnettere, lungo il percorso, peculiarità culturali, caratteristiche ambientali e valori paesaggistici.

La significativa riduzione della domanda del turismo mondiale a seguito della pandemia di Covid-19 sta spingendo verso una profonda crisi economica non solo le comunità locali ma anche tutti gli operatori coinvolti nel settore turistico. Molto probabilmente, sulla scia della pandemia, la voglia di viaggiare non cambierà nel medio termine e rimarrà rilevante; tuttavia, l'impatto del

1. Un esempio è il progetto, promosso dalla Regione Sicilia e dal dipartimento del turismo, dello sport e dello spettacolo e sottoscritto dai Comuni di Oliveri, Basicò, Montalbano Elicona e San Piero Patti, in collaborazione con l'Associazione "Camminare i Peloritani", che mirava a realizzare una convenzione per la partecipazione delle parti alla fornitura dei servizi e alla promozione dell'iniziativa turistica nell'ambito del Cammino "Valle del Tindari".

Covid-19 potrebbe stimolare l'uso di attività turistiche sostenibili (Petino *et al.*, 2021). Quindi nel ripensare la ripartenza c'è la necessità di valorizzare il turismo post-pandemia, inserendo una scelta strategica con l'obiettivo di valorizzare le potenzialità di un hinterland a tratti a carattere marginale, rispetto a centri o poli urbani maggiormente attrattivi e in particolare attraverso il “disegno” di un percorso a sfondo religioso, in quanto generatore di nuovi paesaggi ecologicamente interconnessi.

Le aree interne sono state definite come territori caratterizzati da spopolamento e degrado, e a notevole distanza da snodi che offrono servizi essenziali, come istruzione, salute e mobilità; tuttavia, essi sono anche riconosciuti come fattori essenziali della coesione territoriale, come fattori chiave della giustizia spaziale e centrali nella definizione del diritto di cittadinanza. A livello nazionale, alcuni gruppi di comuni maggiormente periferici sono stati selezionati per sperimentare progetti pilota (aree progetto) di sviluppo socio-economico (Barca *et al.*, 2014; Visentin, 2019); nello specifico del presente studio ci si è voluti invece concentrare su aree non beneficiarie di tale attenzione che, nonostante ciò, risultano essere depositarie di un potenziale turistico molto probabilmente fruibile solo a seguito della realizzazione di un percorso. Nel complesso l'area dei 13 comuni mostra una perdita di popolazione complessiva del 4,44% nel periodo compreso tra il 2001 e il 2021. Le cifre apparentemente non sono elevate ma, analizzando i dati in tab. 1, si può osservare come nove comuni su 13 registrino una perdita di popolazione, che nel caso di Casalvecchio Siculo raggiunge addirittura il 34,8%; per ragioni di sintesi si rimanda alla stessa tabella per ulteriori informazioni relative alla popolazione e alle caratteristiche fisiche dei comuni. Dal punto di vista delle allocazioni territoriali si riporta di seguito uno schema riassuntivo (tab. 2), dal quale è possibile rilevare il peso della componente “rurale” dei comuni attraverso i dati dell'Indice di Ruralità; questo indice è quello dell'Istituto Italiano di Statistica e mette in relazione la superficie agricola utilizzata (SAU) e il territorio comunale (ISTAT, 2021).

Per interpretare e rappresentare la consistenza strutturale dell'offerta turistica sono stati utilizzati due indicatori: il Tourism Function Index (TFI, 2021) e il Tourism Penetration Index (TPI, 2021). Il primo ci aiuta a comprendere le fasi crescenti della penetrazione turistica per misurare la concentrazione spaziale del turismo; a questo sono state apportate modifiche per adeguarlo alle mutate condizioni dell'ospitalità turistica (dalle camere d'albergo ai posti letto, e per considerare all'interno dell'indicatore anche B&B, case vacanza, ecc.) (Borzyszkowski *et al.*, 2016; Salvatore *et al.*, 2018). Il secondo indicatore aiuta a comprendere l'aumento del peso del settore turistico nell'economia generale, considerando l'aumento dei posti letto come un fenomeno positivo per l'economia, ma allo stesso tempo considerando i suoi effetti negativi dal punto di vista fisico e dell'ambiente sociale (gentrificazione, espansione urbana incontrollata, aumento dei prezzi, ecc.) (McElroy, de Albuquerque, 1998). Ai predetti indica-

tori ne abbiamo aggiunto un terzo, calcolato dall'ISTAT secondo le prescrizioni della Legge n. 77 del 17 luglio 2020 recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, al fine di evidenziare il nesso turistico territoriale e consentire l'accesso a misure di sostegno mirate in favore delle imprese dei settori del commercio, della ristorazione e delle strutture ricettive colpite dalla prolungata riduzione dei flussi turistici. Sempre alla tab. 2 si può fare riferimento per altre informazioni relative alla nuova classificazione SNAI (2021-2027) e al Valore Culturale così come calcolato dall'ISPRA (2017).

*Tab. 1 - Evoluzione demografica dei comuni interessati dal percorso*

	<i>Popolazione (ISTAT, 2021)</i>	<i>Diff. Pop. 2001/2021</i>	<i>Indice di vecchiaia (ISTAT, 2021)</i>	<i>Superficie (ISTAT, 2021)</i>	<i>Densità (ISTAT, 2021) (ab/km<sup>2</sup>)</i>	<i>Profilo altimetrico</i>
Casalvecchio Siculo	749	-34,80%	315,9	33,62	22,28	Montagna interna
Castroreale	2.255	-22,40%	275,0	53,07	42,49	Collina litoranea
Falcone	2.703	-5,30%	201,2	9,34	289,5	Collina litoranea
Furci Siculo	3.205	-2,20%	190,4	17,91	178,92	Montagna litoranea
Furnari	3.753	10,70%	194,2	13,55	276,89	Collina litoranea
Oliveri	2.036	-3,28%	257,5	10,43	195,12	Collina litoranea
Patti	12.788	-2,40%	193,2	50,08	255,37	Collina litoranea
Rodi Milici	1.957	-16,30%	259,1	36,54	53,55	Collina litoranea
Sant'Alessio Siculo	1.488	10,70%	222,3	6,17	241,26	Montagna litoranea
Santa Lucia del Mela	4.453	-5,30%	178,2	85,67	51,98	Montagna interna
Santa Teresa di Riva	9.271	4,00%	194,9	8,12	1142,1	Montagna litoranea
Savoca	1.660	-0,70%	145,6	9,08	182,91	Montagna litoranea
Terme Vigliatore	7.165	9,50%	150,3	13,23	541,65	Collina litoranea

*Fonte:* elaborazione degli autori su dati ISTAT.

In buona sostanza le due tabelle citate sembrerebbero “fotografare” una condizione classica per i territori marginali e insulari, cioè una buona dotazione ma potenziale di beni materiali e immateriali, un lento ma inarrestabile spopolamento di giovani in età da lavoro, un altrettanto inesorabile invecchiamento, una scarsa capacità di penetrazione delle attività turistiche, con qualche rara eccezione dei comuni costieri. Da queste considerazioni discende l’utilità di recuperare e istituzionalizzare un percorso turistico come reale chance di rifunzionalizzazione di territori che, a prescindere da tutti gli indicatori utilizzabili, sembra rimanere ai margini dello sviluppo socio-economico.

*Tab. 2 - Principali caratteristiche territoriali dei comuni interessati dal percorso*

	<i>Classificazione SNAI 2021</i>	<i>Indice di ruralità (SAU/km<sup>2</sup>)</i>	<i>Tourism Penetration Index or accommodation density index (beds on km<sup>2</sup>) (Warszyńska, 1985; Widz, 2020)</i>	<i>Tourist Function Index (beds on population) (Borzyszkowski et al., 2016)</i>
Casalvecchio Siculo	Periferico	Basso	No tourism penetration activity	No tourist activity
Castroreale	Intermedio	Medio	No tourism penetration activity	No tourist activity
Falcone	Cintura	Medio	Moderate penetration tourism activity	Little tourist activity
Furci Siculo	Intermedio	Basso	Moderate penetration tourism activity	Little tourist activity
Furnari	Intermedio	Medio	Predominant penetration tourism activity	Predominantly tourist commune
Oliveri	Cintura	Alto	Moderate penetration tourism activity	Little tourist activity
Patti	Intermedio	Alto	Important penetration tourism activity	Important but not predominant tourist activity
Rodì Milici	Cintura	Medio	No tourism penetration activity	No tourist activity
Sant’Alessio Siculo	Periferico	Basso	No tourism penetration activity	No tourist activity
Santa Lucia del Mela	Cintura	Medio	No tourism penetration activity	No tourist activity
Santa Teresa di Riva	Intermedio	Basso	Predominant penetration tourism activity	Important but not predominant tourist
Savoca	Periferico	Basso	Moderate penetration tourism activity	Little tourist activity
Terme Vigliatore	Cintura	Medio	Predominant penetration tourism activity	Important but not predominant tourist activity

Tab. 2 (segue) - Principali caratteristiche territoriali dei comuni interessati dal percorso

	<i>Classificazione dei comuni secondo la densità turistica (Legge 17 luglio 2020 - ISTAT, 2020)</i>	<i>Cultural Value (ISPRA, 2017)</i>
Casalvecchio Siculo	Comune non turistico	Alto
Castroreale	Comune non turistico	Alto
Falcone	Comune turistico non appartenente a categoria specifica	Alto
Furci Siculo	Comune con vocazione marittima	Alto
Furnari	Comune con vocazione marittima	Alto
Oliveri	Comune con vocazione marittima	Medio
Patti	Comune a vocazione marittima e con vocazione culturale, storica, artistica e paesaggistica	Medio
Rodì Milici	Comune non turistico	Basso
Sant'Alessio Siculo	Comune con vocazione marittima	Alto
Santa Lucia del Mela	Comune non turistico	Alto
Santa Teresa di Riva	Comune turistico non appartenente a categoria specifica	Medio
Savoca	Comune a vocazione marittima e con vocazione culturale, storica, artistica e paesaggistica	Alto
Terme Vigliatore	Comune con vocazione marittima	Alto

Fonte: elaborazione degli autori su dati ISTAT, SNAI e ISPRA.

Il percorso, così come da noi identificato (fig. 1) seppur in prima approssimazione, risulta di una lunghezza pari a circa 100 km per andare e tornare al medesimo punto di partenza. Il tragitto dell'andata, coincidente con quello del ritorno, è stato ritenuto suddivisibile in tre tronconi. Le misurazioni sono state realizzate attraverso l'utilizzo di opportune rilevazioni GPS, percorrendo più volte e in diverse fasi il tracciato. Il lavoro sul campo ha permesso non soltanto di localizzare il percorso in sé ma anche di individuare una serie di elementi puntuali e significativi quali chiese, aree di sosta, icone votive, santuari, ecc.

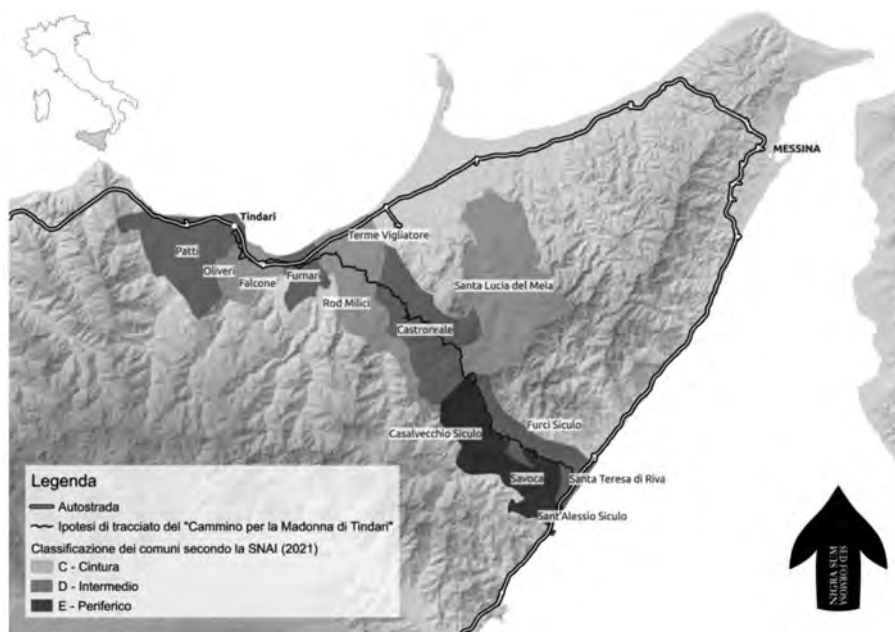


Fig. 1 - Carta d'insieme del percorso turistico (Fonte: dati ISTAT e SNAI)

#### 4. Conclusioni

L'itinerario da noi proposto, vissuto come memoria collettiva di devozione e di attraversamento di nuovi luoghi, è oggi in forte crescita e caratterizza un filone importante del turismo in Sicilia, quello religioso. Tale itinerario è stato immaginato cercando di coniugare un'adeguata accuratezza nell'osservazione delle opportunità e le ricadute socio-economiche. È evidente che per far diventare il "percorso" un "Cammino" dovranno essere compiuti ulteriori passi come la definizione di una *governance* attraverso cui co-progettare, programmare e pianificare interventi di rielaborazione socio-economica, capaci di attivare economie altre. È altresì palese che il lavoro sin qui svolto è per certi versi limitato, ma fondamentale per attivare i processi auspicabili di rigenerazione territoriale.

## Riferimenti bibliografici

- Azzari M., Dallari F. (2019), “Le vie romee dell’Europa e del Mediterraneo di viandanti, pellegrini e mercanti. Le strade dell’identità europea nelle pratiche contemporanee”, in Salvatori F., a cura di, *L’apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017)*, a cura di F. Salvatori, A.Ge.I., Roma, pp. 935-944.
- Barca F., Casavola P., Lucatelli S. (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne: Definizione, obiettivi, strumenti e governance*, MUVAl, Roma, p. 31.
- Borzyszkowski J., Marczak M., Zarebski P. (2016), “Spatial diversity of tourist function development: the municipalities of Poland’s West Pomerania province”, *Acta geographica Slovenica*, 56, 2: 267-276, Anton Melik Geographical Institute, Ljubljana, Slovenia.
- Fasolo M. (2014), *Tyndaris e il suo territorio, vol. II, Carta archeologica del territorio di Tindari e materiali*, mediaGeo, Roma.
- McElroy J.L., de Albuquerque K. (1998), “Tourism Penetration Index in Small Caribbean Islands”, *Annals of Tourism Research*, 25, 1: 145-168, Elsevier, Amsterdam, Netherlands.
- Petino G. (2018), “Nigra sum sed formosa. L’opportunità di rivalorizzare le aree interne attraverso il turismo religioso. L’ipotesi del Cammino per la Madonna nera di Tindari”, in Calò Mariani M.S., a cura di, *The Way of Marcy*, ed. Congedo, Galatina (LE), pp. 527-540.
- Petino G., Reina G., Privitera D. (2021), “Cycling Tourism and Revitalization in the Sicilian Hinterland: A Case Study in the Taormina-Etna District”, *Sustainability*, 13, 10022, DOI: 10.3390/su131810022.
- Rizzo L.S., Rizzo R.G., Trono A. (2013), “Itinerari Religiosi come Motori di Sviluppo Locale Sostenibile in Veneto? Per una Proposta di Valorizzazione di Heritage non Consueto o spesso ‘Inavvertito’: i Santuari e le Chiese Minori”, *Almatourism, Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 7, pp. 59-92.
- Salvatore R., Chiodo E., Fantini A. (2018), “Tourism transition in peripheral rural areas: Theories, issues and strategies”, *Annals of Tourism Research*, 68: 41-51, DOI: 10.1016/j.annals.2017.11.003.
- Visentin F. (2019), “Idro-geografie e senso del luogo: Dalle memorie a ruolo delle comunità locali”, *Semestr. Stud. Ric. Geogr.*, 31: 119-135.



# *Le strade militari del “fronte sud-occidentale” (Alpi Marittime) tra sfide di gestione e opportunità di sviluppo turistico*

di *Pietro Piana\**, *Mauro Spotorno\**

## **1. Rigenerazione territoriale delle strade militari: un'opportunità di sviluppo turistico *slow***

Compreso tra il Piemonte, la Liguria e il Dipartimento delle Alpi Marittime (Francia), il cosiddetto “fronte sud-occidentale” copre un territorio di frontiera storicamente conteso da Italia e Francia ma caratterizzato da un confine “liquido” che riflette comuni aspetti culturali e linguistici e una stratificazione di memorie secolari. La costruzione di una frontiera fortificata risale all'unificazione dell'Italia nel 1861, con la cessione alla Francia di Nizza e della Savoia, un processo che subì un'intensificazione dalla fine dell'Ottocento fino alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale con la realizzazione del Vallo Alpino del Littorio, sul versante italiano e della Linea Maginot alpina, in territorio francese. Seppur interessata solo marginalmente dagli eventi bellici, l'area è stata profondamente segnata nel suo assetto territoriale e paesaggistico e ancora adesso si caratterizza per la presenza di un complesso sistema di fortificazioni e strade militari in diverso stato di conservazione e solo in parte valorizzate a fini turistici.

Un caso virtuoso è quello della cosiddetta Alta Via del Sale tra Monesi (Imperia) e Limone Piemonte (Cuneo). Si tratta di un tracciato in quota impostato prevalentemente lungo il principale spartiacque alpino al confine tra Italia e Francia che si sviluppa per 56 km. L'itinerario, che ha diversi raccordi con la rete sentieristica delle valli italiane e francesi attraversate, è transitabile a piedi, in bicicletta e, previo pagamento di un pedaggio, con veicoli a motore idonei a percorrere strade di montagna. Le varianti e i collegamenti, quasi tutti percorribili anche in mtb, consentono una grande varietà di tracciati con diversi livelli di difficoltà che consentono di raggiungere la costa ligure. Si

\* Dipartimento di Scienze politiche e internazionali, Università degli Studi di Genova.

tratta di un sistema di antiche vie che collegavano il mare alla pianura attraverso le Alpi, utilizzato fin dall'antichità a fini commerciali per il trasporto del sale e di altri beni, ma anche come via per la transumanza stagionale e in tempi relativamente più recenti a fini strategico-militari. Le fortificazioni della zona (ad esempio quelle del Colle di Tenda o in prossimità della Cima di Marta) conferiscono all'itinerario un interesse di tipo storico culturale che si associa a quello turistico-ricreativo, valorizzato da un'offerta composita di attività proposte da un tour operator locale, nonché da un sito web aggiornato e facilmente consultabile.

Analizzando il territorio del fronte sud-occidentale nel suo complesso, emerge tuttavia come l'Alta Via del Sale sia un esempio isolato, e che in tanti altri casi la valorizzazione delle strade militari e delle installazioni ad esse associate a fini turistici sia quasi del tutto assente. È il caso dell'ex strada militare che da Bersezio (piccolo nucleo di una convalle della Valle Stura di Demonte) conduce al Valico di Collalunga, sul confine italo-francese. Si tratta di uno dei tanti esempi di tracciati storici trascurati o quasi del tutto distrutti ma che ancora conservano in tratti distintivi del paesaggio l'eredità di vicende storiche plurisecolari. La riqualificazione di queste strutture in un contesto di crescente attenzione a fenomeni turistici *slow* può costituire un'alternativa sostenibile e duratura al turismo sciistico sempre più in crisi a causa del riscaldamento climatico globale. Affrontando il caso di studio della strada militare di Collalunga, il presente contributo intende evidenziare, partendo da un'analisi storico-geografica fondata anche sullo studio della cartografia storica, le potenzialità della rigenerazione territoriale del fronte sud-occidentale come volano di sviluppo turistico.

## **2. La strada di Collalunga, evoluzione e prospettive di sviluppo**

### *2.1. Evoluzione di un territorio di confine tra Italia e Francia*

Situata in prossimità del principale crinale alpino che in questo settore separa la Valle Stura di Demonte in Provincia di Cuneo (Piemonte) dalla Valle della Tinée (Tinea) nel Dipartimento Francese delle Alpi Marittime, l'area di studio si caratterizza per la sua natura di territorio di confine tra il Piemonte e la Costa Azzurra, due regioni che, seppur oggi separate amministrativamente, condividono una ricca eredità storico-culturale che ha proprio nella dorsale alpina un elemento geografico di identità comune. Si tratta dunque, come si è rammentato in precedenza, di un confine liquido e permeabile, la cui evoluzione nei secoli riflette l'intricata vicenda storica di un territorio culturalmente omogeneo ma politicamente conteso.

Una storia che in parte è anche debitrice della morfologia dell'area. Infatti la Stura di Demonte, di cui quella indagata costituisce una convalle del suo

versante idrografico destro, sale dal pianalto di Cuneo (636 m a Borgo San Dalmazzo) al confine italo-francese con regolare pendenza ed incontra un unico ostacolo naturale solo in corrispondenza – forse non a caso – della stretta delle “barricate” di Pontebernardo. Questa sua caratteristica, unita alla modesta altitudine del valico del Colle della Maddalena (o de Larche), posto a soli 1.996 m di quota, ne ha fatto da sempre un agevole asse di transito, frequentato sin dall’antichità<sup>1</sup>. Il solco vallivo della Stura è quasi per intero inciso lungo il contatto tra le formazioni sedimentarie mesozoiche e cenozoiche del suo versante idrografico sinistro e quelle del Massiccio Cristallino (in prevalenza gneiss), sicché il Vallone dei Bagni di Vinadio, alla cui testata si colloca il Valico di Collalunga, è in gran parte inciso nelle formazioni del Massiccio Cristallino dell’Argentera (Malaroda, 1970), dando vita ad uno scenario aspro e severo, con pendii contrassegnati da elevati coefficienti di deflusso superficiale ed elevato contributo idrico all’intero bacino della Stura e presenza di numerosi laghetti formatisi entro conche riconducibili al glacialismo quaternario. Ad esso si deve anche il modellamento della parte mediana del Vallone dei Bagni dal caratteristico profilo ad U, un fondo vallivo che tra la località Bagni (1.305 m) ed il nucleo di Callieri, poco più a monte, presenta un’area relativamente pianeggiante che con un brusco risalto – lungo il quale si inerpica la strada militare che sale verso il Valico di Collalunga – separa dalla porzione superiore del vallone.

Tutto ciò si rispecchia nei caratteri identitari del paesaggio culturale, condizionati dalle dinamiche geopolitiche degli ultimi due secoli, ma che ancora mostrano le diverse “vocazioni” di quest’area alpina di transito tra il Mediterraneo e la Pianura Padana. Il nuovo confine italo-francese lungo le Alpi Marittime, così come definito dal Trattato di Torino (1860) siglato in occasione della cessione di Nizza e della Savoia alla Francia, fu oggetto di aspre critiche a causa della sua arbitrarietà e poca corrispondenza con la geografia fisica e umana dei luoghi. Nel 1873 il patriota e docente di storia e geografia Celestino Peroglio denunciò la fallacia del nuovo confine, definito un “prodigio di assurdità” dal punto di vista geografico, etnografico, doganale e militare (Peroglio, 1873, pp. 112-113).

L’incongruenza del tracciato risiedeva principalmente nel fatto che in quest’area venne largamente disatteso il principio del confine naturale, in questo caso in favore del Regno d’Italia. I Savoia riuscirono a mantenere una zona cuscinetto con funzione difensiva lungo il versante nizzardo tra Collalunga e il Monte Saccarello che includeva i territori di caccia del Re Vittorio Emanuele nei comuni di Briga e Tenda (Val Roia), il villaggio di Mollières e ampi pascoli nelle valli della Vésubie, della Tinée e della Valdeblorre.

1. Non a caso all’imboccatura della valle era sorto, con evidenti funzioni di controllo e difensive, l’insediamento romano di Pedona, attuale Borgo San Dalmazzo (Boggia P., Boggia G., 1986, p. 12).

Alla scala dell'intero arco alpino occidentale, l'approssimazione con cui vennero definiti gli accordi di confine lasciò diverse situazioni ambigue dove la poca chiarezza dei termini, e la mancanza di riscontri a livello topografico, è ancora adesso causa di contese tra Italia e Francia, primo fra tutti il caso del Monte Bianco. Per l'area di Collalunga la ridefinizione del confine avvenuta in occasione della redazione del Trattato di Parigi (1947) lasciò spazio a controversie a causa della discrepanza tra le coordinate geodetiche indicate nel testo dell'accordo e l'andamento del confine nella cartografia ufficiale. Per i francesi esso coincideva con quanto previsto dal testo del trattato, che collocava il confine lungo la cresta principale, che in quest'area non corrisponde alla linea spartiacque; per l'Italia il confine correva invece lungo quest'ultima, così come indicato nella cartografia, secondo il principio della divisione delle acque, dato che i piccoli laghi a ridosso della linea di cresta sono nel bacino dello Stura, in Italia. La questione si protrasse fino a tempi relativamente recenti; solo in seguito ad un accordo internazionale siglato nel 1989 la versione francese prevalse, e oggi l'area dei laghi di Collalunga, idrograficamente in Italia, appartiene alla Francia<sup>2</sup>.

Dalla fine del XIX secolo l'esigenza di rinforzare le difese di confine si tradusse in una generale militarizzazione di un'area la cui vocazione originaria era invece legata alla sua natura di territorio di passaggio per attività commerciali, sovente di contrabbando. Secondo testimonianze orali, il valico di Collalunga era il più frequentato nella zona di Vinadio, al punto che in alcuni casi vi si svolgevano sorte di "mercati del contrabbando" ad alta quota tra italiani e francesi. Uno spiazzo in prossimità della Cima di Collalunga era il luogo deputato per scambi informali tra contrabbandieri provenienti dai due versanti delle Alpi attraverso una fitta rete di mulattiere di cui si ha testimonianza nella cartografia storica (Celauro, 2014)<sup>3</sup>.

Dalla seconda metà dell'Ottocento la zona fu frequentata da alpinisti ed escursionisti, una sorta di vocazione outdoor "ante litteram" che è ben documentata in letteratura, in particolare nelle guide CAI redatte a cura di Martelli e Vaccarone (1889), Dellepiane (1896) e Bobba (1908). Il sistema di mulattiere utilizzate a fini commerciali e dai pastori delle valli Stura e Tinea ben si prestava all'uso escursionistico, e le guide enfatizzano la possibilità di collegamento con la Val Tinea dal versante piemontese, in particolare Santo Stefano e Douanse.

In curiosa concomitanza con l'edizione delle prime guide escursionistiche, l'area fu interessata dalle prime operazioni di militarizzazione a seguito

2. GECT, Parco Europeo Alpi Marittime/Mercantour, *Storie di Frontiera, un confine da immaginare*, <https://it.marittimemercantour.eu/territorio/cultura/29>.

3. In particolare, si vedano la *Carte de l'État-Major* (1820-1866), la *Gran Carta degli Stati Sardi in terraferma* (1852, 1:50.000, foglio 71, Vinadio); la *Carta Speciale della Frontiera Occidentale* (1907, 1:50.000, foglio E12, Vinadio).

dell'adesione dell'Italia alla Triplice Alleanza nel 1882. Si deve però rilevare che, nonostante la presenza di numerosi passaggi di valico raggiungibili tramite mulattiere, il crinale alpino tra Valle Stura e Val Tinea era ritenuto di difficile attraversamento a causa delle lunghe distanze e dell'inclusione degli stessi valichi all'interno del territorio italiano (Dabormida, 1878). Ragion per cui si riteneva improbabile un'invasione straniera attraverso le valli in destra idrografica dello Stura. Ipotesi viceversa considerata come possibile a partire dal Colle della Maddalena, lungo la valle principale, i cui ponti erano stati pertanto minati dallo stesso governo italiano nel caso si fosse reso necessario fronteggiare un'invasione francese (Strafforello, 1891). Non stupisce dunque che a questo periodo risalgono le prime installazioni militari dell'area di Collalunga sottoforma di trune, ma che al contempo si limitassero a piccoli ricoveri di emergenza realizzati dagli Alpini, tra cui la Truna del Colle della Guercia (1893) e quella del Passo di Collalunga (1887).

Il processo di fortificazione del confine si consolidò nei primi decenni del Novecento con la realizzazione delle opere del Vallo Alpino del Littorio, formato da tre linee difensive di cui la prima lungo la frontiera, presidiate dalla G.a.F. (Guardia alla Frontiera). Le opere della Valle Stura facevano parte del III settore del Vallo Alpino, che includeva il III gruppo capisaldi Collalunga e Brabacana (Gallo, 2019). Durante gli anni Trenta le valli alpine vedono l'apertura di innumerevoli cantieri, strade militari e teleferiche. A questo periodo risalgono buona parte delle installazioni dell'area di Collalunga, compresa la strada militare oggi largamente rimaneggiata, risalente al 1936. Dell'ambizioso progetto di fortificazione del confine poche opere furono portate a termine. Il Vallone di Collalunga, considerato vulnerabile in quanto agevolmente percorribile direttamente dal confine, fu oggetto di particolari installazioni difensive che tuttavia non furono mai del tutto completate.

Le opere della G.a.F. sono ancora largamente rinvenibili sul territorio, seppur ormai quasi interamente in stato di avanzato degrado. Si tratta di un complesso di ricoveri, opere in caverna, casematte, casermette difensive, postazioni anticarro, da mitragliatrici e da mortai, due teleferiche e i ruderi delle trune tardo ottocentesche realizzate dagli Alpini (Corino, 1997). Tra le opere spicca una particolare costruzione la cui forma ricorda vagamente la prua di una nave, in posizione prominente a dominare l'ampio vallone sottostante in un contesto paesaggistico particolarmente suggestivo a 2.450 m di quota (fig. 1).



*Fig. 1 - Particolare struttura presso Collalunga e inquadramento geografico dell'area di studio (Fonte: foto di E. Belmondo)*

## *2.2. Situazione attuale e scenari di rigenerazione territoriale*

Superata Vinadio, in corrispondenza del nucleo di Pianche s'innesta in sponda destra dell'asse vallivo della Stura il vallone dei Bagni. Dopo una decina di chilometri di salita si apre in un ampio pianoro in corrispondenza della confluenza dei rii dell'Ischiator, che drena l'omonimo vallone, quello dell'Ischiauda e quello del Corborant, che drena il vallone di Collalunga. Qui, in posizione leggermente rialzata, sorgono i tre nuclei che costituiscono la frazione Bagni di Vinadio (Bagni, Besmorello e Strepeis). Il Vallone dei Bagni prosegue quindi con andamento nord-est sud-ovest e la sua ampiezza va via via riducendosi fino al risalto in prossimità del nucleo di San Bernolfo ai cui piedi inizia la carrareccia militare. La popolazione residente nell'area ammonta a 66 residenti dei quali 45 a Bagni, 3 a Besmorello, 15 a Strepeis e 3 a San Bernolfo.

La gran parte delle abitazioni dell'intera frazione ha un utilizzo stagionale legato al turismo estivo e in minor misura invernale. Nel complesso si contano 153 edifici di cui 133 abitazioni residenziali. Risulta dunque di una discreta consistenza il patrimonio immobiliare ad uso produttivo o commerciale, destinato a funzioni turistico-ricettive, di ristorazione e bar. L'analisi della struttura della popolazione per età ed occupazione mostra dati relativamente confortanti. Il 62% del totale (41 individui) ricade nelle classi d'età comprese tra i 29 ed i 60 anni, i giovani di età inferiore ai 20 anni sono 13 e le persone aventi un'età superiore ai 60 anni 12. Gli occupati ammontano a 44 individui, valore

coerente con il dato relativamente alla consistenza delle coorti di popolazione in età lavorativa. Non disponiamo di dati disaggregati circa le tipologie di impiego, tuttavia, è presumibile che buona parte degli attivi siano impiegati nel comparto del turismo. Infatti in zona si contano 5 alberghi e 2 B&B.

Le forme di turismo qui praticate sono riconducibili a tre tipologie principali: il turismo montano estivo sovente a carattere anche escursionistico, quello sportivo sia estivo sia invernale e quello termale. Il primo è legato ad un turismo stanziale, un tempo di relativamente di lunga durata ed oggi per lo più con permanenze di una o due settimane o di non più di una settimana nelle locali strutture ricettive. Numerose le escursioni che, seguendo le strade militari storiche, portano ai laghi dell'Ischiator o di Collalunga ed ai rifugi Foches e Migliorero. Nei mesi estivi il turismo sportivo è connesso alla pratica dell'arrampicata sportiva, in quelli invernali l'area è invece meta di sci alpinisti o di appassionati dello sci di fondo, essendo attrezzata con piste aventi uno sviluppo complessivo di 25 km e differenti gradi di difficoltà. Ma sicuramente sino ad alcuni anni fa uno dei principali fattori d'attrazione turistica consisteva nel locale stabilimento termale. Da alcune iscrizioni rinvenute in valle si potrebbe supporre che le locali sorgenti sulfuree fossero note già in età romana, ma le prime descrizioni risalgono alla metà del XVI secolo e nel XVIII secolo vengono realizzate le prime strutture destinate alla loro fruizione.

A partire dall'inizio del Novecento le terme hanno subito una radicale trasformazione con la creazione di una struttura alberghiera, la realizzazione di una piscina scoperta, di una termale coperta, di una beauty farm, di un centro congressi e di attrezzature sportive. L'acqua sulfurea proviene da diverse fonti e presenta temperature comprese tra i 50 ed i 62 °C. Da diversi anni però lo stabilimento è chiuso al pubblico in quanto in ristrutturazione.

Seguendo il vallone dei Bagni si giunge al nucleo di San Bernolfo da dove ha inizio la vecchia strada militare che risale sino al Lago del Laus e di qui giunge ai laghi del valico di Collalunga. Il suo stato di conservazione, la leggibilità dei suoi caratteri costruttivi ed architettonici ed il suo inserimento nel paesaggio, sono ancora tutto sommato accettabili. Purtroppo però a partire dal lago ampie parti di essa sono state profondamente rimaneggiate al fine di migliorare l'accessibilità alle malghe poste nelle parti più elevate della valle ed in alcuni tratti il nuovo tracciato si discosta del tutto da quello storico, divenuto così difficilmente individuabile.

### **3. Note conclusive**

Il sistema difensivo del Piemonte sud-occidentale ha avuto storicamente il suo principale caposaldo nel Forte Albertino di Vinadio ed oggi è su questo manufatto che si concentrano gli interventi di riqualificazione e valorizzazione



turistica delle emergenze legate alle forme impresse nel paesaggio dalle strutture militari dell'area<sup>4</sup>. Tuttavia, si può ritenere che anche l'articolato complesso di strutture militari della fascia di confine che si sviluppa lungo l'asse della dorsale montuosa che delimita ad occidente la Valle Stura possa positivamente contribuire, se inserito in un organico sistema d'offerta, alla dinamica territoriale locale. D'altro canto, è probabile che in un futuro non troppo lontano gli effetti del cambiamento climatico riducano sempre più la durata della stagione sciistica invernale. In questo quadro appare importante, ed urgente, trovare sempre nuovi motivi di attrazione e di differenziazione dell'offerta turistica. Uno di essi potrebbe essere individuato nella rete di strade militari e nella conseguente possibilità di sviluppare una sorta di turismo escursionistico "della memoria", con interventi volti a rievocare una lunga storia che ha visto coinvolti non solo i militari, che qui hanno speso fatiche e competenze ma anche quelle folle di pastori, di contrabbandieri e di migranti che frequentavano questi percorsi.

## Riferimenti bibliografici

- Bobba G. (1908), *Alpi Marittime*, CAI, Torino.
- Boggia P., Boggia G. (1986), *La Valle Stura di Demonte*, L'Arciere, Cuneo.
- Celauro A. (2014), *Vite di confine: uno studio sul contrabbando nella Valle Stura di Demonte*, Tesi di Laurea Magistrale, Università di Torino.
- Corino P.G. (1997), *Valle Stura fortificata, alla riscoperta delle fortificazioni della Valle Stura di Demonte, dal forte di Vinadio alle opere in caverna del vallo alpino*, Melli, Borgone di Susa.
- Dabormida V.E. (1878), *La difesa della nostra Frontiera Occidentale in relazione agli ordinamenti militari odierni*, Loescher, Torino.
- Dellepiane G. (1896), *Guida per escursioni nelle Alpi e negli Appennini Liguri*, CAI, Genova.
- Gallo E. (2019), *Rappresentazione ed analisi spaziali mediante strumenti GIS per la valorizzazione del Vallo Alpino in Valle Stura*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino.
- Malaroda R. (1970), *Carta geologica del Massiccio dell'Argentera*, Società Geologica Italiana, Litografia Artistica Cartografica, Roma-Firenze.
- Martelli A.E., Vaccarone L. (1889), *Guida delle Alpi Occidentali, vol. I Marittime e Cozie*, CAI, Torino.
- Peroglio C. (1873), "Il più giusto confine dell'Italia a Occidente fra le Alpi e il mare", in *Pubblicazioni del Circolo Geografico Italiano sotto gli auspici di S.A.R. il principe Eugenio di Savoia Carignano*, 2: 111-131.
- Strafforello G. (1891), *La Patria. Geografia dell'Italia, Libro IV, Provincia di Cuneo*, Unione Tipografico-Editrice, Roma, Torino, Napoli.

4. Si veda ad esempio quanto previsto dal progetto Interreg – ALCOTRA MigrACTION.



*Attraverso le carte, attraverso la storia.  
Una proposta di valorizzazione delle trincee  
della Grande Guerra in Trentino\**

di Carolien Fornasari\*\*, Giannantonio Scaglione\*\*\*

## 1. Introduzione

Tra le numerose ricerche sulle forme di convergenza tra turismo e cultura (Richards, 2018), particolare attenzione è stata dedicata allo studio delle declinazioni di “turismo culturale” incentrate sulla valorizzazione di *dissonant heritage* (Tunbridge, Ashworth, 1996). Si tratta di una tipologia di patrimonio la cui rappresentazione e trasmissione al turista richiedono adeguate condizioni di apprendimento e interpretazione critica (Favretto, 2013), come è il caso della memoria legata a guerre e conflitti (Masetti, 2018).

In Trentino, campo di battaglia strategico durante la Grande Guerra, le tracce del conflitto sono state fin da subito al centro di iniziative di promozione turistica di stampo nazionalista, che hanno progressivamente assunto i toni della commemorazione e avuto come obiettivo la celebrazione della pace, soprattutto a seguito del secondo conflitto mondiale. Recentemente, la ricorrenza del centenario ha indotto un rinnovato e diffuso recupero del patrimonio storico-culturale legato al conflitto, che ha coinvolto numerosi attori locali. Tra questi, ha svolto un ruolo fondamentale il Museo Storico Italiano della Guerra (MSIG) di Rovereto, la cui *mission* è di “salvaguardare le memorie materiali ed immateriali [del conflitto] e di valorizzare il paesaggio storico”<sup>1</sup>. In tale ottica, il Museo coordina anche la Rete Trentino Grande Guerra, un “sistema territoriale che unisce associazioni, musei e istituzioni pubbliche e private

\* Il lavoro è frutto di riflessioni congiunte. Tuttavia, sono attribuibili a entrambi gli autori i paragrafi 1 e 4, a Carolien Fornasari il paragrafo 3, a Giannantonio Scaglione il paragrafo 2.

\*\* Dipartimento di Lettere e filosofia, Università degli Studi di Trento e Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

\*\*\* Dipartimento di Lettere e filosofia, Università degli Studi di Trento.

1. [www.museodellaguerra.it/chi-siamo/mission-e-storia/#1638185695127-06a71f30-129b](http://www.museodellaguerra.it/chi-siamo/mission-e-storia/#1638185695127-06a71f30-129b).

che in Trentino si occupano di studio, tutela e valorizzazione del patrimonio della Prima Guerra Mondiale<sup>2</sup>, e cura l'omonimo portale dedicato ai luoghi del conflitto<sup>3</sup>. Quest'ultimo coniuga vacanza attiva e fruizione del patrimonio territoriale proponendo diversi itinerari storico-culturali lungo le antiche trincee. Come ampiamente esplorato anche in altri contesti territoriali, percorsi di questo tipo costituiscono importanti strumenti di sviluppo e di valorizzazione turistico-culturale (Bozzato, 2016; Spagnoli, Varasano, 2020).

Il contributo si pone un duplice obiettivo. *In primis*, intende vagliare il valore delle carte storiche militari – oltre che come beni storico-culturali da tutelare – come fonti primarie per la restituzione dei trinceramenti del fronte trentino e della toponomastica coeva ai documenti analizzati; i toponimi sono un prezioso patrimonio intangibile (Cantile, 2016), ai cui studio, tutela e valorizzazione – azioni indispensabili per le frequenti trasformazioni che questi subiscono – l'apporto della cartografia storica è prezioso (Dai Prà, Gabellieri, Peretti, 2019; Boschian Bailo, Scaglione, 2021). Secondariamente, mira, attraverso l'analisi di una fonte cartografica militare debitamente selezionata, a proporre e valorizzare itinerari nuovi o esistenti che consentano ai fruitori di entrare in contatto con i lasciti materiali e immateriali della Guerra.

Il caso di studio è una porzione territoriale limitrofa al massiccio montuoso del Pasubio, importante teatro di battaglia durante il conflitto e oggetto di numerose rappresentazioni cartografiche a fini militari. La ricostruzione dei trinceramenti e il rilevamento dei toponimi è avvenuta a partire da una delle tante carte tattiche realizzate *in proelio* dagli ufficiali topografi del Regio Esercito italiano e conservata presso il fondo cartografico dell'archivio del MSIG<sup>4</sup>. L'obiettivo è quello di realizzare un prodotto digitale facilmente esportabile, capace di essere integrato, come nuovo livello informativo, alla mappa dei sentieri già esistente sul sito della Società Alpinisti Tridentini (SAT)<sup>5</sup>.

## 2. Turismo di guerra e valorizzazione del *dissonant heritage* in Trentino

In tema di valorizzazione turistica, elementi riconducibili a un passato “dissonante” e “controverso”, spesso sono stati posti in secondo piano perché ritenuti inadatti alla promozione (Tunbridge, Ashworth, 1996). Così non è

2. [www.trentinograndeguerra.it/context.jsp?area=102&ID\\_LINK=258&id\\_context=1091](http://www.trentinograndeguerra.it/context.jsp?area=102&ID_LINK=258&id_context=1091).

3. [www.trentinograndeguerra.it](http://www.trentinograndeguerra.it).

4. Lo studio si inserisce nel quadro delle attività di ricerca del Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione (GeCo) dell'Università di Trento presso il fondo cartografico del Museo Storico Italiano della Guerra, supportate dalla stipula, nel novembre 2021, di una convenzione di collaborazione scientifica tra le parti.

5. [www.sat.tn.it/sentieri/mappa-sentieri](http://www.sat.tn.it/sentieri/mappa-sentieri).

stato in Trentino, dove i lasciti della Guerra hanno dato, fin dall'immediato primo dopoguerra, un forte impulso alla produzione di offerte turistiche. Un ruolo significativo venne svolto da istituzioni nazionali, come il Touring Club Italiano, e da iniziative locali, come quelle del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto.

Già nel luglio del 1919 le cronache dei giornali italiani enfatizzavano la notizia che il Touring stesse organizzando un viaggio da Milano verso Riva del Garda e il resto del Trentino e Alto Adige per far conoscere le terre divenute finalmente italiane. Si trattava di una escursione nazionale nella Venezia tridentina, indetta a pochi mesi dalla fine del conflitto, che assunse una connotazione marcatamente patriottica: occorreva visitare i nuovi territori con lo scopo di "far conoscere l'Italia agli Italiani" (Senna, 2014, p. 541).

L'itinerario prevedeva anche la visita al fossato del castello del Buon Consiglio della città di Trento dove, nel 1916, erano stati giustiziati Fabio Filzi e Cesare Battisti. Si trattava, negli obiettivi del Touring, di mettere in risalto il sacrificio e il martirio della Grande Guerra e di condurre i turisti italiani in zone non più percorse dai viaggiatori della *Mitteleuropa* (Bagnaresi, 2014).

Nei due decenni successivi, il "turismo di guerra" accentuò sempre di più l'aspetto celebrativo: i luoghi della guerra diventarono i campi di battaglia. Tra il 19 e il 29 giugno del 1925, una nuova carovana di 300 soci compì "un pellegrinaggio di devozione e di italianità nei luoghi più memorabili e significativi della guerra" (Tegani, 1925, p. 113).

A fare da cornice a queste iniziative fu una intensa attività editoriale avviata sin dal 1927. Ne è un esempio la pubblicazione dei volumi della collana *Sui campi di battaglia*<sup>6</sup>, l'ultimo dei quali, *Sui campi di battaglia. Il Trentino, il Pasubio, gli altipiani. Guida storico-turistica* (1931), interamente dedicato al territorio trentino.

Dall'altra parte, all'indomani della Grande Guerra, l'iniziativa locale trentina si organizzava attorno alla fondazione di una istituzione di conservazione della memoria storica del conflitto. Nel 1921, con sede nel castello di Rovereto, veniva inaugurato il MSIG, che nel giro di pochi anni sarebbe diventato una delle più importanti istituzioni italiane dedicate alla guerra (Antonelli *et al.*, 2020). Recentemente, il Museo è stato promotore di una rimessa in valore del patrimonio materiale legato alla Grande Guerra. In occasione degli anni del centenario, ha contribuito, insieme alla Rete Trentino Grande Guerra, al-

6. Le prime edizioni dei volumi sono state stampate a Milano per i tipi del Touring Club Italiano: *Sui campi di battaglia. La nostra guerra*, 1927; *Sui campi di battaglia del medio e basso Isonzo. Guida storico-turistica*, 1927; *Sui campi di battaglia. Il Monte Grappa. Guida storico-turistica*, 1928; *Sui campi di battaglia. Il Cadore, la Carnia, l'Alto Isonzo. Guida storico-turistica*, 1929; *Sui campi di battaglia. Il Piave e il Montello. Guida storico-turistica*, 1929; *Sui campi di battaglia. Il Trentino, il Pasubio, gli altipiani. Guida storico-turistica*, 1931.

la programmazione avviata dalla Provincia autonoma di Trento di numerosi progetti culturali, di studi e ricerche, e di interventi di tutela e valorizzazione culturale.

A tali fini, l'apporto della cartografia storica di produzione e per uso militare è particolarmente prezioso e riconosciuto in misura crescente anche dagli amministratori territoriali. Una analisi critica e contestualizzata delle carte consente di evidenziare le trasformazioni materiali e immateriali di un territorio.

### **3. Le carte militari della Grande Guerra: da strumenti strategici a supporti per la valorizzazione turistica**

Le carte militari, oggi importanti fonti euristiche per la descrizione del conflitto e dei territori che ne hanno subito le conseguenze, furono, durante la Prima Guerra Mondiale, delle potenti “armi” (Boria, 2012). La loro produzione e il loro uso hanno determinato il coinvolgimento del sapere geografico nel conflitto sotto un duplice punto di vista. Da un lato, la cartografia militare è stata uno strumento geopolitico di propaganda nella costruzione dell'immaginario collettivo del nemico; dall'altro, ha ricoperto un ruolo strategico a supporto degli stati maggiori nella pianificazione delle operazioni offensive e difensive. Questo testimonia, come sostiene Yves Lacoste (1976) nel suo celebre saggio *La géographie ça sert d'abord à faire la guerre*, lo stretto legame tra arte bellica e produzione cartografica.

La Prima Guerra Mondiale, definita dallo storico della cartografia tedesco Imre Josef Demhardt “a terrible mother of invention” (2018, p. 241), ha costituito un vero laboratorio scientifico e cartografico, in cui pratiche di rappresentazione e tecniche di (tele)rilevamento, da un lato, e prassi bellica, dall'altro, si sono evolute di pari passo. La rilevanza quali-quantitativa e la varietà della produzione cartografica durante il conflitto sono state recentemente evidenziate da un progetto di classificazione realizzato presso il fondo cartografico del Museo della Terza Armata di Padova (Dai Prà, Gabellieri, 2020b). Lo studio ha riportato alla luce il valore militare – e messo in evidenza le potenzialità informative e narrative – di carte panoramiche, tattiche e distributive, carte del genio, di spionaggio, ecc., indagandone peculiarità, finalità e semiologia.

Per la loro grande scala – particolarmente diffuse erano le tavolette prodotte dall'Istituto Geografico Militare (IGM) alla scala 1:25.000, sulle quali venivano riportati manualmente gli aggiornamenti pressoché quotidiani delle posizioni delle truppe – e per la ricchezza di dettagli, le carte militari della Grande Guerra costituiscono ricchi serbatoi di informazioni. Attraverso di esse si possono rilevare, oltre alla cronologia degli avvenimenti bellici,

anche gli impatti territoriali, nonché le dinamiche politiche, economiche e sociali (Fontana, Pisetti, 2019) e i processi funzionali e identitari di territorializzazione, appropriazione e denominazione spaziale (Giraut, 2020) ad esse legate. Inoltre, la densa presenza di toponimi – “pour améliorer l’aspect opérationnel des cartes, la multiplication à l’extrême des noms et désignations s’avère indispensable” (Devos, Taborelli, Perarnau, 2020, p. 2) – rende possibile leggere in chiave documentale i frequenti processi di sovrapposizione dei nuovi toponimi di guerra ai nomi di luogo preesistenti che hanno arricchito i paesaggi toponomastici locali di nuove funzioni e valori simbolici (Giraut, 2020).

### 3.1. *Caso di studio*

Al fine di testimoniare la validità delle carte militari come solide basi scientifiche per la valorizzazione e la promozione turistica di itinerari legati alla Grande Guerra, in gran parte già conosciuti e documentati attraverso osservazioni dirette sul terreno, ci si è focalizzati su una porzione di territorio particolarmente strategica e ampiamente interessata dai combattimenti, quella del massiccio del Pasubio e delle valli che lo delimitano, raffigurata in una carta tattica conservata nel fondo cartografico del MSIG.

La *Carta al 25.000 con le difese italiane e austriache aggiornata all’agosto 1916* rappresenta il Pasubio e le sue zone limitrofe, dalla Vallarsa, in territorio trentino, all’Altopiano dei Sette Comuni, in provincia di Vicenza. Si tratta di una carta palinsesto realizzata su una base a stampa IGM, ovvero una tavoletta in scala 1:25.000 mappata nel 1886 dal Tenente Tagliaferro e dall’Aiutante Topografo Comandoli, successivamente aggiornata “colle ricognizioni generali del novembre 1912” effettuate dal Capitano Cibelli. Le linee del fronte all’agosto 1916 e le posizioni difensive italiane e austriache sono state disegnate manualmente e distinte grazie all’utilizzo di diversi colori, dagli ufficiali topografi della Prima Armata del Regio Esercito italiano.

Ci si è concentrati sul dettaglio della carta raffigurante la porzione di territorio trentino compresa tra la Vallarsa e il Monte Zugna. Si è effettuata una georeferenziazione della fonte all’interno del software QGIS, e, a seguire, si sono create delle tracce vettoriali per mettere in evidenza i campi trincerati e la rete di toponimi limitrofa alle stesse. L’operazione ha consentito di produrre un file in formato KML visualizzabile tramite Google Earth (fig. 1).



Fig. 1 - A sinistra: dettaglio della [Carta al 25.000 con le difese italiane e austriache aggiornata all'agosto 1916] del territorio tra la Vallarsa e il Monte Zugna (Fonte: Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra, Fondo cartografico, 7.43); a destra: evidenziazione dei trinceramenti e dei toponimi in file KML (Fonte: elaborazione di Giannantonio Scaglione)

### 3.2. Prospettive di valorizzazione

Sul sito della SAT è possibile visualizzare e scaricare in formato KML, Shapefile o GPX i tracciati dell'attuale rete sentieristica. Una *webmap* consente di attivare diversi livelli informativi, indicati nella legenda con vari simboli, suddivisi in "Punti di interesse" ("Bivacchi", "Località del catasto", "Punti di interesse", "Rifugi SAT") e "Percorsi" ("Sentieri SAT", "Sentieri a lunga percorrenza").

La comunicazione mirata all'interno del sito dei sentieri legati alla Grande Guerra, con il loro patrimonio storico-culturale, sia materiale che immateriale, arricchirebbe l'offerta turistica rivolta agli amanti della montagna e consen-



tirebbe di attrarre nuove categorie di turisti culturali. Pertanto, si auspica di presentare alla SAT i primi esiti della ricerca come possibile punto di partenza per una iniziativa congiunta di promozione turistica di tale patrimonio.

Il contributo della cartografia storica per la ricostruzione della storia territoriale trentina, con specifico riferimento agli eventi e ai processi di territorializzazione legati al conflitto, potrebbe inoltre essere comunicato all'interno del sito curato dal MSIG, come corollario alla presentazione dei sentieri della Grande Guerra ivi riportati.

Infine, la collocazione di pannelli informativi lungo i percorsi, riportanti vari dettagli di carte storiche militari con evidenziate le trincee e le linee del fronte ripercorse dai visitatori, con gli annessi toponimi, costituirebbe una efficace strategia comunicativa e di valorizzazione *in loco*.

#### 4. Conclusioni

La ricerca presentata, in fase preliminare di svolgimento, ancora limitata all'analisi di una singola fonte cartografica e con focus su una porzione di territorio circoscritta, costituisce una proposta di studio e valorizzazione estendibile a una scala di analisi più ampia, a interessare, potenzialmente, tutto il fronte trentino. La consistenza e la composizione del fondo cartografico del MSIG (oltre 6.000 carte di varia produzione e provenienza, soprattutto militari e prodotte durante la Grande Guerra), a cui il documento analizzato in questa sede appartiene, consentono infatti di effettuare sia letture comparative tra rappresentazioni di diverse zone del conflitto, sia ricostruzioni diacroniche rispetto ai cambiamenti avvenuti in una stessa area.

Oltre a contribuire alla già consolidata valorizzazione del patrimonio storico-culturale legato alla Grande Guerra in Trentino, attraverso la proposta di nuove chiavi di lettura, informazione e promozione, rivolte sia alla popolazione locale sia ai visitatori, tale percorso di ricerca permette, infine, di dare visibilità all'archivio del MSIG e alle sue collezioni, non solo cartografiche ma anche di plastici, fotografie e documenti testuali.

#### Riferimenti bibliografici

Antonelli Q., Pise A., Rasera F., Zadra C., a cura di (2020), *Cronache della guerra in casa. Scritture dal Trentino e dal Tirolo. 1914-1918*, MSIG, Rovereto.

Bagnaresi D. (2014), *Per un galateo politico del viaggiatore: editoria turistica in Trentino fra XIX e XX secolo*, Fondazione Museo Storico del Trentino, Trento.

Boria E. (2012), *Carte come armi*, Nuova Cultura, Roma.

Boschian Bailo M., Scaglione G. (2021), "La toponomastica idrografica del sistema vallivo pordenonese limitrofo alla 'Strada degli Alpini': un'indagine diacronica su fonti cartografiche prodotte in Italia nel Novecento", in *Atti #AsitaAcademy 2021*, pp. 43-54, testo disponibile al sito <http://atti.asita.it/ASITA2021/index.html>.

- Bozzato S. (2016), “Mezzogiorno e sviluppo euro-mediterraneo. Gli itinerari culturali per una nuova visione territoriale”, *Documenti Geografici*, 2: 71-88.
- Cantile A. (2016), “Place Names as Intangible Cultural Heritage: Potential and Limits”, in Cantile A., Kerfoot H., eds., *Place Names as Intangible Cultural Heritage*, IGM, Firenze, pp. 11-16.
- Dai Prà E., Gabellieri N. (2020a), “Imago proelii. La cartografia storica della Prima Guerra Mondiale dal Museo Storico della Terza Armata: spigolature per una analisi tipologica e semiologica”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 3, 1: 59-79.
- Dai Prà E., Gabellieri N. (2020b), “Mapping the First World War Forgotten Material Heritage: A Multi-proxy and GIS-based Proposal for the Trentino Alps”, in Navarro Palazón J., García-Pulido L.J., eds., *Defensive Architecture of the Mediterranean*, vol. XI, Universidad de Granada, Universitat Politècnica de València, Patronato de la Alhambra y Generalife, Granada, pp. 883-890.
- Dai Prà E., Gabellieri N., Peretti R.B. (2019), “Un approccio diacronico alla toponomastica alpina su fonti cartografiche storiche: proposta di un modello di ricerca per il caso trentino”, in *Atti della XXIII Conferenza Nazionale ASITA*, pp. 331-338, testo disponibile al sito <http://atti.asita.it/ASITA2021/index.html>.
- Demhardt I.J. (2018), “A terrible mother of invention: cartographic progress during World War I”, *International Journal of Cartography*, 4, 3: 241-244.
- Devos A., Taborelli P., Perarnau R. (2020), “Les noms de tranchées et de boyaux de la Grande Guerre en Champagne. Apport des Plans directeurs des Groupes de Canevas de Tirs des Armées”, *EchoGéo*, 53: 1-21.
- Favretto A. (2013), “Costruzione di itinerari escursionistici tramite GPS e loro distribuzione attraverso la rete. Cartografia e/o geovisualizzazione?”, *Bollettino della Associazione Internazionale di Cartografia*, 147: 79-91.
- Fontana N., Pisetti A. (2019), “Archivi militari per gli studi storici sul Trentino tra Ottocento e la Grande Guerra”, in Fontana N., Pisetti A., a cura di, *Archivi militari tra Ottocento e Novecento. Ricognizioni e acquisizioni. Atti del convegno. Rovereto, 12 maggio 2016*, MSIG, Rovereto, pp. IX-XIII.
- Giraut F. (2020), “Plural Toponyms: When Place Names Coexist”, *EchoGéo*, 53: 1-8.
- Kerfoot H. (2009), “Geographical Names – Maps, Identity and the United Nations”, in *Proceedings of the International Cartographic Conference*, Santiago.
- Lacoste Y. (1976), *La géographie ça sert d'abord à faire la guerre*, Maspero, Parigi.
- Masetti C., a cura di (2018), *Per un atlante della grande guerra*, Labgeo Caraci, Roma.
- Richards G. (2018), “Cultural tourism: A review of recent research and trends”, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 36: 12-21.
- Senna L. (2014), “Sui campi di battaglia. Il Touring e il turismo di guerra”, in Museo d'arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, Catalogo della mostra *La guerra che verrà/Non è la prima. 2014-1914*, Electa, Milano, pp. 541-547.
- Spagnoli L., Varasano L.G. (2020), “Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla ‘Ferrovia Ciclabile Lucana’: le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino”, *Bollettino della AIC*, 170: 145-164.
- Tegani U. (1925), “Ai campi di battaglia con la carovana del Touring”, *Le vie d'Italia*, XXXI, 2: 113-114.
- Tunbridge J.E., Ashworth G.J. (1996), *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict*, Wiley, Chichester.



## *Il percorso “Akropolis”: un’esperienza diffusa di valorizzazione culturale fra i comuni di Palestrina e Castel San Pietro Romano*

di *Roberta Iacono\**

Il territorio prenestino, con particolare riguardo ai comuni di Palestrina e di Castel San Pietro Romano, per le sue precipue caratteristiche archeologiche, storiche e morfologiche, offre interessanti spunti di ricerca e di approfondimento nel recupero del patrimonio culturale diffuso.

Lo studio si concentra sul progetto di riqualificazione e valorizzazione territoriale intrapreso già dal 2013, concretizzatosi con una convenzione tra Articolo Nove Arte in Cammino, società di servizi culturali, e l’amministrazione di Castel San Pietro Romano, prima tappa di un processo di valorizzazione che ha portato, nel 2016, alla costituzione del Museo Civico Diffuso di Castel San Pietro Romano, nato per custodire, conservare, valorizzare e promuovere la storia del territorio prenestino, uno dei tasselli più importanti che ha permesso al comune di entrare nel Club di “Uno dei Borghi più belli d’Italia”.

Attraverso lo studio delle fonti documentarie, archivistiche e iconografiche è iniziato un percorso di ricostituzione dei processi di trasformazione del territorio prenestino, attenzionando in particolar modo la percezione degli attrattori culturali, dei luoghi della cultura e delle connessioni che ha con loro la popolazione che li vive quotidianamente.

Il progetto si è fondato sull’idea di dover integrare la conoscenza al processo di valorizzazione. La tendenza di questi ultimi anni, in particolar modo dopo il consolidarsi dell’uso del “digitale” al Patrimonio Culturale, ha in alcuni casi distorto il ricorso alle “tecnologie per la valorizzazione”, dando vita ad un palinsesto generalista, dall’approccio più turistico che scientifico, che spesso non porta alla creazione di un valore e alla riconoscibilità del patrimonio. La conoscenza del contesto territoriale, del patrimonio che lo compone, ha bisogno di un approccio scientifico, profondo e dettagliato affinché il processo di valorizzazione, che da anni viene sbandierato nel Bel Paese, non rimanga

\* Direttore del Museo Diffuso di Castel San Pietro Romano. Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

una scatola vuota, generica e priva del valore ontologico del Bene e delle sue connessioni territoriali (Branchesi, Curzi, Mandarano, 2016).

Con queste premesse quindi è stato possibile indagare il monumento principale al quale si lega il progetto *Akropolis* e l'opera di valorizzazione diffusa del patrimonio culturale tra Castel San Pietro Romano e Palestrina: il circuito delle mura poligonali di *Praeneste* (Gatti, 2011). Realizzato prevalentemente in opera poligonale di calcare, accoglieva al suo interno parte dell'abitato urbano della città (*oppidum*) e la sua acropoli (*arx*), a sua volta delimitata da un secondo anello di fortificazioni (Fiasco, 2019).

Il tracciato venne recuperato con sostanziali interventi di restauro nei primi anni Duemila, e grazie agli scavi archeologici effettuati per la costruzione del nuovo parcheggio a Castel San Pietro Romano è stata accertata la sua costruzione tra la fine del VI e gli inizi del V sec. a.C., attraverso i reperti ceramici rinvenuti negli strati di fondazione delle mura (Demma, 2011).

Rimane però indubbia la forte caratterizzazione di *limite* che nei secoli successivi all'età antica il tracciato deve aver assunto, in particolar modo durante il dominio sul territorio della famiglia Colonna a partire dal 1118 e nei secoli successivi fino al 1630 (Vendittelli, Bultrini, 2021).

Il circuito murario segna un limite, che sia questo sacro, giuridico, o semplicemente urbano, fa sì che questo venga ininterrottamente mantenuto e all'occorrenza ricostruito. Nel Medioevo, infatti, vi fu un primo e imponente lavoro di restauro e di ricostruzione delle mura, ascrivibile all'opera del card. Giovanni Colonna, nella prima metà del XIII secolo<sup>1</sup>. A questo momento si può datare, probabilmente, anche la costruzione della Rocca sullo sperone roccioso a nord dell'insediamento, sulla vallecola opposta al complesso monastico già noto ai tempi di papa Gregorio Magno nel VI sec. (Calati, Stendardi, 2001), ai secoli successivi, tra XIV e XV sec., la costruzione delle torrette circolari lungo tutta la cinta muraria.

La Rocca (Esposito, 1998), poderosa costruzione difensiva di forma pressoché triangolare, dotata originariamente di tre torri di avvistamento e maschio centrale, probabilmente fu costruita al di fuori del sedime del circuito murario antico su un aspro sperone roccioso, decentrando così l'originaria viabilità antica interna all'acropoli e favorendo la nascita di un nuovo asse di ingresso al *castrum* medievale<sup>2</sup>.

Proprio le tamponature delle porte e delle posterule antiche sul versante occidentale e meridionale dell'anello di mura dell'acropoli narrano il processo

1. Non è questa la sede opportuna per argomentare in maniera esaustiva la trattazione sul circuito murario di Palestrina, in particolar modo in epoca post-antica. Un primo studio è stato affrontato dall'autrice in collaborazione con Nicoletta Marconi nel 2014.

2. Recente bibliografia (Colaiacono, 2021) sulla trattazione medievale del circuito di mura poligonali in epoca medievale presenta diverse sviste legate ad una storiografia settecentesca, dalle conclusioni oramai obsolete e superate.

di costituzione di un centro abitato all'interno dell'antica *arx* che ha portato ad un mutamento degli assi principali, con l'abbandono dell'antico accesso monumentale a ogiva, per un nuovo e più funzionale accesso verso il nuovo abitato medievale nel settore orientale che permane comunque all'interno del circuito murario antico<sup>3</sup>. L'anello murario dell'acropoli e il circuito difensivo di *Praeneste* hanno permesso quindi lo sviluppo, ma soprattutto il mantenimento nel tempo, di una zona inintermedia, un cuscinetto verde tra l'abitato di *Praeneste* e l'acropoli, chiuso e protetto dal circuito murario, all'interno del quale si situa *Akropolis*, che nel Medioevo rimase la direttrice principale per raggiungere da Palestrina in brevissimo tempo la Rocca e la cima del Monte Ginestro.

Il recupero dell'antico percorso che dalla città di Palestrina conduce a Castel San Pietro Romano, il sentiero della Costa, ribattezzato *Akropolis*, è parte integrante del paesaggio culturale prenestino, all'interno del quale il percorso rappresentava l'unica via di comunicazione tra i due abitati, dall'antichità fin all'Ottocento.

L'iconografia del paesaggio prenestino<sup>4</sup> ci mostra infatti la monumentalità del circuito murario che cinge in maniera netta entrambe gli abitati, le aperture e l'unica via di comunicazione tra i due nuclei urbani che attraversa il costone del Monte Ginestro, rappresentato sempre come una ampia fascia verde. Tutto al di fuori delle mura, ed immediatamente prospiciente ad esse, in particolare modo nell'area di ponente, risulta essere, per asperità del terreno, ancora oggi, boscoso. Già Cola di Rienzo, durante l'assedio di Palestrina del 1354, come riportato nella *Cronica*, “[...] vedea che da la parte di sopra bestiame veniva da pascere, ed entrava da la porta di sopra per abbeverare, poi tornava a li pascoli [...]” (Anonimo Romano, 1854, p. 151).

La rappresentazione più antica che riguarda questo percorso è la veduta ai piedi della Vergine nel trittico d'altare della chiesa di San Francesco di Palestrina, realizzato da Andrea Sabatini nel 1504 circa; segue poi cronologicamente la *Pianta delle Mura di Palestrina* di Giovan Battista Belluzzi, del 1550; la veduta ad affresco nel Palazzo Colonna Barberini, oggi Museo Archeologico Nazionale (Mariani, 2017); la *Pianta di Palestrina* realizzata da Agapito Bernardini nel 1668; la *Pianta di Palestrina* di G.B. Cingolani realizzata nel 1675; in ultimo sul finire del Seicento la Veduta del feudo di Palestrina, in collezione privata (Iacono, Marconi, 2014). Da non sottovalutare poi il grande fascino che questo percorso ha suscitato nel tempo tra i viaggiatori del Grand Tour (Salvagni, Fratarcangeli, 2012) che hanno lasciato preziosi disegni e incisioni tra le quali ricordiamo quelle di E. Dodwell, *Walls at Praeneste*, del 1834.

3. Nuovi segmenti del circuito di mura poligonali, ad oggi inediti, e alcune note sullo sviluppo urbanistico di Castel San Pietro Romano saranno ricompresi nello studio *Castel San Pietro Romano in età moderna*, di prossima pubblicazione dell'autrice.

4. Sull'argomento non esiste una bibliografia specifica, ma solo scarni rimandi in altre trattazioni. Cfr. Iacono e Marconi (2014) e bibliografia collegata.

*Akropolis*, o sentiero della Costa, prende forma nelle immediate vicinanze del Santuario di Fortuna Primigenia, più precisamente nell'area a nord, alle spalle della *tholos* del Santuario, trasformatasi in epoca post-antica nella chiesa della Madonna del Truglio, cappella palatina del Palazzo Colonna costruito sul sedime del grande portico monumentale sormontante la cavea del Santuario, oggi sede del Museo Archeologico Nazionale di Palestrina.

Percorrendo infatti via dei Merli, rettilineo che costeggia l'impianto architettonico a nord del palazzo nobiliare, si costeggia la chiesa e quel che rimane della porta della Madonna del Truglio, accesso da nord-ovest al Palazzo medievale (Petrini, 1795). Salendo si giunge a porta San Cesareo, che deve il suo nome all'omonima chiesa distrutta nel Settecento. La Porta si apre appena sopra il cambio di orientamento delle mura, che in quel punto con un angolo quasi di novanta gradi virano il loro percorso in direzione nord. La porta era collegata all'antica via di transito che volgeva a est, verso l'abitato di Cave, ad oggi scomparsa (Iacono, Marconi, 2014).

Continuando a salire, si deve attraversare il tratto di strada provinciale costruita alla fine dell'Ottocento che oggi taglia in due e separa questo grande spazio verde all'interno delle mura. Si procede lungo un sentiero che si snoda sinuosamente sul costone del Monte Ginestro fino a raggiungere Castel San Pietro Romano. Lungo il percorso è possibile apprezzare alcuni punti di cava delle mura poligonali e la Grotta Rumice, antro naturale già utilizzato come riparo probabilmente in epoca protostorica e riutilizzato come luogo di eremitaggio in epoca tardoantica (Iacono, 2017). Si giunge alla porta a ogiva, posta al margine sud-ovest dell'anello di mura poligonali che cinge Castel San Pietro Romano, luogo di congiunzione con il braccio occidentale del circuito che dall'acropoli scendeva verso l'abitato. Qui si concludeva l'antico percorso ascensionale all'acropoli. I cambiamenti innescati in epoca medievale all'interno dell'*arx* portarono alla dismissione e alla tamponatura della porta a ogiva, favorendo la nascita di un accesso a nord-est, in corrispondenza della chiesa di Santa Maria della Speranza (oggi chiamata Santa Maria della Costa), che divenne il principale ingresso al borgo di Castel San Pietro Romano (Iacono, di prossima pubblicazione).

In direzione opposta si percorre invece un camminamento esterno alle mura, lungo il quale è possibile trovare altri ingressi all'anello dell'acropoli, oggi tutti dismessi.

I grandi lavori di recupero e restauro del circuito murario realizzati ormai quasi venti anni fa sono stati animati da un intento esclusivamente conservativo di ampie porzioni del circuito murario, creando camminamenti per la fruizione del bene, senza però ricucire una connessione con il territorio, persa dalla fine dell'Ottocento con l'apertura della strada provinciale.

I lavori di restauro però hanno avuto il merito di conservare ampie porzioni di mura poligonali che, senza questo intervento straordinario coordinato dall'allora Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, sarebbero scom-

parse. Dal momento del recupero del bene alla sua fruizione sono passati circa venti anni e ad oggi *Akropolis* è un percorso archeologico, storico e naturalistico di grande impatto paesaggistico, che con la sua valorizzazione è stato di recente restituito alla cittadinanza, che lo frequenta quotidianamente come passeggiata e ne ha riscoperto la sua valenza storico-culturale grazie anche alla promozione di un archeotrekking urbano.

Con la valorizzazione del percorso *Akropolis* è iniziato il recupero dell'identità culturale del territorio, traendo forza e ispirazione dai principi della Convenzione di Faro (2005) che sanciscono il patrimonio culturale come diritto inalienabile del cittadino, riconoscendolo come parte integrante dell'essere cittadini; esso deve essere partecipato e promuovere nelle persone una consapevolezza e una responsabilità sociale condivisa nei confronti del patrimonio stesso (Branchesi, Curzi, Mandarano, 2016).

In quest'ottica, uno dei passi più importanti è stata l'istituzione, nel 2016, di un Museo Civico Diffuso (Iacono, 2017) nel Borgo di Castel San Pietro Romano, un'istituzione culturale che ha permesso di adottare nuove strategie di promozione culturale in un territorio che gode di un Patrimonio Culturale Diffuso.

Valorizzare un patrimonio racchiude il senso di restituire alle comunità il valore del patrimonio monumentale che essa custodisce, in continuo equilibrio tra conoscenza e godimento. Tralasciando quindi l'idea di un *museo ufficio*, il concetto di Museo Diffuso trae la sua forza dal territorio inteso come deposito di tracce del passato, come continuità del paesaggio culturale nel bene culturale che lo caratterizza, sancendo lo strettissimo rapporto relazionale tra museo e territorio. Il Museo Diffuso ha permesso quindi di riconoscere, contestualizzare e collegare il patrimonio che non si trova chiuso in un "museo", ma è all'esterno, come estensione ideale e luogo simbolico dove poter ricostruire l'identità e il legame con la storia, la cultura che ha generato il patrimonio. Il Museo Diffuso in questo modo diventa lo strumento con il quale poter offrire un'interpretazione che aiuti a riconoscere, rileggere e riappropriarsi delle vicende storiche della comunità cittadina di cui fa parte, ricostruendone, attraverso la memoria, l'identità (Cataldo, Paraventi, 2007).

Il Museo Diffuso ha quindi messo in campo delle strategie funzionali di coinvolgimento della cittadinanza, poiché ha tra le finalità più importanti quella dell'educazione al patrimonio per l'intera comunità, attraverso una divulgazione non generica, ma finalizzata, organizzata per fasce di pubblico diverse, cercando in questo modo di attirare anche chi normalmente è lontano dal Museo perché scoraggiato dalle difficoltà di comprensione di un linguaggio troppo scientifico.

Attraverso quindi comunicazioni mirate e armonizzate al fine di semplificare e mai banalizzare, il Museo ha organizzato corsi di educazione al patrimonio, volti alla conoscenza di ciò che è parte del territorio, da parte della comunità stessa. Giovani e meno giovani interessati hanno partecipato

alla conoscenza del Patrimonio diffuso, del circuito delle mura, del percorso *Akropolis*, sentendosi di nuovo “custodi” di quella memoria storica che è parte integrante del territorio e contribuisce al senso dell’identità locale.

Nel 2015 ha promosso il paesaggio culturale del Monte Ginestro e il percorso *Akropolis*, come caso di studio per l’applicazione delle raccomandazioni UNESCO per il Paesaggio Storico Urbano, arrivando alla sottoscrizione, da parte delle amministrazioni di Palestrina e Castel San Pietro Romano, di un protocollo d’intesa con l’Università degli Studi di Tor Vergata e Tongli Old Town Conservation and Management Committee, città della Cina nella provincia di Jaingsu, l’Istituto per la Conservazione e Valorizzazione dei Beni Culturali del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-ICVBC), il World Heritage Institute of Training and Research for the Asia and the Pacific Region (WHITRAP - Shanghai).

Questo territorio è stato riconosciuto come il luogo ideale in cui la stratificazione temporale delle architetture è evidente ed ha condizionato lo sviluppo urbano del territorio così come, allo stesso tempo, questa peculiarità lo ha reso un perfetto caso studio. Le amministrazioni di Palestrina e Castel San Pietro Romano hanno ospitato una delegazione di progettisti, urbanisti e studiosi provenienti dalla Cina che, in sinergia con le università e i professionisti del territorio, hanno applicato sul campo con progetti pilota le raccomandazioni UNESCO.

La valorizzazione del territorio quindi ha assunto un valore diverso grazie alle sinergie che mostrano punti e spunti diversi, per approcci sempre multidisciplinari, ma anche con ricadute interessanti per il territorio stesso. In questo senso la collaborazione con l’Università degli Studi di Tor Vergata per la mappatura del centro storico di Castel San Pietro Romano ha portato alla stesura di un manuale del colore, oggi strumento condiviso per la tutela del paesaggio culturale del Borgo. Allo stesso modo conferenze e convegni, tesi al confronto e alla divulgazione dei risultati di ricerche frutto anche del lavoro di giovani studenti, hanno promosso un interesse scientifico su questo territorio da parte di diverse istituzioni culturali. Da ultimo l’accordo siglato lo scorso anno per uno studio sistematico della storia costruttiva della Rocca dei Colonna con l’Università Sapienza di Roma, per una conoscenza puntuale e approfondita del Bene e la definizione delle linee guida condivise per la progettazione e la funzionalizzazione in vista di possibili progetti di restauro.

Come ben esplicitato nel rapporto ICOM 2019 “Cultura e Sviluppo locale” il Museo Diffuso riveste un ruolo proattivo nello sviluppo del territorio, attraverso la promozione del patrimonio diffuso e della fruizione di qualità, ha proposto e sostenuto progetti di animazione culturale per pubblici diversi, in particolar modo bambini, scuole e famiglie.

Inoltre, e non da meno, questa sinergia di intenti tra il Museo Diffuso e l’amministrazione comunale ha contribuito all’ottenimento, da parte del comune di Castel San Pietro Romano, di preziosi riconoscimenti nazionali ed inter-

nazionali che ad oggi sono la marcia in più del territorio, andando a contrastare in modo efficace lo spopolamento e creando nuove possibilità lavorative legate all'ospitalità, al turismo di qualità e all'enogastronomia.

## Riferimenti bibliografici

- Anonimo Romano, *Cronica*, ed. critica Re Z. (1854), Le Monnier, Firenze.
- Branchesi L., Curzi V., Mandarano N., a cura di (2016), *Comunicare il museo oggi. Dalle scelte museologiche al digitale*, Skira, Milano.
- Calati B., Stendardi A. (2001), *Opere di Gregorio Magno, Dialoghi*, Città Nuova, Roma.
- Cataldo L., Paraventi M. (2007), *Il museo oggi: linee guida per una museologia contemporanea*, Hoepli, Milano.
- Colaiacomo F. (2021), “Il circuito difensivo di Palestrina e l'area del Castrum”, in Attenni L., a cura di, *Le Mura Poligonali, atti del VII convegno*, Valtrend, Roma, pp. 107-115.
- Demma F. (2011), “*Praeneste*: dati nuovi sulle Mura”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, 21, L'Erma di Bretschneider, Roma, pp. 161-182.
- Esposito D. (1998), *Tecniche costruttive murarie medievali. Murature a “tuffelli” in area romana*, L'Erma di Bretschneider, Roma.
- Fiasco A. (2019), *Castel San Pietro Romano (RM) e il suo patrimonio archeologico. Una rilettura dell'acropoli di Praeneste e dell'acquedotto delle Cannuccete*, I Taccuini del MuseumGrandTour, Palestrina.
- Gatti S. (2011), “Le mura poligonali di *Praeneste*”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, 21, L'Erma di Bretschneider, Roma, pp. 139-160.
- Iacono R., a cura di (2017), *Castel San Pietro Romano, la città diventa Museo Diffuso*, Edizioni Articolo Nove, Palestrina.
- Iacono R., Marconi N. (2014), “La porte di Palestrina dai Colonna ai Barberini”, *Roma Moderna e contemporanea*, XXII, 2: 189-209.
- Mariani A. (2017), *Il palazzo Colonna Barberini di Palestrina e la decorazione pittorica ad affresco*, Edizioni Articolo Nove, Palestrina.
- Petrini P. (1795), *Memorie Prenestine disposte in forma di annali*, ristampa anastatica, Palestrina, 1994.
- Salvagni I., Fratarcangeli M., a cura di (2012), *Oltre i Colli Albani*, De Luca editori, Roma.
- Vendittelli M., Bultrini E. (2021), *Pax Vobiscum. La crociata di Bonifacio VIII contro i Colonna di Palestrina*, Centro di studi internazionale G. Ermini, Roma.



# *La ciclovia sulla Linea Oder-Neisse: tra memoria e occasioni di sviluppo*

di *Laura Stanganini\**

## **1. Dalla Linea Oder-Neisse alla ciclovia Oder-Neisse**

Complici le difficoltà generate dalla pandemia nonché l'emergenza climatica, un crescente numero di persone opta per il viaggio in bicicletta: una forma di mobilità dolce candidata a ricoprire un ruolo, anche economico, sempre più rilevante che richiede adeguate indagini (ISNART Legambiente, 2021). Alcune regioni per la loro morfologia, e dunque una lunga tradizione, ben si prestano a offrire itinerari ciclabili: piste usate per i quotidiani spostamenti sono state col tempo attrezzate per soddisfare una richiesta turistica dal potenziale ancora in gran parte inespresso. Il cicloturismo sta quindi conoscendo un periodo d'oro (Marchetto, 2021): si inserisce in quelle forme di turismo esperienziale e *slow* che consentono di venire maggiormente a contatto con il paesaggio e con la sua storia e avere così tutto il tempo per viverlo, contemplarlo, apprezzarlo e riflettere. Non per ultimo, il turismo a due ruote è percepito e si rivela più sicuro e salubre, sia in relazione alle precauzioni per il coronavirus, che impone vacanze all'area aperta e di prossimità, sia per la tendenza a scegliere pratiche che contemplano la cura di sé, la libertà di movimento, il poter fare affidamento sulle proprie forze. Inoltre, diversamente dal ciclismo sportivo, la presenza femminile nel cicloturismo registra una continua crescita.

La pista ciclabile Oder-Neisse rappresenta un itinerario di alto valore culturale e simbolico. Ultimata nel 2009, la Oder-Neisse-Radweg, percorrendo il confine tedesco-polacco, attraversa città ormai da tempo con due nomi: Görlitz/Zgorzelec, Guben/Gubin, Francoforte sull'Oder/Słubice sono realtà urbane rimaste separate per oltre quarant'anni, che una volta riunite nell'UE, hanno intrapreso relazioni amichevoli per dar vita a progetti e iniziative comuni.

\* Dipartimento di Storia, archeologia, geografia, arte e spettacolo, Università degli Studi di Firenze.





Fig. 1 - Il percorso della ciclovía Oder-Neisse e le principali località attraversate (Fonte: Stadt Görlitz, [www.goerlitz.de](http://www.goerlitz.de))

Piuttosto che al paesaggio fluviale, i fiumi Oder e Neisse rimandano a scenari geopolitici. A partire dalla Seconda Guerra mondiale hanno infatti rappresentato una linea di tensione, la “Cortina di ferro”. Dopo il 1945 l’Oder è divenuto anche Odra e la Neisse Nysa: fiumi dal doppio nome, capaci di dividere paesi e città. Gli anni della Guerra Fredda sono stati difficili: se sulla carta si celebrava l’amicizia tra la Repubblica Popolare di Polonia e la Repubblica Democratica Tedesca, politicamente la reciproca diffidenza impediva lo sviluppo. Francoforte sull’Oder/Ślubice, Guben/Gubin, Görlitz/Zgorzelec possono essere considerate delle “piccole Berlino”, con un ovest e un est, delimitati non da un manufatto di cemento bensì da un corso d’acqua che per oltre quarant’anni ha assolto alla sua funzione di barriera. Hanno pagato cara la loro posizione di frontiera conoscendo decremento demografico, contrazione economica, deperimento urbano. Passare il fiume era, e in parte lo è tuttora, un salto nel tempo poiché decenni di vita separata hanno creato differenze consolidate che la riunificazione fatica a sanare.

Dagli anni Novanta con il nuovo assetto geopolitico e quindi, nel 2004, l’ingresso nell’UE della Polonia e della Repubblica Ceca, è partito un lento ma costante processo di distensione che ha portato a forme di progettazione e collaborazione transfrontaliera mirate a ricucire il tessuto urbano e il suo intorno (comprensori industriali e zone minerarie dismesse), per far ripartire economie in stallo, progettare storie condivise, combattere l’emigrazione, la disoccupazione e la denatalità, nella consapevolezza che ricostruire un territorio comune rappresenti il volano per un nuovo sviluppo. Prioritari sono stati gli interventi di adeguamento delle infrastrutture e dei collegamenti, finanche a sostenere la mobilità ciclabile, in una regione pianeggiante già ben avvezza agli spostamenti su due ruote.

Nell’affrontare questo caso di studio si è inteso:

- riproporre, seguendo il tracciato della ciclovia, le vicende storiche che hanno segnato questa linea di confine dal dopoguerra ad oggi ed offrirne una lettura in un’ottica di geografia regionale;
- ricordare i progetti europei transfrontalieri, di varia tipologia, ovvero gli strumenti capaci di costruire una rete per una comune visione di futuro che offra prospettive alla regione;
- evidenziare come improvvise emergenze quali quella del Covid-19 riescano a mettere in discussione l’operato di anni, tanto più in zone di confine;
- mostrare come il confine resti di per sé un elemento sensibile e quanto all’interno delle istituzioni europee sia necessario adoperarsi affinché l’Euroregione rappresenti una realtà territoriale effettiva ed efficace;
- riflettere su come un elemento “soft” qual è la pista ciclabile Oder-Neisse possa portare con sé la capacità di attivare circoli virtuosi per la conoscenza del territorio e per il suo sviluppo in un’ottica di sostenibilità nel lungo termine.

Gli strumenti utilizzati sono quelli della ricostruzione storica anche con accesso ai dati statistici, la consultazione di materiale turistico promozionale e

di studi di settore, nonché il ricorso all'osservazione diretta a seguito di numerosi sopralluoghi ripetuti negli anni (dal 1994 al 2016).

## 2. Città riunite e progetti transfrontalieri

Percorrere i 642 km della pista ciclabile dell'Oder-Neisse (o meglio Neisse-Oder) significa non solo seguire i due fiumi dalla sorgente al Baltico, ma soprattutto percorrere un pezzo di storia europea, tanto pregnante è il valore geostorico di questo tratto. Poco dopo essersi lasciati alle spalle la sorgente della Neisse nella Repubblica Ceca, si incontra, nel punto più orientale della Germania, in Sassonia, quella che da molti è considerata la più bella città tedesca: Görlitz. Non avendo subito gravi distruzioni, il suo centro storico ha conservato numerosi edifici di grande fascino e, prontamente restaurato, è tra i più belli e meglio conservati di tutta la Germania. Del suo pregevole patrimonio immobiliare si sono presto accorti investitori stranieri e creativi: la città è diventata il set di film d'epoca che le sono valsi il nome di *Görlitwood*. Ricongiunta con un ponte pedonale alla gemella polacca Zgorzelec, già nel 1998 mostra l'intenzione di riconquistare nuova centralità proclamandosi *Europa-stadt Görlitz/Zgorzelec*: impegno ribadito anche da progetti di cooperazione tra la Germania, la Polonia e la Repubblica Ceca, quale l'Euroregione Neisse-Nisa-Nysa (1991), prima forma ufficialmente riconosciuta di cooperazione transfrontaliera nell'Europa centro-orientale.

Tra le vittime illustri di un confine inventato si annovera anche il prestigioso Parco di Muskau (*Muskauer Park/Park Mużakowski*). A metà Ottocento il morbido paesaggio solcato dalla Neisse aveva ispirato l'eccentrico principe Pückler-Muskau per la visionaria realizzazione di questo sofisticato parco, esemplare nell'accentuato contrasto tra la naturalezza dei suoi paesaggi e le ricche architetture di stampo barocco. Sopravvissuto alla guerra distrutto e diviso, il parco ha conosciuto per anni l'abbandono. Le velleità estetiche di un bizzarro *junker* cosmopolita non erano certo gradite ai gerarchi della RDT che ne avviarono la ricostruzione solo nel 1965, mentre la parte polacca veniva riconosciuta riserva naturale. Con il passaggio nel 1992 al Land della Sassonia nasce la fondazione "Fürst-Pückler-Park Bad Muskau" e la *Fürst-Pückler-Region*, per promuovere il turismo culturale. La sua importanza nell'evoluzione dell'architettura del paesaggio gli vale nel 2004 il riconoscimento di patrimonio dell'umanità UNESCO e ritornato ad antica bellezza, il parco si aggiunge ai simboli dell'integrazione europea.

Si sono autoproclamate città europea *Europastadt* o città *Euromodell* anche Guben/Gubin e Francoforte sull'Oder/Ślubice, dal 1991 sede dell'Università Europea Viadrina. Le due amministrazioni cittadine hanno inoltre istituito nel 2011 il centro di cooperazione Francoforte-Ślubice, ideato nell'ambito del progetto UE Interreg "Cooperazione intercomunale nella doppia città europea" (Opiłowska, 2011).

Continuando a seguire la ciclovia verso la sua destinazione finale sull'isola di Usedom, prima di raggiungere il Baltico il tragitto abbandona la sponda dell'Oder, per restare in Germania. Non tocca infatti Stettino che, seppur sull'Oder, per complesse vicende storico-politiche dal dopoguerra si trova in territorio polacco. È possibile tuttavia inserirla nell'itinerario cicloturistico grazie alla breve deviazione sul percorso di amicizia tedesco-polacco (*Deutsch-Polnische Freundschaftsweg*) che da Francoforte sull'Oder prosegue verso la Polonia. Dopo l'amputazione territoriale, Stettino, traendo profitto dalla nuova situazione geopolitica all'interno dell'UE, si adopera per ricostruire una rete e un intorno investendo nella sua anima transfrontaliera, ballica ed europea e rivolgendosi nuovamente alla vicina Berlino (a soli 90 km). Metropoli sull'Oder o capoluogo dell'Euroregione Pomerania (nata nel 1995), Stettino guarda a ovest, pensandosi come Strasburgo o Basilea, dove i confini ormai non sono più riconoscibili (Stanganini, 2019).

Tab. 1 - N. di abitanti nelle maggiori città sull'Oder-Neisse e progetti transfrontalieri

Germania	Polonia	Forme di collaborazione
Görlitz 55.980	Zgorelec 30.374	Città europea dal 1998, Euroregione Neisse-Nisa-Nysa dal 1991
Guben 17.000	Gubin 16.619	Città europea dal 1998, Euroregione Spree-Neisse-Bober dal 1993
Frankfurt 57.873	Ślubice 16.816	Città partner dal 1975, Euroregione Pro Europa Viadrina dal 1993, Università Europea Viadrina dal 1991
	Szczecin (Stettino) 401.907	Euroregione Pomerania dal 1995

Fonte: Eurostat (2019).

### 3. Prospettive

Una città divisa è una ferita aperta nella storia, nel territorio, nei suoi abitanti. I nuovi scenari geopolitici hanno permesso all'Oder-Neisse di essere non linea di confine bensì una connessione per permettere alle città di ridivenire una unità dove lavorare e vivere meglio. I progetti transfrontalieri hanno inteso ricostruire il tessuto urbano e la memoria locale, nonché promuovere lo sviluppo economico di un territorio tuttora impegnato nella ricerca di nuova centralità geografica.

Per la loro funzione pratica e l'altrettanto importante potere simbolico un ruolo chiave è stato affidato ai ponti, prontamente ricostruiti per mettere in

collegamento le persone, intensificare i commerci, avvicinare le comunità e promuovere la ricrescita.

Diversità e similitudini uniscono le due sponde. Una popolazione etnicamente omogenea da entrambe le parti (raramente la presenza di stranieri supera il 2%), unitamente a disoccupazione, quindi emigrazione e denatalità, frustrazione, nostalgia (*Ostalgie*) e diffidenza verso l'altro, se non vera e propria xenofobia, sono fattori che hanno aperto la strada a movimenti nazionalpopulisti come in Germania *AfD* (*Alternative für Deutschland* che in questi distretti raccoglie il 25/30% dei voti) e *Diritto e Giustizia* in Polonia, legato ai valori conservatori, tradizionali fino alla mitizzazione. Diversamente, se la presenza dei cattolici in Polonia corrisponde alla quasi totalità della popolazione, specularmente ad ovest si registra oltre l'80% di atei (i restanti sono luterani): un valore che non ha conosciuto inversione neanche dopo il 1989, al contrario da quanto è avvenuto in altri paesi del Blocco.

Dagli anni Novanta queste città e regioni di origine slava e dal presente tedesco e polacco, si sono adoperate per delineare un futuro che intende essere europeo. In questa progettualità l'Europa viene evocata quale garante di un confine veramente di pace che consenta loro di uscire dalla marginalità e le rimetta finalmente al centro della geografia e della storia. Tuttavia, la decrescita demografica, i timori di invasioni e migrazioni, la disabitudine all'alterità, sembrano piuttosto avviarle verso l'implosione in un'identità mitizzata. Uscire da questa dicotomia a volte schizofrenica rappresenta una delle sfide per il futuro, per non condannarsi ad un nuovo isolamento (Stanganini, 2019). La recente emergenza sanitaria ha infine costretto la cooperazione transfrontaliera a un'inaspettata battuta di arresto.

#### 4. Nuove barriere

Dal marzo 2020 le frontiere hanno ripreso dall'oggi al domani la loro funzione nella vita politica e in quella dei cittadini. Dopo anni in cui i processi di globalizzazione e le unioni sovranazionali procedevano verso una direzione, la pandemia ha imposto repentinamente di invertire la rotta (Bandiera, 2020), tornando indietro di quarant'anni: uno scenario che gli anziani non pensavano di dover rivivere e i giovani non conoscevano. La quotidianità si è confrontata con i controlli di frontiera: si sono riproposte distanze e barriere, si è rivissuto il sospetto, questa volta di tipo sanitario.

Le limitazioni, seppur adottate ovunque, nelle regioni di confine hanno avuto un impatto maggiore che ha evidenziato differenze sociali, economiche, culturali e sanitarie, risolvendo quesiti sulle disuguaglianze (cfr. report Euroregion Spree-Neisse-Bober, in EU-Commission, 2021). I pesanti effetti che ne sono derivati hanno mostrato l'elevata interdipendenza regionale tedesco-polacca e pesanti sono stati i risvolti anche nelle attività legate al tu-

rismo, che in regioni già scarsamente abitate hanno necessariamente bisogno di un ampio bacino di utenza. Il trasporto transfrontaliero è stato bloccato ostacolando anche il transito dei tremila lavoratori nonché dei numerosi studenti polacchi presenti nelle scuole tedesche sottoposti a quotidiani controlli. Ugualmente ne hanno risentito le relazioni personali, come a Guben, ad esempio, dove vivono oltre mille polacchi. Inoltre l'opinione pubblica ha faticato ad accettare i drastici provvedimenti dal momento che, almeno inizialmente, a livello locale non si registravano decessi da coronavirus e pertanto la cittadinanza si è presto mobilitata con la campagna "Strong together" per accelerare la riapertura dei confini. Si è registrato infine un forte scetticismo verso la vaccinazione, alimentato da ricordi di obblighi nell'ex RDT, di trattamenti sanitari agli sportivi, nel tempo rivelatisi fatali, nonché dalle posizioni di partiti apertamente contrari (in Sassonia ha completato il ciclo vaccinale il 48% dei cittadini, cfr. <https://impfdashboard.de>).

In questa, come in altre regioni frontaliere, l'emergenza ha posto nuovi quesiti che spingono ad una riflessione sulla gestione di futuri momenti di crisi: appare pertanto evidente l'urgenza di legiferare a livello europeo per agevolare le reti transnazionali. Un'interdipendenza ancora maggiore, ad esempio, ha messo a dura prova il Lussemburgo durante il *lockdown* (Wille, 2020), ricordando al piccolo granducato votato ai servizi quanto la mobilità transfrontaliera gli sia vitale.

## 5. Conclusioni

Il *lockdown* che la pandemia ha portato con sé ha riproposto la chiusura delle frontiere evidenziando fragilità e limiti di questo elemento territoriale sensibile. Il fiume è tornato a dividere ponendo interrogativi sulle conseguenze nel lungo periodo. Nel campo della cooperazione transfrontaliera ciò ha segnato una grave battuta di arresto e fatto emergere l'urgenza di riportare la questione dell'Euroregione tra le priorità nell'agenda dell'UE, affinché in casi di crisi si cerchino soluzioni che consentano di ripartire in sicurezza senza ricorrere a chiusure che possano minare delicati processi di integrazione.

Dopo anni difficili, adesso i fiumi Oder e Neisse, come viene consapevolmente riportato nel sito di promozione turistica, vogliono tornare a unire:

Ein Weg, zwei Flüsse und drei Länder - entlang der deutsch-polnischen Grenze führt der Oder-Neiße-Radweg auf 642 Kilometern vorbei an weiten Landschaften, historischen Altstädten und verträumten Dörfern. Wo Europa einst geteilt war, sind die Übergänge heute fließend<sup>1</sup>.

1. "Un percorso, due fiumi e tre Paesi: lungo il confine tedesco-polacco, la pista ciclabile Oder-Neisse conduce per 642 km attraverso vasti paesaggi, centri storici e villaggi da

Se non fosse che attraversa il solo territorio tedesco, la ciclovia Oder-Neisse potrebbe rappresentare un prezioso filo di sutura per sigillare l'unione. Questa infrastruttura “soft” può difatti offrire alla realtà locale un'occasione importante per una rielaborazione storico-identitaria che permetta di individuare in maniera consapevole e condivisa nuove prospettive di sviluppo, anche legate alle forme di turismo lento e di prossimità sollecitate dalla recente emergenza. Nel suo progetto originario la Oder-Neisse-Radweg non ha osato attraversare i ponti, probabilmente tale compito è stato lasciato ai cicloturisti che indicheranno così un'ulteriore percorso per il consolidamento di questa regione allargata.

La questione che emerge dal nuovo scenario è se i legami e le comuni iniziative di sviluppo e cooperazione tra le due sponde continueranno a crescere anche nel tempo post-coronavirus. Oppure se al contrario ristrettezze economiche, nuovi nazionalismi e virus imprevedibili rallenteranno o interromperanno i processi degli ultimi anni (Opielka, 2020). O invece, questa inaspettata nuova divisione spingerà soprattutto le giovani generazioni ad adoperarsi ulteriormente senza dare per scontate le conquiste degli ultimi tempi?

Da oriente i recenti eventi militari aggiungono ulteriori domande.

## Riferimenti bibliografici

- Bandiera G. (2020), “Barriere geografiche: confini versus frontiere. Significatività e impatto post Covid-19”, in Bozzato S., a cura di, *Geografie del Covid-19, Documenti Geografici*, 1: 293-305, DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202001\_18.
- Bikeline Radtouren (2021), *Oder-Neisse-Radweg, von der Neisse-Quelle zur Ostsee*, Estbauer Verlag, Berlin.
- Covid-19 Impfdashboard, dati disponibili al sito <https://impfdashboard.de>.
- EU – Commission (2021), *The effect of the Covid-19 induced border closures on cross-border regions. 20 case studies*. Covering period March to June 2020.
- Europastadt GörlitzZgorzelec, testo disponibile al sito [www.visit-goerlitz.com/The-Most-Beautiful-Film-Locations.html](http://www.visit-goerlitz.com/The-Most-Beautiful-Film-Locations.html).
- ISNART Legambiente, *Viaggiare con la bici, 2° rapporto, Bike Summit 2020*, testo disponibile al sito [www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/11/BikeSummit\\_2020.pdf](http://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/11/BikeSummit_2020.pdf).
- Laker L., *Europe doubles down on cycling in post-Covid recovery plans*, testo disponibile al sito [www.theguardian.com/lifeandstyle/2021/mar/12/europe-cycling-post-covid-recovery-plans](http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2021/mar/12/europe-cycling-post-covid-recovery-plans).
- Lausitzer Seeland, testo disponibile al sito [www.lausitzerseenland.de/de/erleben/radfahren/fernradwege/artikel-oder-neisse-radweg.html](http://www.lausitzerseenland.de/de/erleben/radfahren/fernradwege/artikel-oder-neisse-radweg.html).

sogno. Dove un tempo l'Europa era divisa, oggi gli attraversamenti sono scorrevoli” (dal sito di promozione turistica della regione Lausitzer Seeland, [www.lausitzerseenland.de/de/erleben/radfahren/fernradwege/artikel-oder-neisse-radweg.html](http://www.lausitzerseenland.de/de/erleben/radfahren/fernradwege/artikel-oder-neisse-radweg.html)).

- Marchetto G. (2021), “Cicloturismo, pronti ad un'altra stagione record”, *Il Sole 24 Ore*, 09/04/2021, testo disponibile al sito [www.ilsole24ore.com/art/cicloturismo-pronti-un-altra-stagione-record-ADWcjZWB?refresh\\_ce=1](http://www.ilsole24ore.com/art/cicloturismo-pronti-un-altra-stagione-record-ADWcjZWB?refresh_ce=1).
- Oder-Neisse Radweg, [www.oder-neisse-radweg.de](http://www.oder-neisse-radweg.de).
- Opielka J. (2020), *Corona und die Grenze zwischen Deutschland und Polen: Die Schließung hat Spuren hinterlassen*, *Frankfurter Rundschau*, 14/07/2020, testo disponibile al sito [www.fr.de/panorama/deutschland-polen-grenze-auswirkungen-grenzschliessung-durch-corona-krise-13822559.html](http://www.fr.de/panorama/deutschland-polen-grenze-auswirkungen-grenzschliessung-durch-corona-krise-13822559.html).
- Opiłowska E. (2011), “Stadt – Fluss – Grenze: Geteilte Städte an der deutsch-polnischen Grenze”, *Eurostudia*, 7, 1-2: 153-166, DOI: 10.7202/101501ar.
- Stanganini L. (2016), *Nuovi paesaggi per le aree minerarie dismesse. Il caso della Lusazia Inferiore (Germania orientale)*, Phasar Edizioni, Firenze.
- Stanganini L. (2019), “Le anime di Stettino”, *Limes*, 10: 85-93.
- Wille C. (2020), “Border(ing)s in Times of Covid-19”, in *Borders in Perspective UniGR-CBS Thematic Issue. Bordering in Pandemic Times: Insights into the Covid-19 Lockdown*, vol. 4, pp. 11-15, DOI: 10.25353/ubtr-xxxx-b825-a20b.





*Parte terza*

*Turismo, sostenibilità e processi partecipativi  
per la governance territoriale*



*Potenzialità turistiche e di sostenibilità:  
la “Regione verde d’Europa”  
alla prova dei processi partecipativi  
per la governance territoriale\**

di Marina Fuschi\*\*, Fabrizio Ferrari\*\*\*

## **1. L’Abruzzo turistico: profilo di una regione debolmente consapevole**

Il turismo, inteso come fenomeno di massa e in grado di incidere economicamente sul territorio, è in Abruzzo un fenomeno recente, databile a partire dagli anni del miracolo del Secondo Dopoguerra, nonostante l’apertura del primo stabilimento balneare a Francavilla al Mare nel 1873 e l’inaugurazione di due rifugi appenninici, il Garibaldi sul Gran Sasso nel 1886 e uno sulla Maiella nel 1890 (Fondi, 1977, p. 433).

Dunque, mare e montagna da sempre esprimono i principali attrattori turistici della regione se è vero che, ancora oggi, l’offerta abruzzese è fortemente polarizzata sul turismo balneare con le località costiere del Teramano che si confermano come quelle più turistiche (sia in termini di flussi che di strutture ricettive), seguite dall’offerta montana associabile prioritariamente al turismo bianco della neve, laddove il bacino dell’Alto Sangro-Altipiani Maggiori e quello dell’Altopiano delle Rocche-Ovindoli-Campo Felice definiscono precisi ambiti specializzati negli sport invernali, la cui crescita e successiva maturità è da riferire, oltre che ai caratteri geomorfologici della montagna (a partire proprio dalla altitudine e conseguente innevamento delle più alte vette appenniniche), alla loro stessa posizione, centrale e di prossimità rispetto ai bacini urbani centro-meridionali (in particolare, Roma e Napoli).

Il modello turistico che ne discende è dunque polarizzato su pochi ambiti, fortemente stagionalizzato, nonostante i numerosi processi di pianificazio-

\* Pur nella condivisione delle tematiche e delle riflessioni contenute nel contributo sono da attribuire a Marina Fuschi i paragrafi 1, 3 e 5 e a Fabrizio Ferrari i paragrafi 2 e 4.

\*\* Dipartimento di Economia, Università G. d’Annunzio di Chieti-Pescara.

\*\*\* Dipartimento di Lingue, letterature e culture moderne, Università G. d’Annunzio di Chieti-Pescara.

ne e programmazione attivati dagli Enti pubblici e privati con l'obiettivo di far evolvere il turismo regionale sia in termini territoriali, con il progressivo coinvolgimento di ulteriori località/aree, sia in termini di prodotto, attraverso la valorizzazione di numerose altre potenzialità, come quelle artistico-culturale, enogastronomica, dei parchi, quest'ultima ancora debolmente veicolata dall'immagine di "regione verde d'Europa", con oltre il 35% del territorio tutelato da ben tre Parchi Nazionali ed uno Regionale, oltre a varie altre aree protette.

L'analisi dei dati conferma una scarsa attrattività della regione sullo scenario nazionale, con valori davvero modesti pari ad appena l'1,3% del totale degli arrivi e l'1,4% delle presenze nel 2019, mentre nell'anno dell'esplosione pandemica, con un crollo generalizzato in tutto il Paese, l'Abruzzo ha visto risalire – seppur di poco – la propria percentuale all'1,9% degli arrivi e delle presenze, sfruttando i caratteri di un'offerta turistica poco massificata, ma dalle grandi potenzialità naturalistiche e, più ampiamente, paesaggistiche che meglio si coniuga con i principi dell'*undertourism*, ovvero di un turismo rivolto alle destinazioni meno note e affollate, alle attività *open air* e ai circuiti lenti (Centro Studi TCI, 2020).

Anche l'estrema polarizzazione dei flussi trova conferma nei dati del 2019, laddove le località costiere, anche escludendo la città maggiore, Pescara, hanno monopolizzato il 52% degli arrivi e ben il 70% delle presenze regionali, con dati percentualmente simili nel 2020. Inoltre, considerando i quattro comuni capoluogo che nel 2019 detenevano un altro 18% di arrivi e un 10% di presenze, si cristallizza un quadro regionale turisticamente retto da appena il 7% dei comuni, scenario specularmente confermato dalla dotazione ricettiva concentrata per l'80% dei posti letto complessivi regionali in soli 33 comuni (sui 305 totali).

## **2. Centralizzazione *versus* frammentazione: alla ricerca di un difficile equilibrio**

L'architettura della *governance* turistica ha vissuto negli ultimi anni molteplici modifiche che hanno inciso profondamente non solo sugli assetti gerarchici, ma più specificatamente sulla programmazione e organizzazione delle attività.

Muovendo dalla Legge Regionale n. 4 del 1992, nata con l'intento di superare il desueto modello basato sugli Enti Provinciali del Turismo e sulle Aziende Autonome di Cura, Soggiorno e Turismo, la regione ha introdotto una territorializzazione fondata su ben 21 Aziende di Promozione Turistica (APT), con l'obiettivo di individuare ambiti operativi omogenei che permettessero sviluppi territoriali più specifici e peculiari.

Dopo pochi anni, nel 1997, con la L.R. n. 54 si registra una nuova fase di centralizzazione delle politiche in materia turistica con l'istituzione di un'unica Azienda di Promozione Turistica Regionale (APTR), volta a considerare l'intera regione come ambito turistico rilevante, pur con alcune funzioni demandate alle province e ai comuni.

Tale provvedimento legislativo non è stato intaccato dalla riforma normativa nazionale del 2001, in particolare con riguardo alla opportuna previsione istitutiva dei Sistemi Turistici Locali; però, dapprima nel 2007 con la L.R. n. 19 e poi definitivamente nel 2011 con la L.R. n. 30, si è deciso di sopprimere l'APTR, confermando tuttavia un accentramento delle funzioni sull'ente regionale, senza prevedere un modello alternativo di governo.

In realtà, la volontà di cercare una nuova strategia di regionalizzazione turistica decentrata territorialmente era già emersa nel 2004 con la L.R. n. 17 che prevedeva l'istituzione di STL, ma che di fatto non venne mai applicata. Successivamente, il varo del Piano Triennale del Turismo 2010-2012, che auspicava l'istituzione di "pochi STL sufficientemente estesi e forti" e, nel concreto, la successiva DGR 226/2012, portarono a individuare una nuova tipologia di enti strategici di *governance*, le Destination Management Companies (DMC), società consortili pubblico-private, a cui la Regione demanda le proprie competenze in materia turistica.

Consolidato tale sistema con la L.R. n. 15/2015, sono state costituite ad oggi 13 DMC, con l'intento di disegnare un sistema capace di intercettare le istanze delle comunità locali, prevedendo un completo coinvolgimento del territorio. Nei primi anni di vita, il sistema si è però rivelato nella pratica macchinoso, contrassegnato da poche iniziative, necessitante di contributi pubblici stante l'incapacità di intercettare finanziamenti privati. Inoltre, si sono evidenziate la carenza di un coordinamento efficace delle proposte a livello regionale e, persino, la sovrapposizione di DMC in alcuni territori (valgono in tal senso due esempi: il capoluogo L'Aquila appartiene a ben 3 DMC; molti comuni dell'interno della provincia di Pescara ricadono in due DMC pur avendo dimensioni demografiche modeste).

La nuova fase di decentralizzazione delle politiche turistiche non ha avuto finora molto successo. Si dovrà, dunque, ripensare a ipotesi di scenari alternativi: una fase di ricentralizzazione o quantomeno di coordinamento regionale; o una razionalizzazione, riduzione e ridisegno delle DMC; oppure, il rilancio delle DMC esistenti riconsiderando la composizione degli attori e il processo di pianificazione delle politiche di intervento.

### 3. Gli itinerari in Abruzzo: nuove istanze per la valorizzazione territoriale

A fronte del quadro territoriale e del “modello” di *governance* sopra descritti, amplificati da ritardi strutturali, scarsa propensione all’integrazione/ coordinamento e modesta capacità di promozione del territorio, negli ultimi anni si stanno avviando diverse iniziative promosse dal basso, soprattutto grazie alle istanze di piccole associazioni legate a peculiarità territoriali e ad identità locali; spesso fragili ed episodiche in questi primi anni, ma indubbiamente capaci di “muovere i territori” attivando connessioni e dialoghi fra attori, reti di interrelazione, decisamente alternative al quadro frammentario dell’offerta turistica attuale.

In particolare, il tema degli itinerari, avviato nell’Anno Nazionale dei Cammini (2016), associato all’Anno del Turismo Lento (2019), ha trovato in Abruzzo una convinta adesione riconosciuta dallo stesso ente regionale che ha intuito le potenzialità della costituzione di una rete di itinerari e ha promulgato la L.R. n. 52/2017 con cui si incoraggia la proposta di cammini con un approccio *bottom-up*, senza però intervenire nella pianificazione degli stessi. A tale scopo, il momento iniziale è costituito dalle istanze di riconoscimento degli itinerari a livello regionale, mediante redazione di una “carta d’identità” degli stessi, contenente la tipologia di interesse del cammino (storico, culturale, religioso, naturalistico-ambientale), il tracciato cartografato e georeferenziato, l’indicazione dell’ente gestore e le informazioni necessarie ad evidenziare il legame e le peculiarità dei luoghi interessati dal cammino.

L’elaborazione in corso di un “Atlante dei Cammini abruzzesi” da parte degli uffici competenti dell’ente regionale, inteso come innovativo strumento interattivo di promozione turistica, dovrebbe prevedere circa 20 cammini (quelli che hanno passato il vaglio di approvazione da parte della apposita commissione regionale), a fronte di ulteriori altre proposte esistenti. Tra queste, restano escluse dall’Atlante, a titolo di esempio, un itinerario decisamente di successo come il percorso ferroviario della Transiberiana d’Italia che si sviluppa fra Sulmona e l’Alto Sangro (Ferrari, 2021), oppure alcune nuove proposte sviluppate dallo stesso ente regionale, in collaborazione con la CCIAA di Chieti e Pescara, riguardanti la valorizzazione del Tratturo Magno, la cui guida è stata presentata alla BIT di Milano ad aprile 2022.

Non potendo entrare nel dettaglio delle singole proposte, ci si limita ad osservare il profilo degli itinerari che puntano ad esaltare quei caratteri dell’offerta turistica regionale meno conosciuti e che meglio rispondono alla nuova domanda, già in atto da tempo e sicuramente confermata dalla crisi pandemica, associabile ai principi del turismo lento, esperienziale, sostenibile e che potrebbero, nel tempo, connotare la regione quale meta di turismo di nicchia e di prossimità e sin da subito arricchirne l’offerta di base, diversificandola.

Innanzitutto, molti itinerari propongono cammini di carattere religioso, ben 12, e tra questi, alcuni esempi sono: il Cammino del Volto Santo da Roma a Manoppello (circa 300 km in 12 tappe) e il Cammino di San Tommaso da Roma a Ortona (313 km in 16 tappe); inoltre, il Cammino Teramano da Giulianova a Isola del Gran Sasso d'Italia (5 tappe e 110 km), che condivide molti scenari paesaggistici con l'Itinerario della Valle delle Abbazie da Notaresco a Isola del Gran Sasso d'Italia.

I sentieri con tematiche ambientali si stanno sviluppando con alcune interessanti proposte a carattere interregionale: la Via dei Lupi e il Cammino Naturale dei Parchi sono già realtà consolidate che coinvolgono Lazio e Abruzzo, mentre il Cammino Adriatico si propone di valorizzare tutti i comuni costieri con una proposta alternativa a quella tradizionale balneare<sup>1</sup>.

Gli itinerari storici e culturali sono i più eterogenei. Tra questi: le consolidate tradizioni agropastorali sono rappresentate dalla Via dei Tratturi (lungo il tratturo Pescasseroli-Candela, limitatamente al primo tratto fino a Campobasso); il cammino Cippi e Antichi Confini ripercorre la linea di suddivisione preunitaria fra Stato Pontificio e Regno delle Due Sicilie; il Cammino dei Briganti associa il suo percorso al fenomeno del brigantaggio originatosi immediatamente dopo l'Unità d'Italia; le memorie degli eventi relativi alla Seconda Guerra Mondiale sono testimoniate dal Cammino della Libertà e dall'Itinerario lungo la linea Gustav; il Cammino delle Terre Mutate coglie un aspetto molto peculiare e decisamente attuale, ossia i mutamenti intervenuti nel paesaggio a seguito degli eventi sismici del 2009 e del 2016, con un percorso da Fabriano a L'Aquila.

Dunque, una tipologia di offerta molto articolata e peculiare che declina le tante potenzialità turistiche e sostenibili della regione da arricchire con le ulteriori forme di turismo trasversale (enogastronomico, sportivo, della ricettività esperienziale).

#### **4. Itinerari e *governance*: uno schema concettuale**

Negli ultimi anni diversi autori hanno cercato di sviluppare modelli alternativi di *governance* del turismo trovando comunque tra essi alcuni punti in comune: innanzitutto l'individuazione di due schemi di *governance* archetipici e contrapposti, il *community-based* e il *corporate-based* (Beritelli *et al.*, 2007).

Secondo alcuni autori (Beritelli, Bieger, 2014) si deve auspicare una transizione gerarchica, passando dalla *destination governance* al più marcato mo-

1. A partire dalla costa teatina dei trabocchi, ricadente in un parco nazionale costiero, storicamente e strutturalmente estranea al modello di sviluppo turistico intensivo della costa nord teramana (Fuschi, Cilli, in Geotema, in corso di stampa).



dello della *destination leadership*, in cui uno o più attori assumono un ruolo di indirizzo e direzione, riconosciuto dagli altri attori, in modo da irrobustire l'intero sistema turistico in una direzione univoca, capace di contrastare le turbolenze congiunturali.

D'altra parte, altri autori (Nordin, Svensson, 2005) sottolineano la necessità di propendere per una *governance* a rete, notando nei sistemi turistici uno spostamento di potere e influenza dal pubblico al privato, e un secondo spostamento di equilibri dagli attori locali a quelli esterni più grandi e organizzati.

Con riferimento al caso studio, la ricerca di un modello di *governance* adattabile, in particolare, all'offerta turistica degli itinerari abruzzesi prende in considerazione due proposte già sviluppate in letteratura: quella di Bodega *et al.* (2004) basata su una suddivisione legata al grado di centralizzazione della *governance* e della densità relazionale; e quella di d'Angella *et al.* (2010) poggiante sui meccanismi di coordinamento (forti o deboli) e sulle caratteristiche della *governance* (concentrata o dispersa), proponendo quattro modelli, *normativo, imprenditoriale, dell'impresa leader e frammentato*.

In base a queste due proposte si prospetta uno schema concettuale incentrato sulla *governance* e sul grado di partecipazione della comunità (fig. 1), intendendo le suddivisioni non come una mera categorizzazione contrappositiva, ma come una serie di possibili tappe evolutive: *modello a mosaico, modello imprenditoriale, modello governativo, modello comunitario*.

Il *modello a mosaico*, tipico di piccole località nelle prime fasi di sviluppo del turismo, caratterizzato da un numero di attori piuttosto elevato con scarsi legami e forme di interazione, può essere ricondotto al modello *frammentato* (d'Angella *et al.*, 2010), definito tale per la carenza di strategie e prospettive a medio e lungo termine, o, alla scala opposta, al modello *a costellazione* (Bodega *et al.*, 2004) che pone in enfasi le collaborazioni informali fra gli attori, con il pregio della flessibilità, bisognoso però di pervenire alla costruzione progressiva di un substrato socio-culturale che favorisca il dialogo fra i diversi attori.

Molti degli itinerari abruzzesi proposti presentano attualmente caratteristiche ricadenti nel *modello a mosaico* con una scarsa integrazione degli attori territoriali (che pure potrebbero arricchire l'offerta, per esempio in termini di ristorazione e ricettività) e senza alcun tipo di coordinamento fra le diverse proposte, laddove l'approccio spontaneistico *bottom-up* potrebbe fornire i pro-dromi per future collaborazioni e aggregazioni d'offerta.

Tale modello, infatti, potrebbe evolvere verso forme di coordinamento basilari, per esempio con l'adozione di marchi comuni, generando così un assetto polinucleare oppure gerarchico se iniziano a prevalere alcuni attori rispetto agli altri (Bonerandi, 2005), tendendo ai due modelli successivi, quello *comunitario* oppure quello *imprenditoriale*.

		GOVERNANCE	
		DEBOLE	FORTE
GRADO DI PARTECIPAZIONE	SCARSO	MOSAICO	IMPRENDITORIALE
	ELEVATO	COMUNITARIO	GOVERNATIVO

Fig. 1 - Schema teorico dei modelli di governance (Fonte: elaborazione degli autori)

Il *modello imprenditoriale* può nascere anche come impulso di un singolo soggetto economico privato, in grado di organizzare da solo un intero sistema turistico, assumendo in genere carattere di stabilità e di attenta pianificazione volta al profitto. Certamente, le problematiche legate alla rigidità dell'offerta, alla scarsa flessibilità organizzativa, allo scarso coinvolgimento di altri attori, anche di quelli più contigui territorialmente, ne rappresentano i punti di vulnerabilità.

Nella progettazione degli itinerari, tale modello risulta di difficile attuazione da parte di un singolo soggetto, per la difficoltà di governare tutti i complessi ed eterogenei fattori che compongono un cammino. In Abruzzo, tuttavia, tale modello può essere riconosciuto nel caso della Transiberiana d'Italia, di fatto gestita da una sola società, formalmente senza scopo di lucro, che solo negli ultimi tempi sta attivando alcune collaborazioni ancora sporadiche, soprattutto nella ricettività.

In un'offerta turistica complessa come quella degli itinerari è più probabile che l'evoluzione del modello imprenditoriale sia del tipo *hub and spoke*, con un attore principale che si prende carico dell'organizzazione del progetto principale, delegando ad altri, mediante accordi, alcuni ulteriori aspetti, quali ricettività, ristorazione, mobilità.

A fronte di una classe imprenditoriale debole, allora può essere utile, anche per altri aspetti, che il ruolo centrale venga affidato a un ente pubblico, concretizzando così il *modello governativo*, in grado di superare questioni di programmazione e di sostenere anche con incentivi economici il sostrato

socio-produttivo, preservando potenzialmente un ambiente con piccole imprese. Allo stesso tempo, però, tale modello tende ad irrigidire notevolmente la strutturazione dell'offerta e a ridurre le interazioni fra i diversi attori e, con essi, nel medio e lungo termine, anche le capacità di innovazione del territorio.

Negli itinerari abruzzesi le scarse capacità di organizzazione degli enti pubblici hanno finora visto poche espressioni di questo tipo, ma potenzialmente, in una prima fase, l'intervento pianificatorio e organizzativo di tipo istituzionale, in particolare da parte della Regione, potrebbe risultare decisivo per lo stimolo e la tutela della piccola imprenditoria locale.

Anche i Parchi Nazionali, nel proprio territorio di competenza, stanno progettando una pianificazione in tal senso, con un esempio che sta garantendo un certo riscontro rappresentato dal "Cammino di Celestino", proposto in sei tappe dal Parco Nazionale della Maiella, sebbene al momento si debbano ancora valutare le ricadute economiche territoriali.

L'ultimo modello, quello *comunitario*, implica una forte interrelazione fra gli attori e al contempo una forma di *governance*, che può essere interna oppure affidata a un organo esterno, comunque espressione degli attori locali.

Le DMC in Abruzzo potrebbero rispondere a tale modello, quale strumento ideale di interfaccia fra enti pubblici e privati (Pechlaner *et al.*, 2012), più agile di un'organizzazione istituzionale e meno prescrittivo, adatto a stimolare il dialogo fra i diversi attori.

In concreto, però, l'attuale assetto delle DMC e le difficoltà di pianificazione finora riscontrate non sembrano contrassegnarle in tale ruolo e anche in presenza di una DMC espressamente dedicata agli itinerari, denominata "Il Cammino del Perdono" – gestita dalla cooperativa Movimento Celestiniano di L'Aquila e strutturata su quattro proposte di cammini – la difficoltà di concretizzazione ne svela limiti operativi e incertezza decisionale.

## 5. Conclusioni

A fronte di una estrema polarizzazione turistica regionale che, ancora oggi, poggia su poco più del 10% dei comuni abruzzesi, lo studio dell'evoluzione del modello di *governance* e, più in generale, delle modalità di sviluppo delle politiche turistiche, consentono di tratteggiare alcune riflessioni.

In termini generali, la sensazione che si ha è quella di una incertezza in campo decisionale che finisce per trasformarsi in ambiguità rispetto alle finalità da perseguire, ricordando con Bini che non vi è sviluppo locale di lungo periodo senza capacità locale di governo dei fenomeni di sviluppo (2004, p. 239).

La stessa oscillazione fra forme di conduzione accentrate e decentrate evidenzia difficoltà di base nella costruzione di un modello efficiente e consolidato nel tempo, che non persegue suggestioni effimere o tipologie di *governance*

di successo applicate altrove, difficili poi da concretizzarsi sul territorio abruzzese (come per esempio accade con le DMC).

La moderna tendenza a un approccio *bottom-up*, riscontrabile anche nella recente politica di valorizzazione degli itinerari, dovrebbe favorire in via teorica lo sviluppo della creatività delle comunità territoriali coinvolte, esaltando il capitale sociale e identitario delle stesse. Purtroppo, però, l'entusiasmo delle prime fasi di sviluppo delle diverse circuitazioni proposte, sostenute spesso da associazioni locali, si scontra nelle fasi successive con la conseguente e necessaria richiesta di maggiore professionalizzazione e organizzazione imprenditoriale capace di poter competere sui mercati.

Per tali motivi, si ritiene prospetticamente necessario innanzitutto una fase di ricentralizzazione delle politiche da parte dell'ente regionale, in grado quantomeno di fungere da cabina di regia, proporre una pianificazione di base, consolidare politiche di marchio e promozione. In una fase contemporanea alla prima o immediatamente successiva, occorrerà intraprendere un percorso di ripensamento del ruolo delle attuali DMC, compresa una razionalizzazione e un ridisegno territoriale delle stesse. Infine, la tappa successiva, più specifica del turismo degli itinerari, dovrebbe armonizzare e strutturare le diverse proposte che spontaneamente si vanno definendo per trasformare il caleidoscopio attualmente emergente in un quadro equilibrato che unisca e rafforzi i territori, pervenendo – auspicabilmente – alla promozione di una nuova immagine turistica, disegnata sulle coordinate della integrazione dei luoghi, coinvolgimento delle Comunità, presidio socio-economico del territorio.

## Riferimenti bibliografici

- Beritelli P., Bieger T. (2014), “From destination governance to destination leadership – defining and exploring the significance with the help of a systemic perspective”, *Tourism Review*, 69, 1: 25-46.
- Beritelli P., Bieger T., Laesser C. (2007), “Destination governance: using corporate governance theories as a foundation for effective destination management”, *Journal of Travel Research*, 46, 1: 96-107.
- Bini A. (2004), “I sistemi turistici locali: nuovi modelli di organizzazione e valorizzazione dell'offerta turistica”, in Aa.Vv., *Il turismo in Abruzzo*, CRESA, L'Aquila, pp. 223-240.
- Bodega D., Cioccarelli G., Denicolai S. (2004), “New inter-organizational forms: Evolution of relationship structures in mountain tourism”, *Tourism Review*, 59, 3: 13-19.
- Bonerandi E. (2005), “Le recours au patrimoine, modèle culturel pour le territoire?”, *Géocarrefour*, 80, 2: 91-100.
- Centro Studi TCI (2020), *Coronavirus: quali le conseguenze per il turismo in Italia?*, Rapporto online.

- d'Angella F., De Carlo M., Sainaghi R. (2010), "Archetypes of destination governance: a comparison of international destinations", *Tourism Review*, 65, 4: 61-73.
- Ferrari F. (2021), "Paesaggi in movimento e territori lenti: la ferrovia Sulmona-Isernia", in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 176-185.
- Fondi M. (1977), *Abruzzo e Molise*, Utet, Torino.
- Fuschi M., Cilli A. (in corso di stampa), "Nuovi, verosimili modelli di sviluppo turistico locale: le prospettive della Costa Trabocchi, in Abruzzo", *Geotema*.
- Nordin S., Svensson B. (2005), *The significance of governance in innovative tourism destinations*, ETOUR, Östersund.
- Pechlaner H., Volgger M., Herntrei M. (2012), "Destination management organizations as interface between destination governance and corporate governance", *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 23, 2: 151-168.

# *Il turismo dei cammini come strategia di rigenerazione e sostenibilità nelle aree interne: evidenze dal Mezzogiorno*

di *Dionisia Russo Krauss\**, *Nadia Matarazzo\**,  
*Francesca Sorrentini\**

## **1. La Via Francigena del Sud e il suo ruolo di infrastruttura a supporto dello sviluppo territoriale**

Dopo l'approvazione nel 2015 del Dossier di candidatura – curato dalla Società Geografica Italiana in accordo con l'Associazione Europea delle Vie Francigene (AEVF) – per estendere alla Via Francigena del Sud (VFS) la certificazione di “Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa”, nel 2019 a Bari l'Assemblea generale dell'AEVF ha approvato all'unanimità il percorso, che è entrato ufficialmente a far parte del tracciato europeo della Via Francigena.

Con il coinvolgimento di cinque Regioni (Lazio, Campania, Basilicata, Molise, Puglia) e circa 150 comuni – tra cui rientrano anche quelli non inclusi nell'itinerario, ma prossimi ad esso – si collegano i Cammini dell'Italia meridionale con il Grande Itinerario delle Culture d'Europa, che, partendo da Canterbury, segue le tappe descritte dall'Arcivescovo Sigerico e attraversa l'Europa centrale, la Francia, la Svizzera e le regioni italiane fino a Roma, per oltre 2.000 km. In realtà, la Via Francigena non è un tracciato unico, ma un'arteria con una direzione principale seguita da varie diramazioni, che collegò i mari del Nord prima a Roma e poi alla Terra Santa.

Il percorso nell'Italia meridionale trae ispirazione dalle vie storiche che collegavano la Capitale con i porti pugliesi e ripercorre l'itinerario cristiano – *l'Itinerarium Burdigalense* – contenuto in un racconto del 333 d.C. di un anonimo pellegrino durante il viaggio da Burdigala (l'attuale Bordeaux) fino a Gerusalemme. Il racconto si riferisce al viaggio di ritorno del devoto che, dopo aver raggiunto la Terra Santa attraverso la Via Balcanica, sbarca a Otranto e risale la penisola utilizzando l'antica Via Appia Traiana.

\* Dipartimento di Scienze economiche e statistiche, Università degli Studi di Napoli Federico II.

La VFS si snoda da Roma fino a Santa Maria di Leuca per circa 1.000 km, formalmente suddivisi in 45 tappe. In particolare, l'articolato sistema viario inizialmente segue le tracce dell'Appia romana, passando per le alture vulcaniche dei Castelli Romani, le pendici rocciose dei Monti Lepini, per poi procedere lungo le fertili pianure costiere. Avanzando verso il corso del Gargigliano entra in Campania, dove le strade si biforcano, per arrivare entrambe a Benevento; da qui raggiunge Troia, dove si stacca una variante a nord-est che si dirige verso il Gargano e il Santuario di San Michele a Monte Sant'Angelo, attraversando la Via Micaelica (o Cammino dell'Arcangelo), e poi scende lungo la costa adriatica per ricongiungersi a Bari con la via principale; il Cammino prosegue verso Brindisi e Otranto per terminare a Santa Maria di Leuca, *de finibus terrae*, la punta meridionale della Puglia.

Il riconoscimento ufficiale della VFS è il frutto di un lungo e capillare lavoro di coordinamento delle cinque amministrazioni regionali, nonché di istituzioni pubbliche e private, enti locali, associazioni culturali e gruppi territoriali, impegnati a realizzare un progetto unitario e coerente di sviluppo culturale, socio-economico e turistico delle aree attraversate, che contribuisca, tra l'altro, a contenere lo spopolamento dei centri interni, a creare nuove occasioni di lavoro in diversi settori (artigianato, trasporti, gastronomia, commercio al dettaglio) e a migliorare il quadro di vita degli abitanti<sup>1</sup> (Ronza, 2020; Trono, Castronovo, 2021). Infatti, considerata la fitta presenza di borghi, castelli, siti archeologici minori, luoghi di culto, contesti naturali connotati da un'alta biodiversità, la VFS costituisce un'opportunità, da un lato, per promuovere il dialogo interculturale e intergenerazionale e consolidare i sentimenti di solidarietà e di identità territoriale e, dall'altro, per preservare e valorizzare il patrimonio materiale, immateriale e naturale a forte valenza storico-culturale anche dei territori marginali, divenendo un vero "prodotto" turistico devozionale e culturale, in grado di mettere a sistema i diversi livelli istituzionali e di coniugare la bellezza con la sostenibilità, la cultura con l'arte, la gastronomia con le terme (Trono, Oliva, 2021).

L'arrivo dei viaggiatori lungo gli itinerari contraddistingue la prevalenza di un turismo lento, rispettoso dell'ambiente, più sensibile verso i luoghi remoti e meno frequentati, che privilegia gli spostamenti di tipo sostenibile, che apprezza il valore esperienziale del tempo trascorso in cammino (Zanni, 2021). In altri termini, attraversare la VFS significa vivere esperienze autentiche e sostenibili, coniugare la riscoperta delle proprie radici spirituali e culturali con la conoscenza degli elementi identitari del territorio e della sua comunità, ma anche rilevare la contrapposizione tra le aree turistiche e le realtà margi-

1. Per effetto della lunga marcia "Road to Rome 2021", organizzata in occasione dei vent'anni dell'AEVF, sono stati sbloccati, dopo cinque anni, i fondi (19,1 milioni di euro) stanziati dal Ministero della Cultura nel "Piano Stralcio Cultura e Turismo FSC 2014-2020" per migliorare e qualificare alcuni punti ritenuti strategici del percorso.

nali, che non sono in grado di esprimere un'attrattività territoriale, pur essendo ricche di storia, cultura, tradizioni e produzioni tipiche di qualità. Per tali ambiti geografici, dunque, l'immissione nella rete turistica ampia e strutturata del percorso può agevolare il superamento del ritardo delle economie rurali delle zone interne (Regione Puglia, 2016) e ri-attivare in chiave innovativa le risorse locali, adottando modelli di offerta che puntano su prodotti differenziati ed integrati di qualità e utilizzando strumenti di promozione che le singole realtà non potrebbero altrimenti attivare (Pontolillo, 2008).

Premesso che gli interventi da realizzare sono ancora numerosi (ad esempio, il completamento infrastrutturale, il sostegno all'imprenditoria giovanile, lo sviluppo di nuove competenze e professionalità, la riqualificazione della ricettività, il potenziamento dei servizi di assistenza e accoglienza), uno dei nodi centrali riguarda la collaborazione tra gli *stakeholder* (come Regioni, Comuni, associazioni di volontariato, Diocesi, strutture ricettive e di ristorazione), atteso che i processi partecipativi risultano indispensabili alla costruzione di strategie e metodologie per la rivitalizzazione dei luoghi e per il successo delle politiche di sviluppo.

## **2. La Via Francigena in Campania: il Cammino dell'Anima**

In Campania si intersecano le due direttrici principali della VFS: una segue il percorso dell'Appia, correndo parallela alla costa tirrenica fino a raggiungere Capua per arrivare, attraverso la Valle Caudina, a Benevento e da qui proseguire verso l'entroterra appenninico e le coste pugliesi; l'altra percorre la dorsale appenninica ricalcando il tracciato della Via Latina e, dopo aver attraversato le valli interne dei fiumi Sacco e Liri, entra in territorio sannita fino a giungere a Benevento e da qui procedere verso l'Irpinia. In realtà, però, la Via Francigena può identificarsi, più che con dei singoli itinerari specifici, con un fascio più ampio di percorsi battuti in un lungo arco di tempo, quale quello, ad esempio, che dall'Appia non si dirige verso la Piana Campana ma si snoda lungo la Valle Telesina, promosso a livello locale già prima che il Consiglio d'Europa acquisisse il Dossier relativo alla VFS e ne decretasse lo *status* di itinerario culturale d'Europa (Ronza, 2020).

Iniziato nel 2015 – con le delibere n. 39 e n. 886 della Giunta Regionale che sancirono innanzitutto l'adesione al programma e l'istituzione di un tavolo permanente per l'individuazione della Francigena in Campania attraverso le province di Caserta, Benevento ed Avellino, e quindi decretarono l'avvio del lavoro di acquisizione della cartografia ufficiale della VFS e la creazione di un gruppo incaricato di validare e monitorare l'attuazione del tratto campano del percorso con i relativi tracciati, subtracciati ed aree d'interesse storico-culturale e religioso – l'iter burocratico e amministrativo è andato avanti prima con l'approvazione del protocollo tra la Regione Campania e l'AEVF per l'estensione,



anche a questa parte della Via, della certificazione di “Itinerario Culturale del Consiglio d’Europa” (DGR n. 511/2016) e successivamente con quella dell’elenco dei comuni attraversati dal tracciato della stessa, così come definito d’intesa con l’allora MIBACT, e delle connesse zone di interesse (DGR n. 529/2017).

Nel complesso, malgrado una certa lentezza – in parte dovuta, più di recente, anche agli imprevedibili effetti della pandemia – l’amministrazione regionale ha sempre perseguito obiettivi specifici, portando avanti misure trasversali di pianificazione e fornendo diverse opportunità di sviluppo dal basso (Trono, Castronuovo, 2021). D’altra parte, comunque, già nell’ambito di un progetto di cooperazione interregionale<sup>2</sup>, nella provincia di Benevento aveva preso forma un itinerario “del sacro” attraverso i luoghi più rappresentativi della VFS nell’area del Titerno: “Il Cammino dell’Anima”.

Frutto dell’ipotesi progettuale del GAL Titerno, il tratto della Via che, costeggiando il corso del fiume Calore, attraversa l’intera Valle Telesina percorre un territorio ove da sempre la religiosità, i pellegrinaggi, i culti devozionali sono stati sentiti con partecipazione dalle comunità locali, tanto da rappresentare un elemento fondante della loro identità. Ma notevole e vario è pure il valore paesaggistico e naturalistico, oltre che il patrimonio culturale, dei comuni in cui esso fa tappa: si parte da Faicchio, caratteristico borgo medievale dominato dal castello ducale, e si prosegue verso San Salvatore Telesino con la sua abbazia benedettina, passando per l’oasi naturalistica del Parco del Grassano fino ad arrivare alla zona archeologica dell’antica Telesia. Da Telese Terme, poi, centro termale rinomato per le sorgenti di acqua sulfurea, l’itinerario percorre il verdeggianti paesaggio collinare di Castelvenere, il comune più “vitato” (per rapporto tra superficie coltivata con vitigni e superficie totale) dell’Italia centro-meridionale; raggiunge i borghi di Guardia Sanframondi e San Lorenzo Maggiore con le loro bellezze storiche e artistiche, e tocca quindi Ponte, piccolo centro noto per le cantine ed i frantoi, prima di giungere a Benevento, la “città delle streghe” dalla storia millenaria e dal ricco patrimonio artistico-culturale ed archeologico. Da qui, infine, presa la Via Appia Traiana – in uno scenario di dolci colline, tra vigneti, uliveti e pascoli – il Cammino arriva a Pietrelcina, il paese agricolo dalle antiche origini, arroccato su uno sperone roccioso (la “morgia”), famoso per aver dato i natali a San Pio e divenuto importante meta del turismo religioso.

Contraddistinto dalla presenza di una molteplicità di risorse, ma nel suo complesso ancora marginale rispetto ai principali flussi turistici che interessano la Campania, il territorio attraversato dal Cammino dell’Anima sembra dunque essere un ambito dove ben si potrebbe confermare il ruolo degli itinerari culturali quale strumento di valorizzazione territoriale utile ad innescare processi di sviluppo locale attraverso concrete azioni di promozione di un turi-

2. Si tratta del progetto “I Cammini d’Europa: rete europea di storia, cultura e turismo”, promosso da sedici GAL di quattro regioni italiane e finanziato dal Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013.

smo sostenibile (Bozzato, 2019; Cardia, 2018). E proprio nella consapevolezza di tale ruolo – e dunque al fine di accrescere l’attrattività e le opportunità di sviluppo di un’area sì interna, caratterizzata da condizioni di svantaggio infrastrutturale e socio-economico, dal declino demografico, dalla rarefazione dei servizi essenziali, ma anche ricca di risorse e capitale naturale, di specificità strettamente connesse al *genius loci* e al patrimonio culturale (Lemmi, Siena Tangheroni, 2015; Marchetti, Panunzi, Pazzagli, 2017) – e tenuto conto della sempre maggiore diffusione di pratiche turistiche “lente” e rispettose di ciascun contesto, i responsabili del progetto avevano deciso di puntare sul valore della cooperazione tra gli attori e le regioni della rete dei “Cammini d’Europa”.

Molteplici sono state le azioni attuate in quest’ambito: per guidare i visitatori, ad esempio, rendendo possibile un’agevole individuazione dei diversi elementi di interesse storico-artistico esistenti, segnali e cartelli furono appositamente collocati lungo il percorso; per pubblicizzare più ampiamente sia il territorio interessato che il programma nel suo complesso, vennero realizzate mappe cartacee descrittive dell’itinerario, così come *brochure* bilingui sui Cammini d’Europa e la VFS. Ancora, una mostra itinerante di materiale fotografico passato e recente relativo ai siti religiosi lì presenti mise in evidenza la continuità temporale nelle pratiche devozionali; ma furono anche organizzati, per gli operatori pubblici e privati dell’area, brevi *stages* formativi lungo il Cammino di Santiago e la Via Francigena che consentissero loro di conoscere la realtà e le azioni sviluppate, nonché i risultati ottenuti, in contesti differenti. Poi, dalla fine del 2019, l’iniziativa si è di fatto conclusa: altre azioni in programma non sono state più realizzate<sup>3</sup> e le potenzialità del modello – la sua capacità di mettere a sistema più risorse che, da sole, non sarebbero in grado di generare la necessaria massa critica per attrarre visitatori, oltre che il suo essere una strategia di sviluppo alternativo e sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale (Splendiani *et al.*, 2020) – non sono state realmente messe a frutto. Ecco perché è da quello che il Cammino può rappresentare – se accompagnato, nel tempo, da iniziative condivise capaci di valorizzare le specificità del territorio attraversato ma anche di favorire una combinazione migliore di investimenti in infrastrutture e in capitale umano, producendo sviluppo delle comunità locali (Trono, Oliva, 2013) – che varrebbe la pena ripartire, per promuovere un turismo che sia realmente fattore di rigenerazione territoriale.

### **3. Per un turismo dei cammini nelle aree interne del Mezzogiorno**

Il caso della Via Francigena del Sud, con specifica attenzione per il suo passaggio campano, rappresenta per molti versi un esempio efficace del poten-

3. Al momento si ipotizza che per l’estate del 2022 il progetto possa essere ripreso e che nuove operazioni possano essere portate avanti nell’ottica di una valorizzazione turistica integrata del territorio attraversato dall’itinerario.

ziale di cui sono dotate tante piccole realtà delle aree interne del Mezzogiorno italiano, che però faticano a realizzare una progettazione territoriale in grado di assumere realmente la consapevolezza dei limiti geo-economici legati alle carenze infrastrutturali e alle debolezze sociali ma capace, nel contempo, di valorizzare le reti sociali già attive nei territori, con l'ambizione di avviare processi partecipativi che partano dal basso, dissodando il terreno della cittadinanza attiva e quello della cooperazione tra pubblico e privato.

Perché il turismo dei cammini possa diventare una strategia di sviluppo delle terre "lente", infatti, è prioritario non solo e non tanto l'allestimento dei luoghi nei termini della dotazione di infrastrutture e servizi, quanto piuttosto creare spazi perché esso divenga la componente di una più ampia opera di valorizzazione multidimensionale: è noto, infatti, il respiro corto delle politiche di promozione territoriale finalizzate unicamente allo sviluppo turistico; quest'ultimo va perseguito come forma di potenziamento sociale, radicata dentro la fisionomia identitaria della comunità locale, che va interpellata e coinvolta come protagonista di un processo di valorizzazione plurale e duraturo.

Un patrimonio come quello della Via Francigena campana, che unisce in un percorso culturale di potenziale successo nel mercato dell'ecoturismo luoghi e risorse concentrati nelle terre dell'"osso", ha bisogno di idonee strategie di sostenibilità, intese come l'insieme delle azioni necessarie a garantire il soddisfacimento delle esigenze dei visitatori, della comunità ospitante, dell'ambiente e delle attività produttive con riguardo per gli impatti economici, sociali e ambientali presenti e futuri (Mundula, Spagnoli, 2019).

Per un'area interna segnata dalle carenze nei collegamenti e nell'offerta di servizi integrati, è vitale pensare un turismo che non ambisca ad emulare i modelli costieri, ma che, al contrario, ne rappresenti l'alternativa, puntando, quindi, proprio sui cammini, oltre che sulle escursioni in bicicletta o a cavallo, come esperienze di immersione nei paesaggi naturali e nella cultura locale, basate su una visione del tempo totalmente qualitativa.

Per raggiungere un tale obiettivo, le comunità locali svolgono un ruolo di prim'ordine: esse, infatti, devono essere le prime operatrici di un processo che è innanzitutto identitario, dal momento che il turismo può essere longevo solo se promuove l'identità del territorio con l'impegno di non alterarla (Casti, 2015). È un tale approccio che permette di innescare quella rigenerazione territoriale intesa come progetto di futuro in un'ottica di sostenibilità e di crescita circolare.

## Riferimenti bibliografici

- Bozzato S. (2019), "Geografie variabili in un Meridione in 'cammino'. Gli itinerari culturali tra mancate rivoluzioni e riforme (queste sì slow!)", in Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, AGEI, Roma, pp. 945-953.

- Cardia G. (2018), "Routes and itineraries as a means of contribution for sustainable tourism development", in Katsoni V., Velander K., eds., *Innovative Approaches to Tourism and Leisure. Fourth International Conference IACuDiT, Athens 2017*, Springer, Berlin, pp. 17-33.
- Casti E. (2015), "Prospettive teoriche e metodi 'indisciplinari' della ricerca. Centralità dei territori", in Casti E., Burini F., a cura di, *Centrality of territories. Verso la rigenerazione di Bergamo in un network europeo*, Bergamo University press/ Sestante edizioni, Bergamo, pp. 3-31.
- Lemmi E., Siena Tangheroni M. (2015), "Il geoitinerario come espressione del turismo postmoderno", in Lemmi E., a cura di, *Turismo e management dei territori: i geoitinerari, fra valori e progettazione turistica*, Pàtron, Bologna, pp. 15-25.
- Marchetti M., Panunzi S., Pazzagli R., a cura di (2017), *Aree interne. Per una rinascita dei territori rurali e montani*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Matarazzo N. (in stampa), "Ecoturismo e catene 'lente': resilienza e valorizzazione del patrimonio liquido alla sorgente del fiume Sele", in *Catene/Chains*, Memorie Geografiche NS 20, Firenze.
- Mundula L., Spagnoli L. (2019), "Terre mutate: un cammino tra resilienza e *slow tourism*", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, XIV, 2, 2: 117-130.
- Pontolillo V. (2008), "Le Vie Francigene, un'opportunità di sviluppo per il territorio nel Sud", in Associazione Civita, a cura di, *Roma-Gerusalemme. Lungo le Vie Francigene del Sud*, Associazione Civita, Roma, pp. 9-10.
- Regione Puglia (2016), *Piano di valorizzazione del tracciato della Via Francigena del Sud*, testo disponibile al sito [http://territorio.provincia.foggia.it/sites/default/files/Relazione\\_Generale\\_1.pdf](http://territorio.provincia.foggia.it/sites/default/files/Relazione_Generale_1.pdf).
- Ronza M. (2020), "Itinerari culturali e identità territoriale. La Via Francigena nel Mezzogiorno d'Italia tra prospettive europee e criticità locali. Il caso della Campania", *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 168: 78-93.
- Splendiani S., Forlani F., Picciotti A., Presenza A. (2020), "Il contributo dei Cammini alla creazione di social value per territori marginali. Il caso della 'Via Francigena'", *Proceedings XVII SIM Conference – Il Marketing per una società migliore*, LIUC Università Cattaneo, Castellanza (VA), 28-30 ottobre 2020, pp. 1-5.
- Trono A., Castronuovo V. (2021), "The Via Francigena del Sud: The value of pilgrimage routes in the development of inland areas. The state of the art of two emblematic cases", *Revista Galega de Economía*, 30, 3: 1-18.
- Trono A., Oliva L. (2013), "Percorsi religiosi tra turismo culturale e strategie di pianificazione sostenibile: ricerca e innovazione", *Annali del turismo*, 2: 9-34.
- Trono A., Oliva L. (2021), "Innovations in a Traditional Landscape of Pilgrimage: the Via Francigena del Sud towards Rome and Other Apulian Pilgrim's Routes", *Religions*, 12, 1065: 2-19.
- Zanni S. (2021), [www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento\\_evento\\_procedura\\_commissione/files/000/302/801/Dott.ssa\\_Sara\\_Zanni.pdf](http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/302/801/Dott.ssa_Sara_Zanni.pdf).

*La “Via Francigena nel Sud Italia”  
per la rigenerazione territoriale.  
Sviluppo di un modello di governance turistica  
tra i Monti Prenestini ed Ernici nella Regione Lazio*

di *Ilaria Guadagnoli\**

## **1. Introduzione**

La rilevanza del settore turistico, in particolare nella sua “proiezione territoriale” (Salvatori, 2021), è già da tempo argomento di rilievo scientifico (Bozzato *et al.*, 2020; Pollice, 2018), anche in virtù del suo valore globale e locale. Una caratteristica, questa, che lo rende principio di riorganizzazione e ri-funzionalizzazione degli spazi geografici. In tal senso, il settore è particolarmente valutato positivamente dai soggetti pubblici e privati, da operatori imprenditoriali e da comunità territoriali tanto centrali quanto e, forse in maggior misura, marginali ai processi di sviluppo socio-economico e culturale. Un settore fortemente colpito dalla pandemia da Covid-19 che, di fatto, ha smascherato criticità e vulnerabilità dell’attuale strutturazione, accelerando la già avviata volontà di rafforzare gli attuali processi di innovazione dell’offerta e di potenziare la formazione professionale e la ricerca scientifica (Bozzato *et al.*, 2020).

Oggi la rinnovata sensibilità che investe l’intera filiera turistica e coloro che dedicano il proprio impegno alla conoscenza del settore e adempiono ad una responsabilità civica verso lo stesso sta già producendo risultati soddisfacenti che si possono leggere nei numerosi progetti di sviluppo territoriale in cui il turismo sostenibile rappresenta il principio ispiratore. Tra questi, se ne annoverano diversi che hanno intravisto nei *Cammini* e negli Itinerari culturali un potenziale strumento di rigenerazione territoriale e ri-progettazione della sfera socio-spazio-culturale. Nel corso dell’ultimo decennio, infatti, sono aumentate le politiche in merito promosse alla scala europea dal “Programma degli Itinerari Culturali del Consiglio d’Europa” che, facendo leva sul carattere trans-scalare dell’itinerario (*Impact of European Cultural Routes on SMEs’ innovation*, 2017), ne identifica un elemento indicativo per porre in relazione

\* Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

il paesaggio e il patrimonio culturale nella loro accezione di bene comune. L'importanza di questi strumenti, in termini di ridisegno degli spazi geografici, ha incoraggiato gli organi competenti in materia, anche alla scala nazionale e regionale, a valutarli come elementi in grado di conferire rinnovata qualità, identità e valore aggiunto ai territori, in particolar modo a quelli marginali. La prospettiva è quella di rendere anche le aree marginali predisposte sia a rispondere alle diversificate ed impegnative sfide che i processi di internazionalizzazione pongono al nostro Paese, sia alle nuove istanze che emergono dal mercato turistico (Polci, Gambassi, 2016).

Le note che seguono intendono trattare il caso studio del territorio del subappennino laziale collocato tra i Monti Prenestini ed Ernici attraversato dall'itinerario culturale della "Via Francigena nel Sud Italia" (direttrice Caslino-Prenestina). La metodologia messa in campo, mediante l'identificazione di un set di indici variabili, utili a studiare il grado di attrattività turistica potenziale ed effettiva dell'area, ha individuato elementi territoriali specifici, riscontrando una certa coerenza territoriale<sup>1</sup>. I risultati attesi intendono avvalorare l'ipotesi che tale coerenza possa rappresentare la premessa per l'ideazione di un modello di *governance* territoriale, intermedio tra la scala regionale e locale, composto da enti diversi per genesi, esperienze e pratiche.

## **2. Il metodo geografico per aggregati territoriali coerenti: analisi del quadro socio-economico e culturale dell'area di studio**

Il caso studio annovera tredici comuni della Regione Lazio attraversati dalla direttrice Prenestino-Casilina del tratto meridionale della Via Francigena. I comuni risultano essere collocati tra la catena montuosa calcarea dei Monti Prenestini e quella di origine tettonica degli Ernici del subappennino laziale, caratterizzati da una modesta altitudine tra i 765 m/slm del comune di Castel San Pietro Romano ed i 214 m/slm di Galliciano nel Lazio<sup>2</sup>.

I dati demografici rilevati, in rapporto alle rispettive province, evidenziano come l'area di studio sia composta da comunità di piccola e media dimensione, che nel corso dell'ultimo decennio, hanno registrato una crescita piuttosto limitata (variazione intercensuaria annua nei comuni di studio, ISTAT, 1991,

1. La metodologia utilizzata per l'individuazione di elementi territoriali parte da un'indagine preliminare del modello elaborato da Gismondi e Russimo il "*Tourist Attractiveness Indexes (TAI)*". Tale modello è stato adeguato alle necessità della ricerca e al contesto territoriale di analisi, considerando cioè gli indicatori descrittivi del documento della Strategia Nazionale delle Aree Interne.

2. Ricadono nella provincia di Roma i comuni di Galliciano nel Lazio, Zagarolo, Montecompatri, Palestrina, Castel San Pietro, Cave, Genazzano; in quella di Frosinone, i comuni di Piglio, Serrone, Paliano, Acuto, Anagni e Ferentino.

2001, 2011). Nello specifico, se confrontiamo i dati degli ultimi tre censimenti della popolazione possiamo notare una crescita piuttosto limitata con dinamiche differenti. Si assiste cioè, a diversificati processi di distribuzione della popolazione: comportamento riconducibile alla ripartizione degli insediamenti per fasce altimetriche (Meini, 2018). Castel San Pietro Romano, Serrone, Piglio e Acuto, essendo i comuni collocati ad una quota superiore ai 600 m, sono tra quelli che presentano un maggiore rischio di isolamento legato alle concrete difficoltà di collegamento. L'impiego del patrimonio abitativo è l'immagine tangibile di questo fenomeno: nei comuni collocati a quote altimetriche maggiori, il rapporto percentuale tra le abitazioni non occupate nei centri abitati e il totale delle residenze nei centri abitati raggiunge quote elevate (indice di potenzialità d'uso abitativo nei centri abitati, censimento ISTAT, 2011).

Lo stato di isolamento di questi centri ha contribuito a tutelare nel tempo le peculiarità culturali ma non ha frenato i flussi emigratori che da sempre hanno caratterizzato l'intero aggregato di studio, seppur con intensità diversa, decretando, di fatto, un forte regresso del carico demografico complessivo, una diminuzione del saldo naturale e un innalzamento dell'indice di vecchiaia. Fattore quest'ultimo che potrebbe determinare squilibri intergenerazionali e quindi, costituire un rischio per la sostenibilità demografica dell'area. Condizione confermata dallo studio della dinamica demografica su base intercensuaria nel medesimo arco di tempo che evidenzia un'area contrassegnata da una tendenziale fase di decremento costante e, soltanto in alcuni casi, da un incremento lievissimo.

Le difficoltà demografiche sono altresì connesse alle scarse opportunità occupazionali. L'area in questione, infatti, si caratterizza per un tasso di occupazione inferiore rispetto alla media regionale e nazionale e per una forte disparità tra i due generi. La più elevata percentuale di occupati si registra nel settore terziario, seguito da quello industriale e infine agricolo (Occupati per settore economico per ciascun comune, dati ISTAT, 2011). In questi territori interni di medio-alta collina permane una struttura agraria composta di piccole e medie aziende quasi totalmente a conduzione diretta, con limitata produttività stante la moderata produzione che deriva dai boschi e dai pascoli. Tuttavia, una buona percentuale di imprese del territorio è dedicata all'agricoltura che, benché fornisca un debole valore aggiunto in termini economici, rappresenta il più delle volte una forma di integrazione al reddito familiare. Tale pratica identifica ancora in modo evidente il paesaggio e detiene il potenziale valore sociale di garantire la permanenza di tradizioni agresti, di competenze di lavoro, di conoscenza dell'ambiente e di specificità culturali di questo territorio, garantendone la salvaguardia. Per quanto riguarda l'industria ed i servizi, il fattore accessibilità risulta condizionante, seppur in parte, specie per quei comuni che, trovandosi distanti dalle principali arterie stradali, registrano un maggior *deficit* infrastrutturale a cui, inevitabilmente, si associano dati demografici in negativo. Condizione, questa, legata, seppur in parte, all'assenza



di dinamismo economico su scala locale, il cui effetto diventa un'inevitabile "emorragia demografica" che vede le risorse umane più giovani fuoriuscire dal territorio. Dinamica questa confermata dall'indice di struttura della popolazione attiva da cui si evince quanto la percentuale di popolazione di età più anziana (40-64 anni) attiva in termini lavorativi, sia nettamente superiore a quella più giovane (15-39 anni). Fenomeno che negli ultimi 15 anni è aumentato in maniera esponenziale.

Il limitato livello di occupazione determina, conseguentemente, un grado di mobilità nettamente al di sopra della media regionale e nazionale, sia in termini occupazionali, sia di studio. Nello specifico dell'aggregato di riferimento, il tasso di mobilità occupazionale raggiunge il dato quasi sconcertante di oltre 5 volte superiore alle medie. Piuttosto elevato risulta anche il dato di mobilità giornaliera per studio: d'altronde, buona parte dei comuni di analisi non dispone di un'offerta scolastica secondaria completa e dunque, parte dei giovani tra i 15 e 19 anni è costretta a spostarsi in comuni limitrofi. Gli spostamenti per lavoro, nonostante il numero delle imprese attive e degli addetti stia aumentando, seppur limitatamente, è ancora un fenomeno in atto (indice di mobilità, dati ISTAT, 2011).

Così come si rileva in gran parte delle aree interne dell'Appennino, una prospettiva di rifunzionalizzazione economico-produttiva è stata individuata nel turismo e attività connesse. Da questo punto di vista, peraltro, l'area considerata risulta poco dinamica con una dotazione d'accoglienza modesta sia sotto il profilo quantitativo, sia qualitativo. Per sintetizzare l'analisi dell'ospitalità turistica e valutare il potenziale livello di accoglienza, per ciascun comune in esame, si è ritenuto necessario calcolare il tasso di ricettività e la densità ricettiva. Considerare tali valori significa valutare l'impatto del turismo sul territorio ed effettuare un confronto ponderato tra aree diverse, in termini di potenzialità di accoglienza (ISTAT Servizio Turismo - Regione Lazio). Il contesto considerato non sembra avere problemi di sostenibilità ambientale e di pressione sulle risorse locali, anzi, appare evidente quanto esso viva una condizione di subordinazione rispetto alla città di Roma che di fatto tende a fagocitarlo.

Pertanto, considerato il quadro complessivo (fig. 1), le opportunità ed i punti di forza, ma anche quelli di debolezza dell'area di studio, l'indagine elaborata ha permesso di identificare ben cinque direttrici di intervento volte a predisporre interventi di rigenerazione territoriale: a) potenziare la rete di accoglienza e del sistema informativo turistico territoriale; b) migliorare la comunicazione e la promozione sul web e sui canali *social*<sup>3</sup>; c) sostenere la cre-

3. Il riscontro della mancanza di un'immagine turistica organica del territorio di analisi è avvalorato da una rapida indagine svolta sul web. Per il presente lavoro di ricerca è stato utilizzato il software open source "Brand24 – Media Monitoring Tool" che ha permesso di accedere, in modo immediato, alle menzioni relative all'oggetto di studio mediante alcuni strumenti *social* quali notizie, blog, video, forum, podcast e recensioni



azione di nuove tipologie di turismo: lento, esperienziale, enogastronomico e di comunità; d) valorizzare le tipicità del territorio: prodotti locali, eccellenze enogastronomiche, il “saper fare locale” per il perseguimento di uno sviluppo integrato; e) supportare la creazione di una rete di *stakeholder*.

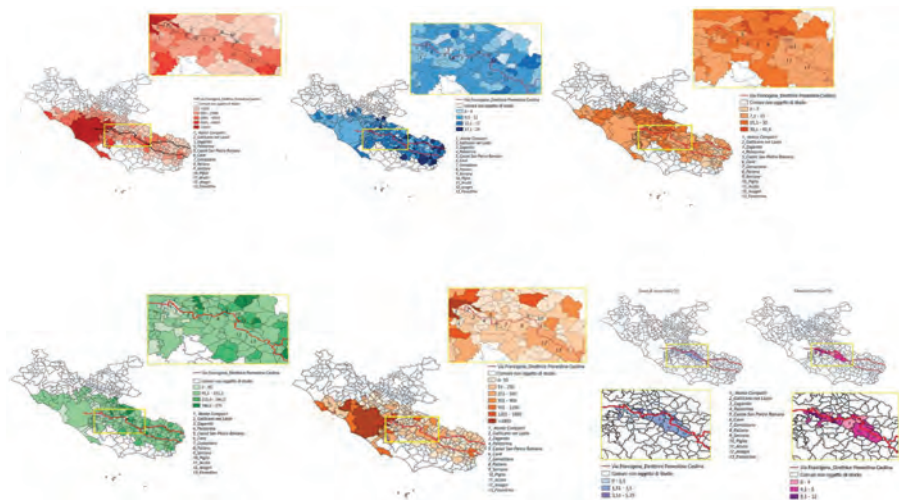


Fig. 1 - Cartogrammi del quadro socio-territoriale dell'aggregato di studio (Fonte: elaborazione dell'autrice su base dati ISTAT 2011, ISTAT Servizio Turismo - Regione Lazio, ISTAT Censimento Industrie e Servizi - Regione Lazio)

### 3. Spunti di riflessione su un nuovo modello di *governance* turistica del territorio: i Sistemi Territoriali d'Impresa (STI)

I risultati ottenuti, esito delle precedenti indagini, evidenziano che l'aggregato territoriale preso in esame presenta una sua omogeneità ambientale e socio-territoriale che ne fa un'entità funzionalmente organica. Parimenti, si può affermare che la presenza di un rilevante patrimonio culturale, tangibile ed intangibile, le conferisce una significativa identità che si traduce in quadri paesaggistici di una certa rilevanza. Di converso, in tutta l'area mancano strutture ricettive adeguate, oltretutto distribuite in maniera disomogenea. Inoltre, va rilevato, come elemento positivo di prospettiva, che il tessuto produttivo, pur non particolarmente dinamico e afflitto da una serie di problemi tipici

(non sono inclusi Facebook ed Instagram). Lo scenario complessivo rilevato dal software disegna una condizione per la quale il tracciato in questione non viene mai associato ai territori del meridione, che tuttavia attraversa.

delle aree interne, si presterebbe ad una riqualificazione in vista della crescita turistica nelle forme di turismo lineare, fatte proprie anche dal Piano Strategico Triennale. Si può infatti individuare la presenza di un tessuto produttivo composto da reti d'impresa che hanno già operato nel territorio in un'ottica di turismo sostenibile e di sperimentazione di lavoro comune. A ciò si aggiunge la presenza di una comunità locale propensa ad operare nella direzione di una cooperazione d'impresa, pur tuttavia, allo stesso tempo, manifestando un'evidente difficoltà. Tale complessità è dovuta, in particolar modo, alla mancanza di una pianificazione di intenti e di un *core* organizzativo e gestionale<sup>4</sup>. La coerenza territoriale dell'area in esame potrebbe, invece, rappresentare la premessa per la creazione di un *core* costituito da una forma di aggregazione sociale di figure eterogenee per struttura e funzione, che mette a disposizione la propria creatività, conoscenza e competenza con l'obiettivo di costruire progettualità condivise dalla cittadinanza e di instaurare una relazione tra le parti durevole nel medio-lungo termine (Berti, 2015).

Ciò nell'intento di definire un modello di *governance* del territorio la cui efficienza è subordinata alla potenzialità del rapporto dialettico co-evolutivo attivatosi tra gli attori del territorio e alla loro capacità di sviluppare processi produttivi e commercializzare servizi e prodotti (Stacchezzini, 2014). Un modello di gestione territoriale che, mediante un approccio sistemico e partecipativo sviluppi un sistema locale di offerta, incentrato sul rafforzamento delle strutture di accoglienza e su una maggiore valorizzazione delle culture locali. La struttura architettonica del modello potrebbe essere costituita da imprese che, ben distribuite nel contesto territoriale di studio, potranno attivare un processo di sviluppo locale sostenibile attraverso la nascita e la diffusione di più efficienti reti di impresa, sulla base di accordi e collaborazioni di natura pubblico-privata e, soprattutto, compatibili con le singole realtà territoriali presenti a livello regionale. Il modello sperimentale di *governance*, che potrebbe rispondere all'esigenza gestionale dell'aggregato territoriale considerato, è stato denominato *Sistema Territoriale di Impresa* (STI)<sup>5</sup> e si configura pro-

4. L'analisi sul campo è stata condotta mediante la somministrazione di questionari sia alle comunità locali di riferimento sia ai titolari delle strutture ricettive. Tale operazione è avvenuta nel periodo marzo-luglio 2020; successivamente i titolari delle strutture che, per diversi motivi non avevano risposto al questionario, sono stati contattati telefonicamente. Il questionario è consultabile al seguente link: [https://docs.google.com/forms/d/1hVm8TOXR6zPWzps0cKb\\_4akCv6rwXkSjVvKSDMIHtEM/edit#responses](https://docs.google.com/forms/d/1hVm8TOXR6zPWzps0cKb_4akCv6rwXkSjVvKSDMIHtEM/edit#responses). La scelta dell'interlocutore-titolari delle strutture di accoglienza deriva dalla necessità di valutare il grado di percezione e di conoscenza del territorio e della Via Francigena nel Sud Italia; quella dell'interlocutore-comunità locale invece, dall'esigenza di intercettare il grado di "cultura dell'accoglienza" nei confronti di visitatori/camminatori e il livello di predisposizione nello strutturare una rete integrata di servizi per una maggiore valorizzazione e gestione del territorio.

5. Lo studio di modelli già esistenti quali i Sistemi di Offerta Turistica Locale ed i Distretti Turistici è stato propedeutico alla proposta dei *Sistemi Territoriali di Impresa* (STI).

priamente come uno strumento, certamente non centralizzato, in grado di creare sviluppo locale, generando benefici, diretti e indiretti, per gli *stakeholder* e le comunità locali<sup>6</sup> (Guadagnoli, 2020). Le imprese, di tipologia e competenze diverse, potranno raggrupparsi in diverse forme giuridiche e, attraverso una piattaforma di lavoro comune, dovranno impegnarsi ad attuare attività di formazione, disseminazione, sensibilizzazione e monitoraggio del percorso al fine di sostenere politiche di promozione, gestione e valorizzazione del territorio (Dallari, Mariotti, 2011).

Oltre alla rete di imprese, il *Sistema Territoriale di Impresa* includerà anche altri enti: Gruppi d’Azione Locale, Comunità Montane, associazioni, Parchi Culturali Ecclesiali, centri di ricerca e Università del Lazio ossia, soggetti già impegnati a diverso titolo in progetti di valorizzazione e promozione del territorio. Attori territoriali che, agendo secondo una rinnovata consapevolezza che si muove oltre le fragilità socio-territoriali dei luoghi in cui operano, individuano nella cooperazione e collaborazione tra comunità, amministratori e operatori economici e culturali la chiave di volta per trasformare le risorse di cui dispongono tali territori in opportunità per la creazione di nuovi percorsi di patrimonializzazione (Pollice *et al.*, 2019). Percorsi che intravedono nell’autogoverno e nella capacità organizzativa delle collettività la giusta prospettiva per attuare progetti di sviluppo condivisi di globalizzazione dal basso (Magnaghi, 2013) in cui la comunità stessa contribuisce a curare il proprio ambiente di vita e di relazione per attivare economie solidali (Dematteis, Magnaghi, 2018).

#### 4. Note conclusive

Il contesto territoriale analizzato presenta un forte potenziale in termini di sviluppo locale turistico. La Via Francigena nel Sud Italia rappresenta certamente un elemento strategico, in quanto possiede la capacità di far emergere le caratteristiche naturali e culturali, di cui le comunità locali sono depositarie, e trasformarle in prodotto turistico (Catania, Vultaggio, 2005). Il tratto studiato infatti, sistematizza e pone in risalto gli attrattori turistici, beni culturali e ambientali, compresi i prodotti enogastronomici e dell’artigianato locale, ad oggi invece, disconnessi ed isolati. Condizione in parte dovuta ad una parcellizzazione delle iniziative. Un vero prodotto turistico che può essere commercializzato proprio dallo stesso STI, potenziale ente gestore intermediario a scala variabile, in virtù di quanto stabilito dalla Legge Regionale n. 2/2017 “Disposizioni per la realizzazione, manutenzione, gestione, promozione e va-

6. Tale modello è stato presentato nell’ambito del progetto di cooperazione internazionale *Cult RIng Project as Investment for Growth and Jobs*.

lorizzazione della Rete dei Cammini della Regione Lazio”. L’implementazione di tale modello comporterebbe, inoltre, un consistente miglioramento della *governance* territoriale, avendo già risposto coerentemente allo strumento finanziario di programmazione territoriale del Programma Operativo Regionale del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale del Lazio 2014/2020 che nell’ambito dell’azione 3.3.1 supporta la competitività del posizionamento dei sistemi imprenditoriali del territorio. A ciò si aggiunge quanto espresso dalle politiche internazionali del Consiglio d’Europa in cui viene evidenziato che per creare sviluppo territoriale turistico attraverso gli Itinerari culturali ed i Cammini si debba necessariamente attuare una *governance* di tipo inclusivo e partecipativo (*Impact of European Cultural Routes on SMEs’ innovation*, 2019). Ciò nell’intento di consolidare i partenariati tra i diversi attori territoriali e di costituire una piattaforma di lavoro comune in cui le relative conoscenze e le competenze confluiscono nello sviluppo di progettualità condivise (Lemmi, 2015). Pertanto, tra le prospettive dello STI, data la replicabilità del modello, quella di rendere i progetti di sviluppo locale forme di crescita territoriale (Bozzato, 2017).

## Riferimenti bibliografici

- Balestrieri M., Cicalò E. Ganciu A., a cura di (2018), *Paesaggi rurali, prospettive di ricerca*, FrancoAngeli, Milano.
- Berti E. a cura di (2015), “Gli Itinerari culturali del Consiglio d’Europa: un approccio paesistico”, in Lemmi E., a cura di, *Turismo e management dei territori. I Geoitinerari, fra valori e progettazione turistica*, Pàtron, Bologna, pp. 196-197.
- Bozzato S. (2016), “Mezzogiorno e sviluppo euro-mediterraneo. Gli itinerari culturali per una nuova visione territoriale”, *Documenti geografici*, 2: 71-88.
- Bozzato S. (2017), “Geografie variabili in un meridione ‘in cammino’. Gli itinerari culturali tra mancate Rivoluzioni e riforme (queste sì slow!)”, in Salvatori F., a cura di, *L’apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme, Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, AGEI, Roma, pp. 945-953.
- Bozzato S., Guadagnoli I., Prospero P. (2020), “Per una ridefinizione del modello turistico nazionale. Spunti di riflessioni a partire dalle criticità emerse durante il Covid-19”, *Documenti geografici*: 529-547, DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202001\_33.
- Catania G., Vultaggio G. (2005), *Metodologie per la creazione di itinerari di turismo culturale. Standard di qualità e turismo culturale per lo sviluppo territoriale delle aree deboli*, DG Editore, Trapani.
- Consiglio d’Europa (2017), *Impact of European Cultural Routes on SMEs’ innovation*.
- Dallari F., Mariotti A. (2011), *Sistemi locali, reti e competitività internazionale: dai beni agli itinerari culturali*, Atti della XXXII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, FrancoAngeli, Milano.
- Dematteis G., Governa F. (2005), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLOT*, FrancoAngeli, Milano.

- Dematteis G., Magnaghi A. (2018), “Patrimonio territoriale e coraltà produttiva: nuove frontiere per i sistemi economici locali”, in *Scienze del Territorio. Le economie del territorio bene comune*: 12-25, DOI: 10.13128/Scienze\_Territorio-24362.
- Guadagnoli I. (2020), “Riflessioni su un nuovo modello di governance del territorio. Il caso di studio del tratto meridionale della Via Francigena in Italia”, *Documenti Geografici*: 121-146, DOI: 10.1080/14616688.2015.1122078.
- Lemmi E. (2015), “Il processo di costruzione della governance e l'importanza della pianificazione nel marketing territoriale: verso la piena realizzazione del ‘prodotto turistico geo-itinerario’”, in Lemmi E., a cura di, *Turismo e Management dei territori. I geoitinerari, fra valori e progettazione turistica*, Pàtron, Bologna, pp. 85-107.
- Magnaghi A. (2013), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Milano.
- Meini M., a cura di (2018), *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Polci S., Gambassi R. (2016), *Piccolo (e fuori dal) Comune. Cosa sta cambiando nell'Italia dei piccoli comuni*, Dossier, testo disponibile al sito [www.legambiente.it/sites/default/files/docs/dossier\\_piccoli\\_e\\_fuori\\_dal\\_comune\\_piccolicomuni2016.pdf](http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/dossier_piccoli_e_fuori_dal_comune_piccolicomuni2016.pdf).
- Pollice F. (2018), “Valorizzazione dei centri storici e turismo sostenibile nel bacino del Mediterraneo”, *Bollettino della Società*, 14, 1: 41-56, DOI: 10.13128/bsgi.v1i1.88.
- Pollice F., Rinella A., Rinella F., Epifani F. (2019), “‘C’era una volta... e c’è ancora’: la narrazione dell'autenticità nel progetto ‘Comunità Ospitali’ dell'Associazione ‘Borghi autentici d'Italia’”, *AGEI - Geotema*: 129-142.
- Salvatori F. (2021), “Prefazione”, in Bozzato S., a cura di, *Turismo Comunità e Territori, Frontiere di sostenibilità*, Mimesis Kosmos, Roma, pp. 7-11.
- Stacchezzini R. (2014), “La costruzione di modelli di business reticolare”, in *Dall'impresa al network. Profili di governance e modelli di business*, FrancoAngeli, Milano, pp. 56-74.
- Vanni F. (1997), “La Via Francigena come strumento ideale di marketing turistico integrato e di consapevolezza culturale del territorio”, *Turistica Italian Journal of Tourism*, 6, 2: 58-70.

## Sitografia

- [www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidetail&id=9308&sv=vigente](http://www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidetail&id=9308&sv=vigente)
- [www.eleonoramattia.it/2020/06/16/approvato-il-piano-turistico-triennale-2020-2022-indicazioni-per-interventi-e-modalita-di-impiego-delle-risorse](http://www.eleonoramattia.it/2020/06/16/approvato-il-piano-turistico-triennale-2020-2022-indicazioni-per-interventi-e-modalita-di-impiego-delle-risorse)

# *Itinerari partecipativi a supporto di processi di sviluppo locale: un'applicazione in aree rurali montane del Basso Alessandrino\**

di Antonella Primi\*\*, Rebekka Dossche\*\*

## **1. Pratiche partecipative e pianificazione territoriale**

Da tempo la letteratura scientifica ha sottolineato le tendenze di spopolamento e invecchiamento delle aree rurali montane evidenziando le molteplici conseguenze dal punto di vista del governo del territorio e della gestione del paesaggio (Macchi Jànica, 2015; Reynaud, Miccoli, 2018; Reynaud *et al.*, 2020; Manganelli *et al.*, 2020).

In Italia, le aree rurali montane sono descritte e classificate anche sulla base della distanza dal centro servizi più vicino e del tempo occorrente per raggiungerlo. La Strategia Nazionale per le Aree Interne<sup>1</sup> (SNAI) evidenzia come le Aree Interne siano caratterizzate da spopolamento, da alti tassi di invecchiamento demografico, da diversi gradi e forme di disuguaglianza nella fornitura di servizi e infrastrutture, e da marginalità geografica (Vendemmia *et al.*, 2021). Gli indicatori con cui è stata costruita la classificazione includono l'accessibilità alle opportunità e ai servizi urbani di base, nello specifico la mobilità, la salute e l'istruzione. La classificazione risultante identifica tre tipi di Aree Interne: intermedia, periferica e ultraperiferica. I comuni che non sono considerati Aree Interne e forniscono una gamma completa di servizi sono denominati Poli; le aree situate tra i Poli e le Aree Interne, sono considerate aree di Cintura (Lucatelli, 2015; De Rossi, 2019; Evangelista, 2019). Questa classificazione è il punto di partenza per l'organizzazione regionale delle aree di progetto che ricevono finanziamenti dall'Unione Europea per strategie di sviluppo e pianificazione.

\* Benché la ricerca sia frutto della collaborazione delle autrici, i paragrafi 1 e 5 sono da attribuirsi ad Antonella Primi e i paragrafi 2, 3 e 4 a Rebekka Dossche.

\*\* Dipartimento di Antichità, filosofia e storia, Università degli Studi di Genova.

1. La Strategia Nazionale per le Aree Interne è una politica nazionale per lo sviluppo territoriale e la coesione, attivata nel 2014-2020, e coordinata dall'Agenzia per la Coesione Territoriale ([www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne)).

Tale classificazione trascura le informazioni demografiche (Dossche, c.d.s.) e non sembra tenere conto del coinvolgimento e della valorizzazione degli attori locali nel loro territorio. In letteratura, gli studi sulla partecipazione pubblica sono sempre più considerati una strategia importante per un'efficace pianificazione del territorio e del paesaggio. Attraverso esperienze partecipative, i residenti hanno la possibilità di comunicare i valori condivisi, le idee e i bisogni che ritengono dovrebbero essere presi in considerazione nei processi decisionali e dovrebbero essere inseriti nei processi di sviluppo locale; inoltre, mediante tale condivisione le comunità locali hanno l'opportunità di costruire una nuova identità all'interno del territorio in cui vivono (Creighton, 2005; Rawluk *et al.*, 2017).

Nella pratica della pianificazione territoriale e dei processi di sviluppo gli *stakeholder* pubblici non mancano di essere consultati in vario modo; sono invece più rari i casi di un coinvolgimento generalizzato della comunità locale, compresa anche la popolazione non residente, ma che temporaneamente “vive” e frequenta il territorio. Ancora più rari sono gli approcci partecipativi di tipo geospaziale<sup>2</sup>, mentre è fondamentale che la comunità locale sia consapevole e possa (ri)conoscere le difficoltà e le opportunità di un territorio per un futuro processo decisionale (Meini *et al.*, 2017; Primi, Dossche, 2020).

Tale convinzione ha permeato il progetto di ricerca “TeRA SoRA”, finanziato dalla Fondazione Compagnia di San Paolo<sup>3</sup>, che si propone di creare e applicare un modello di mappatura a un'area rurale estesa in cinque Valli del basso alessandrino (Curone, Grue, Ossona, Borbera, Spinti). Attraverso una mappatura con le comunità locali riguardo le potenzialità e le criticità del territorio, sono state raccolte numerose informazioni per valorizzare e preservare le buone pratiche, i saperi e le competenze accumulati in secoli di storia e che compongono il patrimonio territoriale rurale.

Il contributo presenta alcuni strumenti e strategie messe in atto per sollecitare la partecipazione della popolazione. In particolare, attraverso un questionario *map-based* (con il *community engagement platform* “Maptionnaire”) e una serie di *focus group*, la ricerca ha voluto evidenziare le esigenze e le pre-

2. Si allude in questo caso a esperienze partecipative (questionari, interviste, *focus group* e incontri pubblici) in cui i partecipanti sono invitati a geolocalizzare (e talvolta anche a perimetrare) su carte, foto aeree o immagini da satellite gli elementi, i luoghi, i fenomeni e le attività di un territorio.

3. “TeRA SoRA” – che in dialetto locale significa “terra soffice, pronta per essere seminata o riseminata” ed è l'acronimo che sintetizza le parole chiave Territorio Risorse Aree interne Sostenibilità Ricerca Azioni – è il titolo con cui il progetto è stato presentato alla comunità locale e divulgato attraverso il sito web <https://terasora.it>. Il titolo della ricerca biennale finanziata per il bando Idee-are dalla Fondazione e con il contributo di alcuni partner locali (tre Unioni Montane di seguito citate, associazione Forestieri APS e Università di Genova) è “Risorse e buone pratiche delle aree interne: un modello di mappatura delle potenzialità e criticità per la valorizzazione sostenibile del patrimonio territoriale”.



occupazioni delle comunità alla scala locale e la conoscenza e consapevolezza circa le questioni e problematiche rurali.

## 2. L'area di indagine

La ricerca è stata avviata nel 2020 e condotta nella parte sud-orientale della provincia di Alessandria. I 30 comuni dell'area di indagine fanno parte di tre Unioni Montane (U.M. Terre Alte, U.M. Curone-Grue-Ossona, U.M. Borbera-Spinti) e per la maggior parte sono considerati, da diversi studi e secondo vari criteri<sup>4</sup>, come comuni di montagna. L'area di ricerca comprende cinque valli principali (Curone, Grue, Ossona, Borbera e Spinti) ed è contraddistinta da una geomorfologia caratterizzata da un notevole dislivello, compreso fra gli oltre 1.700 m/slm del Monte Ebro e Monte Chiappo e 243 m/slm delle zone più basse (Vignole Borbera), che favorisce la presenza di ecosistemi e paesaggi molto diversi.

Il paesaggio era storicamente dominato da pascoli, vigneti, castagneti, boschi cedui e seminativi; la popolazione dei comuni si è in gran parte sviluppata all'interno di un sistema agro-silvo-pastorale. L'abbandono delle attività agricole e di allevamento, soprattutto nella seconda metà del Novecento, ha indotto un processo di estensivizzazione (Commissione Europea, 2015) e ha portato alla formazione di un paesaggio dove l'agricoltura è ancora presente, ma chiaramente in declino rispetto al passato. Secondo il Censimento dell'agricoltura del 2010 (ISTAT), il 34% del territorio (186,31 km<sup>2</sup>) risulta occupato per uso agricolo, di cui il 31% per seminativi e boschi, e il 25% per prati e pascoli.

I 30 comuni hanno in totale 14.698 abitanti (1° gennaio 2020) e occupano 549,05 km<sup>2</sup>. Il comune demograficamente più grande è Stazzano (2.387 abitanti) e il più piccolo è Carrega Ligure (85 abitanti). In generale, la densità di popolazione dell'intera area di ricerca è di 26,8 ab/km<sup>2</sup>; Carrega Ligure ha il valore più basso (1,5 ab/km<sup>2</sup>) e Vignole Borbera il più alto (238,3 ab/km<sup>2</sup>).

Negli ultimi decenni il turismo è divenuto un'attività sempre più importante e orientata alla ricerca e fruizione di alti valori ambientali e di prodotti enogastronomici locali (con alcune produzioni tipiche e presidi *slow food* di salame, vino, formaggio e frutta).

4. La definizione di montagna "statistica" deriva dalla classificazione dell'ISTAT; la montagna "legale" e "funzionale" si ricava dalla Deliberazione del Consiglio Regionale del Piemonte n. 826-6658, 12/05/1988; la montagna "amministrativa" corrisponde agli enti amministrativi locali come le Unioni dei Comuni Montani.



### 3. Metodologia e strumenti di indagine

Per lo sviluppo della parte di progetto relativa alla partecipazione della comunità locale è stato predisposto un questionario online, sono stati organizzati incontri di presentazione pubblica, *focus group* e momenti di riflessione per la restituzione dei risultati delle analisi (tab. 1).

Tab. 1 - Iniziative di partecipazione della comunità locale

Strumento	Numero di partecipanti	Svolgimento
Questionario	175	marzo-aprile-maggio 2021
Focus group	54	5 incontri a luglio e agosto 2021
Incontri di restituzione e dibattito	40	5 incontri a marzo e aprile 2022

Fonte: elaborazione degli autori.

Il questionario, somministrato nella primavera 2021, è stato necessariamente svolto online a causa delle restrizioni imposte per il contenimento della pandemia di Covid-19. È stato diffuso attraverso il sito web<sup>5</sup>, attraverso i *social network* e i contatti personali e forniti dai partner del progetto, e anche attraverso una presentazione sul canale YouTube di “Tortona oggi TV”. La struttura del questionario è stata sviluppata seguendo il modello relativo ai *Landscape Services* e agli *Ecosystem Services* (MEA, 2005; Xu *et al.*, 2020; Temorshuizen, Opdam, 2009). Il questionario, che attraverso la piattaforma Maptionnaire incorpora anche lo strumento del *Public Participation GIS* (PPGIS) (Wood, 2005; Brown, Fagerholm, 2015; García-Díez *et al.*, 2020), ha permesso di incoraggiare le comunità locali a partecipare alla conservazione e valorizzazione del territorio e del paesaggio mediante la sua mappatura, esprimendo ciò che ritengono importante, critico o necessario.

Una sezione del questionario si è concentrata sulla presenza di due tipi di “servizi culturali” (secondo le categorizzazioni degli studi sui *Landscape Services* e degli *Ecosystem Services*): il primo gruppo riguarda servizi scolastici e formativi, la sanità e i trasporti, che sono considerati anche come parametri per la classificazione delle aree interne (SNAI); il secondo gruppo è relativo a servizi turistici, attività sportive e del tempo libero svolte all’aperto e luoghi di incontro e socializzazione.

Tutti i punti relativi alla fruizione dei vari servizi sono stati mappati utilizzando il software Maptionnaire, poi sono stati digitalizzati e importati in

5. Sul sito web è stato inserito un breve *tutorial* per illustrare il metodo di compilazione e di mappatura; considerata l’ampiezza del questionario è stato impostato in modo da salvare le risposte e consentire la compilazione in più sessioni.

un sistema GIS (QuantumGIS 3.16 Hannover) con cui si è effettuata l'analisi spaziale. L'analisi della densità dei luoghi mappati è stata condotta attraverso la ponderazione rispetto a due specifici quesiti; a tale scopo è stata creata una griglia regolare a forma esagonale, attraverso lo strumento "Crea griglia"<sup>6</sup>.

Per i servizi connessi a turismo, attività all'aperto e luoghi di socializzazione la densità è stata ponderata in base alla domanda "Quante volte visita questo luogo?", mentre per i servizi relativi a sanità, istruzione-formazione e trasporti, la ponderazione è avvenuta in base alla domanda "Quanto tempo impiega per arrivarci?". Il risultato è un *layer* con una griglia in cui vengono visualizzati i poligoni con un peso relativo compreso tra 1 e 5 (fig. 1).

Inoltre, nell'estate del 2021 sono stati svolti cinque *focus group* in presenza con la popolazione delle singole valli, e anche in questo caso si è sollecitata la riflessione e l'interazione con il ricorso a *poster* di foto aeree del territorio.

In ultimo, nella primavera del 2022 sono stati organizzati cinque incontri in presenza con le comunità locali per la restituzione e il dibattito sui risultati delle analisi condotte (tab. 1).

#### 4. Risultati delle analisi

Le risposte al questionario indicano la distribuzione spaziale dei servizi e dei luoghi a cui gli attori locali conferiscono importanza e valore, compresa la loro percezione del senso di appartenenza al territorio (fig. 1).

*Carenza di servizi di base percepita come una grossa difficoltà.* I servizi educativi del territorio sono per lo più abbastanza lontani dalla residenza dei partecipanti, con l'eccezione dei comuni di Grondona, Garbagna, Vignole Borbera, Cabella Ligure e San Sebastiano Curone. Infatti, la maggior parte dei servizi scolastici e formativi si trovano nelle città di Tortona e Novi Ligure, localizzate al di fuori del territorio analizzato. In questi casi, il tempo occorrente per raggiungerli richiede fino a 1 ora di guida in auto.

I servizi sanitari come farmacie e studi del medico di base sono abbastanza diffusi in almeno due terzi del territorio, mentre i servizi di soccorso e gli ospedali richiedono spesso un periodo di guida di 30-60 minuti per raggiungere Tortona o Novi Ligure.

Per i servizi di trasporto si notano pochi punti indicati nel territorio e relativi alle fermate degli autobus, mentre una maggiore concentrazione si riferisce alla stazione ferroviaria di Tortona. Il numero di risposte è piuttosto basso, ragionevolmente perché il loro uso e la loro disponibilità è piuttosto limitata.

6. Per la griglia a maglie esagonali si è impostato un valore di spaziatura orizzontale e verticale pari a 1.000 m.

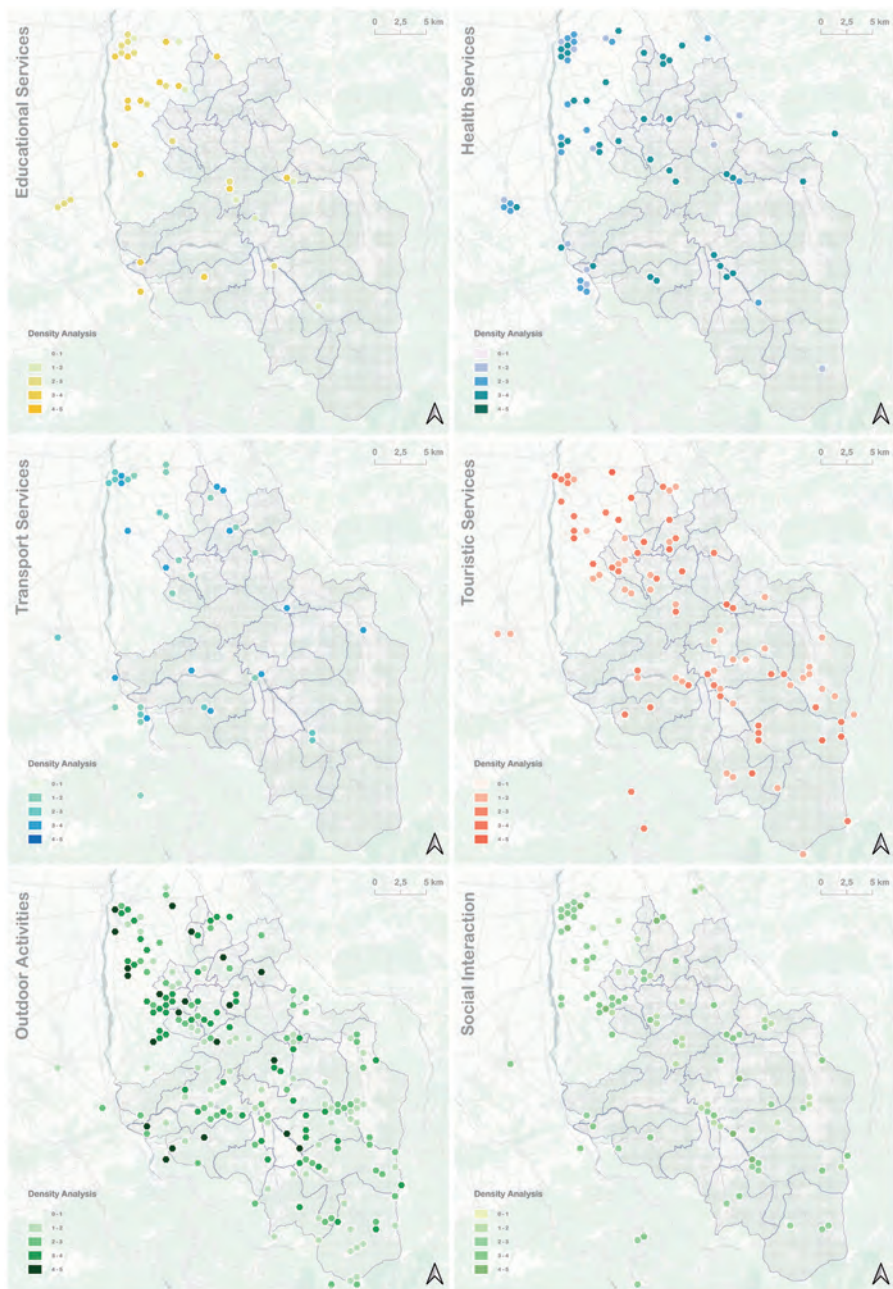


Fig. 1 - Distribuzione spaziale dei servizi e media ponderata rispetto al quesito “Quanto tempo impiega per arrivarci?” (istruzione-formazione, salute, trasporti) e “Quante volte visita questo luogo?” (turismo, attività all’aperto, socializzazione) (Fonte: elaborazione degli autori)

Nei *focus group*, la mancanza di servizi di base è emersa come questione primaria e sintomo di difficoltà e debolezza del territorio. Tuttavia è risultata evidente l'importanza dei centri intermedi (San Sebastiano Curone, Cabella Ligure, Garbagna, Grondona) per fornire servizi al tutto il territorio circostante.

Tra le ipotesi e le proposte per mitigare la carenza di questi servizi i partecipanti hanno elencato: forme di supporto sanitario/infermieristico itinerante tra i comuni, associazioni di aiuto per gli anziani (ad es. Auser), incentivazione di servizi scolastici privati sul territorio (ad es. la scuola nel bosco Green-days a Costa Vescoato), reti di *carpooling*, servizi di scuolabus eccetera.

*Servizi che rispecchiano la ricchezza dei patrimoni territoriali.* Le attività turistiche e quelle svolte all'aria aperta sono piuttosto frequenti, mentre sono meno numerosi i luoghi che favoriscono la socializzazione anche perché legati alla presenza di specifiche strutture di fruizione (in genere nei principali centri abitati). Considerando che il sondaggio si è svolto nella primavera del 2021, durante la pandemia di Covid-19, le persone hanno fatto più spesso del solito escursioni e attività all'aria aperta, limitando necessariamente le attività di socializzazione al chiuso e in spazi privati.

Durante i *focus group*, il turismo è apparso come uno degli strumenti più importanti per aiutare a valorizzare il *know-how* locale e le ricchezze del territorio. Dagli elementi e dai luoghi menzionati emerge una notevole presenza del patrimonio naturale (le Strette di Pertuso, la rete sentieristica, le montagne appenniniche), del patrimonio storico-culturale materiale e immateriale, e del patrimonio rurale, con una grande varietà di prodotti enogastronomici, ma anche di pratiche rurali che definiscono il paesaggio.

## 5. Conclusioni

La mappatura partecipativa è stata utilizzata con l'obiettivo di suscitare la riflessione dei partecipanti ed evidenziare le potenzialità del territorio che, pur se genericamente considerato remoto e depresso, dal punto di vista degli *stakeholder* locali è comunque percepito come ricco di "servizi culturali" e di patrimoni da valorizzare.

Le risposte relative ai servizi di base per salute, istruzione e trasporto pubblico confermano le difficoltà e le esigenze della comunità locale. Allo stesso tempo i servizi turistici, per il tempo libero e la socializzazione evidenziano un ampio apprezzamento per la fruizione del paesaggio, dell'ambiente e dei patrimoni locali.

La metodologia di ricerca dimostra che collegare la valutazione dei servizi attraverso i *focus group* con la mappatura partecipativa può contribuire, da un

lato, a un più dettagliato inventario di ciò che un territorio offre e, dall'altro, all'identificazione di potenziali conflitti. Sia la lunghezza del questionario e la sua accessibilità soltanto online sia le restrizioni anti pandemia hanno sicuramente limitato la partecipazione all'indagine e agli incontri pubblici e di conseguenza la rappresentatività dei dati raccolti.

In ogni caso, quest'analisi dal basso rappresenta un valore aggiunto poiché evidenzia le possibilità e le criticità di un territorio rurale e da quali aspetti potrebbe partire lo sviluppo futuro. Infatti, attraverso la mappatura partecipativa si può arrivare a una valutazione dei servizi del territorio che può contribuire a una strategia per una migliore pianificazione, inoltre può fornire un supporto per la *governance* territoriale, ad esempio contribuendo alla redazione di una proposta per ricevere finanziamenti dalla SNAI.

## Riferimenti bibliografici

- Brown G., Fagerholm N. (2015), "Empirical PPGIS/PGIS mapping of ecosystem services: A review and evaluation", *Ecosystem services*, 13: 119-133.
- Commissione Europea (2015), *Glossario della politica agricola comune* (aggiornamento del 2015), testo disponibile al sito [www.reterurale.it](http://www.reterurale.it).
- Creighton J.L. (2005), *The public participation handbook: Making better decisions through citizen involvement*, Jossey-Bass, San Francisco.
- De Rossi A. (2019), *Riabitare l'Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma.
- Dossche R. (2021), "Is shrinking really a bad thing?", in *Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano, Geografie in Movimento – Moving Geographies, 8-13 settembre 2021*, CLEUP, Padova.
- Evangelista V. (2019), "Progettualità e partecipazione nella Strategia Nazionale per le Aree Interne: Il Basso Sangro-Trigno", *Geotema*, 56: 63-70.
- García-Díez V., García-Llorente M., González J.A. (2020), "Participatory mapping of cultural ecosystem services in madrid: Insights for landscape planning", *Land*, 9, 8: 244.
- Lucatelli S. (2015), "La strategia nazionale, il riconoscimento delle aree interne", *Territorio*, 74: 80-86.
- Macchi Jánica G. (2015), "Desertificazione e ripopolamento: trasformazione del paesaggio rurale toscano (1991-2011)", in Macchi Jánica G., a cura di, *Trame nello spazio: quaderni di geografia storica e quantitativa*, vol. 5, All'insegna del giglio, Firenze, pp. 41-50.
- Manganelli S., Piras F., Agnoletti M. (2020), *Covid-19 and rural landscape: The case of Italy*, ECB Working Paper Series, n. 2478, testo disponibile al sito [www.ecb.europa.eu](http://www.ecb.europa.eu).
- Meini M., Di Felice G., Nocera R. (2017), "Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica", *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 161: 4-21.

- Millennium Ecosystems Assessment – MEA (2005), *Ecosystems and Human Well-being: Opportunities and Challenges for Business and Industry*, World Resources Institute, Washington, DC.
- Primi A., Dossche R. (2020), “Mappatura partecipata e analisi della percezione del rischio alluvionale (Val Bisagno, Genova)”, *Bollettino dell’Associazione Italiana di Cartografia*, 169, EUT Edizioni Università di Trieste, Trieste: 128-144.
- Rawluk A., Ford R.M., Neolaka F.L., Williams K.J. (2017), “Public values for integration in natural disaster management and planning: a case study from Victoria, Australia”, *Journal of environmental management*, 185: 11-20.
- Reynaud C., Miccoli S. (2018), “Population ageing in Italy after the 2008 economic crisis: A demographic approach”, *Futures*, 105: 17-26.
- Reynaud C., Miccoli S., Benassi F., Naccarato A., Salvati L. (2020), “Unravelling a demographic ‘Mosaic’: Spatial patterns and contextual factors of depopulation in Italian Municipalities, 1981-2011”, *Ecological Indicators*, 115, 106356.
- Temorshuizen J.W., Opdam P. (2009), “Landscape services as a bridge between landscape ecology and sustainable development”, *Landscape ecology*, 24, 8: 1037-1052.
- Vendemmia B., Pucci P., Beria P. (2021), “An institutional periphery in discussion. Rethinking the inner areas in Italy”, *Applied Geography*, 135, 102537.
- Wood J. (2005), “How green is my valley? Desktop geographic information systems as a community-based participatory mapping tool”, *Area*, 37, 2: 159-170.
- Xu H., Zhao G., Fagerholm N., Primdahl J., Plieninger T. (2020), “Participatory mapping of cultural ecosystem services for landscape corridor planning: A case study of the Silk Roads corridor in Zhangye, China”, *Journal of environmental management*, 264, 110458.



# *L'attivazione di reti e processi partecipativi per la promozione del turismo culturale nei piccoli comuni. L'esempio del progetto di cooperazione transfrontaliera "RACINE"*\*

di *Maria Veronica Camerada\*\**, *Salvatore Lampreu\*\**,  
*Silvia Carrus\*\**

## **1. Turismo culturale, itinerari e partecipazione: elementi strategici per lo sviluppo territoriale**

Tra le numerose tipologie turistiche quella incentrata sulla fruizione inclusiva dell'*heritage* e del patrimonio culturale si rivela essere particolarmente in linea con l'attuazione di politiche e strategie di sviluppo protese alla sostenibilità e promosse da diverse destinazioni, tanto alla scala urbana quanto a quella rurale.

Tali tipologie ricadono nell'alveo del turismo culturale che, coerentemente con la definizione fornita dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO, 2018), fa soprattutto riferimento a quei movimenti di persone la cui motivazione di viaggio è ascrivibile al desiderio di imparare, scoprire, vivere esperienze e visitare luoghi di particolare interesse storico-artistico e culturale, partecipare ad eventi e manifestazioni o apprezzare aspetti tradizionali che caratterizzano territori e aree geografiche anche poco conosciute.

Sebbene i suoi contorni siano sempre più sfumati, il turismo culturale appare come un fenomeno in crescita da anni e con un grande potenziale espansivo, capace di suscitare notevole interesse per gli impatti generati sulle destinazioni (Cannizzaro, 2011; Garibaldi, 2012; Angelini, Giurrandino, 2019): se da un lato i siti culturali dall'eccezionale valore universale, quali sono ad esempio i beni tutelati dall'UNESCO, attirando corposi flussi di visitatori espongono i territori di accoglienza a pressanti condizioni di stress dovute all'*overtourism* e al relativo superamento della capacità di carico, al rincaro dei prezzi, all'eccessiva produzione di rifiuti, ecc. (D'Eramo, 2017; Gainsforth,

\* La ricerca bibliografica e l'impostazione del lavoro sono comuni mentre sono da attribuire a Salvatore Lampreu il paragrafo 1, a Maria Veronica Camerada il paragrafo 2 e a Silvia Carrus i paragrafi 3 e 4.

\*\* Dipartimento di Scienze umanistiche e sociali, Università degli Studi di Sassari.

2020), dall'altro le stesse regioni di *incoming* traggono svariati benefici da tali flussi. Questi si sostanziano in maggiori entrate finanziarie, opportunità occupazionali, attivazione di indotti e attrazione di finanziamenti utili non solo alla promozione turistica dei beni ma anche alla loro tutela e salvaguardia.

Finanche per tali ragioni, l'arte e la cultura rappresentano degli *asset* strategici ai fini della localizzazione turistica, come dimostrato dall'affermazione, nello scacchiere competitivo, di realtà molto diverse tra di loro che vanno dalle città d'arte con un elevato *appeal* alle "aree turistiche culturali minori", meno frequentate e con un maggiore grado di dispersione spaziale (Lozato-Giotart, 2003).

A tal proposito è utile sottolineare come diversi sistemi territoriali, storicamente vocati alle attività del settore primario o all'industria, stiano ultimamente cercando di posizionarsi o riposizionarsi nel mercato turistico agendo sulla leva della cultura, considerata nei suoi aspetti tangibili e intangibili.

Tuttavia, occorre evidenziare come il rapporto tra le esigenze di protezione dei beni culturali e ambientali e la necessità di valorizzarli turisticamente non sia stato sempre armonioso (Munsters, 2012). Per lungo tempo, soprattutto nel nostro Paese, si è assistito a un animato dibattito tra posizioni contrapposte, specialmente in seguito all'introduzione, all'interno della Legge Finanziaria del 1986, del concetto di "giacimento culturale" da cui poter attingere per generare benessere economico e sociale (Brundu, Lampreu, 2016). Oggi, a distanza di quasi quarant'anni da quella norma, si osserva come la concezione del bene culturale, inteso quale bene fruibile anche dal punto di vista turistico, sia stata prevalentemente accolta, almeno sul piano politico. Lo testimoniano i diversi programmi di sviluppo strategico e di marketing adottati alla scala nazionale e regionale, che sempre più frequentemente si concentrano sulle opportunità derivanti dallo sfruttamento turistico dei beni culturali, a patto di saper coinvolgere le comunità locali nei relativi processi di *governance* e gestione.

Proprio la partecipazione delle *host community* alla gestione dei beni culturali e ambientali rappresenta uno dei fattori più delicati e importanti per il successo delle destinazioni (Munsters, 2012), come già rimarcato dall'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) nel 1999 all'interno della Carta del turismo culturale<sup>1</sup>.

Tra gli strumenti potenzialmente in grado di favorire un maggior coinvolgimento delle comunità, attraverso la cosiddetta partecipazione dal basso, soprattutto nelle aree marginali rispetto ai grandi poli turistici, vi sono gli itinerari culturali. La loro progettazione, gestione e valorizzazione assumono importanza crescente, anche dal punto di vista accademico, come documentato dall'aumentata produzione scientifica sul tema (Belliggiano, 2012; Lemmi, 2015; Azzari, Dallari, 2019; Lois González *et al.*, 2021).

1. [www.icomos.org/charters/tourism\\_e.pdf](http://www.icomos.org/charters/tourism_e.pdf).



Alla scala internazionale sono svariate le iniziative di pregio legate agli itinerari e che oggi costituiscono delle vere e proprie *best practice*. La principale è certamente rappresentata dal programma degli itinerari culturali del Consiglio d'Europa che, nel 1987, con il riconoscimento ufficiale del Cammino di Santiago, ha inaugurato un elenco di percorsi certificati sull'intero continente europeo rispondenti a un numero prestabilito di parametri e requisiti tecnici.

A livello nazionale l'iniziativa più rilevante è del 2017 e proviene dall'allora MIBACT (Ministero dei Beni Culturali e del Turismo), con l'Atlante digitale dei cammini d'Italia, mentre alla scala regionale e provinciale si contano numerosi progetti per il recupero di antichi sentieri, cammini religiosi, tratturi e vie della transumanza, promossi e finanziati da assessorati al turismo, Gruppi di Azione Locale (GAL), associazioni sportive e religiose, ecc.

È in questa cornice che si inseriscono le progettualità sostenute dai programmi di cooperazione transnazionale. Da un'analisi del portale europeo dell'iniziativa (<https://interreg.eu>) emerge, infatti, come la maggior parte dei programmi intendano valorizzare i territori transfrontalieri attraverso la promozione del turismo culturale, la creazione di reti, itinerari, circuiti tra operatori, ecc.

Nell'ambito di queste azioni, gli itinerari sono spesso concepiti come attivatori di nuove sinergie, elementi capaci di connettere soggetti e risorse territorialmente localizzate, se non veri e propri prodotti turistici in grado di differenziare le offerte di regioni e aree geografiche consentendo loro di riposizionarsi nel panorama competitivo dell'attrattività nazionale e internazionale.

Gran parte dei progetti finanziati hanno l'obiettivo di dare vita a nuove soluzioni di offerta turistica integrata, utilizzando le leve dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione per migliorare l'accessibilità dei siti e rispondere alle esigenze del turista contemporaneo, il quale si distingue per essere sempre più iperconnesso e co-creatore di contenuti.

Tutti i programmi di cooperazione transfrontaliera presentano un elemento irrinunciabile: la partecipazione. Quest'ultima è espressa dalla necessità di coinvolgere gli *stakeholder* e le comunità locali attraverso specifiche tecniche e strumenti, per metterle nelle condizioni di essere effettivamente protagoniste dello sviluppo turistico dei propri territori secondo una logica *bottom-up* e *place-based*.

## **2. Il progetto RACINE e il ruolo della partecipazione nel definire una nuova offerta turistica culturale**

Alla luce delle considerazioni esposte, il presente contributo intende focalizzarsi sul progetto RACINE (Rete in Azione per Conservare e valorizzazione del patrimonio e l'Identità culturale), finanziato con il programma Interreg

Italia-Francia Marittimo 2014-2020, per mettere in evidenza il ruolo assunto dalle *host community* nell'attuazione di strategie di valorizzazione turistica locale in rete. Tali strategie si contraddistinguono per il conferimento di una rinnovata centralità ai luoghi della cultura “minori” presenti nei piccoli borghi dell'area *cross border*.

Il progetto RACINE, coordinato da Anci Toscana, fa capo a una rete articolata di soggetti composta dalle Regioni Toscana, Liguria e Sardegna, dalla Collectivité de Corse, dalla Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez e dall'Università di Sassari.

Uno dei suoi principali obiettivi è sperimentare metodi innovativi di interazione tra i luoghi della cultura e le comunità locali, attraverso una co-progettazione partecipata e destinata a dare vita a nuove soluzioni di valorizzazione sostenibile del patrimonio culturale e identitario.

Le comunità locali, in questo modo, risultano essere agevolate nell'operazione di recupero dei propri valori identitari, i quali potrebbero trovare ulteriori declinazioni anche in termini di sviluppo socio-economico. Ciò a cui si intende dare forma è un nuovo modello relazionale definito “ecosistema d'identità culturale”, basato sulla realizzazione di reti e legami tra attori che condividono la medesima visione di futuro.

Attraverso RACINE si vogliono stimolare nuove forme di cooperazione e promozione territoriale imperniate sul ruolo determinante ricoperto dai luoghi della cultura (musei, parchi archeologici, aree monumentali) ubicati in alcuni piccoli comuni selezionati per la sperimentazione.

Il progetto si focalizza soprattutto su quei borghi con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, che notoriamente rappresentano dei sistemi territoriali fragili, molto spesso ricadenti in aree marginali (interne, rurali, di montagna) e colpite dallo spopolamento, nonché incapaci di mettere adeguatamente a frutto il ricco capitale territoriale di cui dispongono, costituito da risorse storiche, culturali, artistiche e paesaggistiche diffuse.

Dalla rivisitazione in chiave innovativa di tali risorse, da mettere al centro di nuovi circuiti, si potrebbe quindi giungere a una maggiore attrattività turistica di tali borghi. *Conditio sine qua non* è che siano le comunità residenti a prendersi cura dei propri beni, a gestirli e a valorizzarli anche dal punto di vista turistico.

Non a caso, RACINE prevede tra i suoi output di prodotto la scrittura condivisa di un patto locale per lo sviluppo, uno strumento snello e volontario a supporto dell'intero sistema territoriale che deve essere frutto di una precisa attività partecipativa che ciascun partner della rete è chiamato a condurre nella regione di sua competenza.

Per quanto riguarda l'attività portata avanti dall'Università di Sassari, quest'ultima ha agito in sei piccoli comuni appartenenti alla provincia di Nuoro, scelti dopo un'attenta selezione effettuata sulla base di un ampio set di indicatori quali-quantitativi (popolazione residente, superficie territoriale,

classificazione urbano/rurale, grado di internalità, presenza di musei/siti archeologici, ecc.). I comuni prescelti sono stati quelli di Bitti, Galtellì, Dorgali, Gavoi, Fonni e Aritzo, all'interno dei quali è stato individuato un luogo della cultura specifico da mettere al centro delle attività partecipative e dei processi rigenerativi (fig. 1).

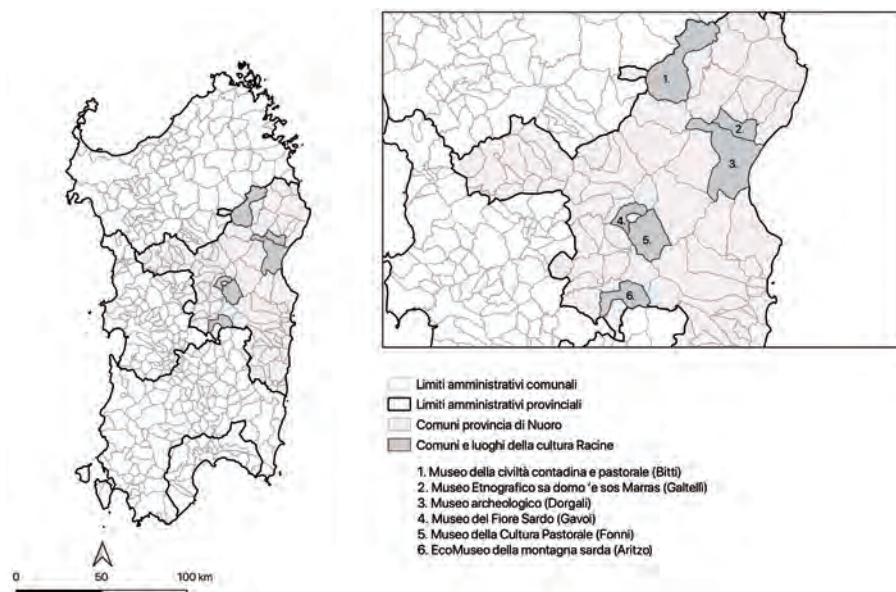


Fig. 1 - I luoghi della cultura RACINE selezionati dall'Università di Sassari per la sperimentazione delle azioni partecipative (Fonte: elaborazione degli autori)

Ogni realtà è stata geolocalizzata e mappata con i Sistemi Informativi Geografici, che hanno permesso di associare a ciascun punto un complesso di informazioni e dati utili a futuri processamenti e analisi.

A questa fase ricognitiva è seguito il percorso partecipativo vero e proprio e la scrittura dei patti locali da cui discendono specifiche azioni emerse durante gli incontri. Tra queste azioni un ruolo centrale è ricoperto dalle proposte di itinerario per la scoperta del territorio, da promuovere attraverso una piattaforma digitale dedicata al progetto e al momento in fase di realizzazione. Gli attori che hanno preso parte agli incontri partecipativi hanno chiaramente espresso la necessità di organizzare al meglio l'offerta turistica locale, ricalibrandola in senso culturale, con un ruolo guida assegnato ai luoghi della cultura protagonisti della sperimentazione effettuata.

### 3. I patti locali e gli itinerari per la scoperta del territorio

La scrittura dei patti locali per lo sviluppo ha rappresentato per i comuni sardi coinvolti nel progetto RACINE un'opportunità unica e per alcuni versi inedita di collaborazione. Questa si è esplicitata all'interno di un articolato percorso partecipativo coordinato dagli esperti dell'Università di Sassari adattando, alle modalità "in remoto", le tecniche degli *Open Space Technology* e del *Metaplan*, normalmente svolte in presenza. L'evoluzione della situazione pandemica durante tutta la durata del progetto, e in particolare tra l'autunno del 2020 e la primavera del 2022, contrassegnata dal susseguirsi delle restrizioni adottate per arginare i contagi ha imposto che la maggior parte delle operazioni fossero svolte a distanza.

I protagonisti dei percorsi partecipativi sono stati principalmente gli amministratori locali (sindaci e assessori), i gestori e i rappresentanti delle piccole realtà museali (proloco, cooperative, operatori) e alcuni esponenti della società civile (cittadini, studenti, ecc.).

Tali soggetti sono stati coinvolti in modi e momenti differenti con lo scopo di passare dalla co-progettazione alla condivisione di obiettivi e azioni per lo sviluppo sostenibile del patrimonio culturale locale attraverso e per la comunità. È possibile, pertanto, distinguere tre step consequenziali nello svolgimento dei percorsi partecipativi, a ciascuno dei quali è associato un preciso obiettivo specifico e la cui matrice si rinviene nella scrittura e adozione del patto locale (tab. 1).

Tab. 1 - *Strutturazione del processo partecipativo nell'ambito del progetto RACINE*

Dalla co-progettazione alla condivisione degli obiettivi e delle azioni			Redazione, condivisione e presentazione del patto locale
Step 1: Attivazione delle reti locali di co-progettazione e animazione partecipata mirata	Step 2: Costituzione di gruppi locali di co-progettazione	Step 3: Co-progettazione e sperimentazione	
OS1: sensibilizzare i decisori politici e i referenti dei luoghi della cultura	OS2: coinvolgere tutti i soggetti nell'attività di condivisione e co-progettazione (online)	OS3: attivare sperimentazioni sul campo	

Fonte: elaborazione degli autori su protocollo operativo predisposto dalla Società Cooperativa Socio-lab per il progetto Racine.

I temi trattati durante gli incontri e i momenti di confronto, svolti prevalentemente sulla piattaforma Teams, hanno riguardato soprattutto i musei e il loro rapporto con il territorio, le tipologie di pubblico destinatarie dell'offerta e la visione di futuro da parte delle comunità locali.

A supporto delle azioni intraprese sono state individuate tre direttrici che potrebbero essere considerate dei pilastri per l'intero sistema collaborativo: 1) creare *network* tra i luoghi della cultura; 2) rendere accessibile il patrimonio museale grazie alla digitalizzazione e alle nuove tecnologie; 3) promuovere i luoghi della cultura con modalità innovative.

Tra le attività di sperimentazione sul campo (voce OS3 nella tabella), si segnala la spinta a ideare nuovi itinerari turistici per la scoperta del territorio, inclusivi delle realtà museali dei piccoli comuni da connettere con altre tipologie di risorse culturali e ambientali.

La progettazione degli itinerari si è pertanto configurata come un'operazione nata dal basso, realizzata a partire dall'analisi dei punti di forza e di debolezza del territorio, a cui ha fatto seguito un'attenta ricognizione delle risorse locali seguendo specifici tematismi (agroalimentare, cultura pastorale, religiosità, ecc.). Adattando una metodologia attuata nell'ambito di altri progetti Interreg (Mariotti *et al.*, 2021), ogni risorsa è stata mappata, classificata e corredata di testi, video e foto per essere poi inclusa in itinerari rappresentati graficamente mediante lo strumento storymap che ne consente l'incorporazione in siti e blog.

#### 4. Conclusioni

Il caso di studio sintetizzato nel presente contributo conferma la validità degli itinerari in quanto strumenti di connessione e ricucitura territoriale. La particolarità di quelli progettati con RACINE si rintraccia nell'approccio partecipativo alla base del processo di costruzione degli stessi, che costituisce un'importante infrastruttura metodologica e un prerequisito per il loro potenziale successo. I percorsi partecipativi attivati hanno fatto emergere il positivo orientamento degli attori appartenenti ai sei comuni sardi rispetto all'adozione di politiche di valorizzazione turistica delle risorse culturali e ambientali presenti nel territorio. Se l'adozione del patto locale costituisce la risultante di una collaborazione intessuta tra soggetti pubblici e privati, gli itinerari si configurano come il mezzo ideale per dare operatività a tali rapporti di collaborazione. Tra i nodi che compongono gli itinerari figurano i luoghi della cultura dei piccoli comuni, protagonisti prioritariamente selezionati per le operazioni di rigenerazione territoriale. La loro presenza testimonia, di per sé, la volontà di orientare l'offerta territoriale verso il segmento del turismo culturale, che nell'area di studio può trovare ulteriori elementi di slancio in iniziative adottate localmente, mostrandosi in sintonia con le strategie di sviluppo sostenibile condotte alla scala sovracomunale e regionale.

## Riferimenti bibliografici

- Angelini A., Giurrandino A. (2019), *Risorse culturali, ambientali e turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano.
- Azzari M., Dallari F. (2019), “Le vie romee dell’Europa e del mediterraneo di viandanti, pellegrini e mercanti. Le strade dell’identità europea nelle pratiche contemporanee”, in Salvatori F., a cura di, *L’apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano, Associazione dei Geografi Italiani (AGEI), Roma 7-10 giugno 2017*, AGEI, Roma, pp. 935-944.
- Belliggiano A. (2012), “Il turismo ‘cult-rurale’ nei processi di sviluppo locale: evidenze e prospettive in alcune regioni meridionali”, in Garibaldi R., a cura di, *Il turismo culturale europeo. Prospettive verso il 2020*, FrancoAngeli, Milano, pp. 176-190.
- Brundu B., Lampreu S. (2016), “Rappresentazione e valorizzazione turistica dei beni culturali immateriali. L’esempio dell’intreccio in un’area del nord Sardegna”, *Bollettino dell’AIC*, 158: 58-71.
- Cannizzaro S. (2011), “Il turismo: motivazioni, destinazioni e tipologie”, in Cannizzaro S., a cura di, *Per una geografia del turismo. Ricerche e casi studio in Italia*, Pàtron, Bologna, pp. 25-61.
- D’Eramo M. (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull’età del turismo*, Feltrinelli, Milano.
- Gainsforth S. (2020), *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Eris, Torino.
- Garibaldi R., a cura di (2012), *Il turismo culturale europeo. Prospettive verso il 2020*, FrancoAngeli, Milano.
- Lemmi E., a cura di (2015), *Turismo e management dei territori. I geotinerari, fra valori e progettazione turistica*, Pàtron, Bologna.
- Lois González R.C., Eade J., Carballo-Penela A., eds. (2021), “The socio-economic impact of cultural itineraries: The Way of Saint James and other pilgrimage routes”, *Revista Galega De Economía*, 30, 1: 1-4.
- Lozato-Giotart J.-P. (2003), *Geografia del turismo*, Hoepli, Milano.
- Mariotti G., Camerada M.V., Lampreu S., Carrus S. (2021), “La conoscenza per lo sviluppo territoriale nell’ambito della cooperazione transfrontaliera: l’esperienza dell’Università di Sassari all’interno del progetto Terragir3”, in Maglio M., a cura di, *Le dinamiche della conoscenza nel Green Deal. Prospettive territoriali per la lettura dell’economia circolare*, Tab Edizioni, Roma, pp. 181-196.
- Munsters W. (2012), “The Development of Cultural Tourism in Europe: Concepts, Aspects and Prospects revisited”, in Garibaldi R., a cura di, *Il turismo culturale europeo. Prospettive verso il 2020*, FrancoAngeli, Milano, pp. 33-44.
- UNWTO (2018), *Tourism and Culture Synergies*, Madrid, testo disponibile al sito [www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284418978](http://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284418978).

# *Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione*

di *Lorenzo Brocada\**, *Alberto Girani\*\**

## **1. Obiettivi e metodologia di ricerca**

Questo contributo si pone l'obiettivo di analizzare la rete sentieristica del Golfo Paradiso per fornire alla *governance* uno strumento utile alla valorizzazione di un territorio ad oggi non in grado di avere una visione complessiva del tema e di coordinarsi per garantire un'offerta turistica ed escursionistica al passo coi tempi, sostenibile e trasversale rispetto a tutte le componenti della popolazione locale.

Partendo da una breve ricostruzione diacronica del sistema viario finalizzata alla comprensione delle radici storiche dei valori culturali e paesaggistici che presenta il territorio, si è proceduto ad una disamina della situazione attuale della rete sentieristica attraverso una serie di sopralluoghi sul campo e una ricerca sui portali cartografici ufficiali della Regione.

Infine, tramite l'organizzazione di due conferenze tenutesi nel 2020 e 2021, sono state coinvolte diverse realtà associative, politiche e professionali del territorio per accogliere le esperienze e le proposte di ciascuna di esse, in un'ottica di *citizen science* e geografia partecipativa. Grazie alle due "tavole rotonde" svolte si è potuto enucleare una serie di necessità e di obiettivi condivisi per migliorare l'attrattività di questo territorio e programmare futuri interventi sul territorio.

## **2. Il territorio del Golfo Paradiso**

Il territorio del Golfo Paradiso si estende fra Genova e il Promontorio di Portofino<sup>1</sup> ed è delimitato dal Mar Ligure a sud, e a nord da un crinale secon-

\* Dipartimento di Scienze umanistiche e sociali, Università degli Studi di Sassari.

\*\* Dipartimento di Scienze della formazione, Università di Genova.

1. Comprendendo i comuni di Bogliasco, Pieve Ligure, Sori, Recco, Camogli, Avegno, Uscio e Genova (Unità urbanistica di Nervi).



dario, compreso fra 450 e 900 m di quota, parallelo allo spartiacque tirrenico-padano dell'Appennino ligure.

Questo tratto di Riviera presenta una morfologia “a pettine”, con linee di crinale disposte in modo perpendicolare rispetto alla linea di costa che, nell'ultimo tratto, prima di giungere al mare, subiscono una biforcazione dovuta all'erosione marina, sviluppando una serie di testate simmetriche esposte a sud (Scarin, 1972; Stringa, 1984). Le quattro valli hanno gli stessi nomi dei centri urbani sulla costa e aumentano di lunghezza procedendo da ovest verso est, direzione nella quale si incontrano in successione: Nervi, Bogliasco, Sori e Recco. A est di queste valli si sviluppa il Promontorio di Portofino che chiude e definisce il Golfo, nel cui vertice è situato il borgo di Camogli.

Il litorale risulta costituito da una fitta alternanza di falesie rocciose e spiagge di piccola estensione alla foce dei torrenti. Questo tratto costiero presenta un marcato rischio geomorfologico derivante da criticità relative alle condizioni di equilibrio delle falesie che frequentemente sono interessate da fenomeni franosi (Faccini *et al.*, 2008; Lucchetti *et al.*, 2014), accentuati o direttamente generati da fattori antropici, come nel caso della frana attiva di San Rocco e del crollo di una parte del cimitero di Camogli nel 2021.

Inoltre, nel secolo scorso, contemporaneamente al processo di intensa cementificazione della fascia costiera e dei brevi fondovalle si è innescato un processo di abbandono dei coltivi e di pascoli nell'immediato entroterra, e una conseguente rinaturalizzazione dei versanti. Questi, in precedenza ampiamente sfruttati per attività rurali quali la coltivazione dell'olivo, degli agrumi e di altri prodotti ortofrutticoli, nonché il pascolo di ovini e caprini (Quaini, 1973, 1981; Moreno, 1990), sono lentamente diventati prima macchia mediterranea e successivamente boschi incolti, aumentando ulteriormente il rischio idrogeologico, già marcato per le caratteristiche geomorfologiche e climatiche del territorio (Brandolini *et al.*, 2007; Brocada, 2021).

Dal punto di vista socio-economico, i comuni considerati hanno oggi una popolazione complessiva di 30.000 persone<sup>2</sup> su una superficie di 61,45 km<sup>2</sup> (densità di 488,53 ab/km<sup>2</sup>), concentrate prevalentemente sulla costa, alle quali vanno aggiunti 10.600 abitanti dell'Unità urbanistica di Nervi (16,2 km<sup>2</sup>) all'interno del comune di Genova<sup>3</sup>.

La struttura della popolazione vede oltre il 30% di persone con più di 65 anni<sup>4</sup>, con un picco nel comune di Camogli del 34% e un valore minimo in quello di Avegno: 25%. I tassi di natalità sono decisamente bassi in tutti i comuni, con una media di 5,5 nati/1.000 ab, il valore minore si verifica a Sori e Uscio (4,2). L'indice di vecchiaia medio è di 272, con un picco a Camogli di 378, mentre l'età media è di 49 anni.

2. Dato riferito al 2020 (Fonte: Tuttitalia.it).

3. Dato riferito al 2017 (Fonte: comune di Genova).

4. Dato sopra la media regionale (28,7%).



L'economia è improntata principalmente al settore terziario, basato sui servizi e sul turismo di prossimità, con un'importante componente basata sulle eccellenze nel campo alimentare e della ristorazione; il settore primario, un tempo fiorente, è andato quasi a scomparire nel corso del Novecento, mentre il secondario è poco rilevante da decenni in seguito alla dismissione delle cave di ardesia di Uscio e delle fabbriche di campane e orologi ad Avegno e Uscio, oggi tutti siti in corso di museificazione. Un segmento molto sviluppato a causa della rilevanza delle "seconde case" (Scarlin, 1972) è rappresentato dall'edilizia, oggi più legata a ristrutturazioni che a costruzioni ex novo.

### 3. Analisi della rete sentieristica

Le valli del Golfo Paradiso sono attraversate da una fitta rete sentieristica di antichissima origine che ricalca sovente percorsi di pastori, pellegrini e mercanti, e che negli ultimi decenni ha rischiato la cancellazione essendo stata poco valorizzata e mantenuta per le difficoltà legate ad un contesto socio-economico piuttosto complesso. Tali percorsi, recentemente riscoperti, possono rappresentare oggi una risorsa per lo sviluppo di itinerari escursionistici di turismo lento<sup>5</sup> sia a lunga percorrenza, come il Sentiero Liguria, la Strada del castagno e la Via del Mare, sia locali, come l'Itinerario Storico Colombiano e il Sentiero dei due Golfi.

#### 3.1. Origini storiche del sistema viario

Per tutto il medioevo e l'età moderna, fino allo smantellamento della Repubblica di Genova, per volere delle famiglie nobili genovesi che controllavano politicamente le due Riviere, la Liguria mantenne una struttura viaria rudimentale: non esistevano ampie strade che collegassero le città della costa fra di loro a scopo commerciale tranne l'antico tracciato dell'Aurelia (o meglio Via Æmilia Scauri), che consisteva in un sentiero percorribile soltanto da pedoni, cavalli o muli per il 92%, nonché molto frequentato da banditi (Coppedè, 1989; Barozzi, 1991). Da essa si distaccavano diverse strade di valico note comunemente come "vie del sale", non sempre in buone condizioni e altrettanto malfrequentate, che raggiungevano la Pianura Padana.

Tra queste, una risaliva la Val Trebbia e, superato il Passo della Scoffera, si biforcava per raggiungere da un lato Uscio e Recco, dall'altro Nervi e

5. Si può definire il turismo lento come tutto ciò che si contrappone alla freneticità, standardizzazione e superficialità del turismo di massa. Concetto che si riflette anche nel campo enogastronomico con il concetto di *slow food* (Albanese, 2013).

Sori, passando per Bargagli e la Val Lentro (Coppedè, 1989; Pagano, 2006). Entrambe presentavano un manto stradale ciottolato con il tipico sistema “a sapello” facilmente deperibile e di faticosa manutenzione (Pellegrini, 2011), delimitato, talvolta su entrambi i lati, da muri a secco con il sistema “a coltello” a tratti tutt’oggi visibile (fig. 1C).

I percorsi seguiti dai mercanti erano grossomodo gli stessi seguiti dai pellegrini, dai pastori e talvolta dagli eserciti (Basso, 1997). I pellegrini si dirigevano non soltanto a Roma o a Santiago tramite la cosiddetta Via della Costa<sup>6</sup> e la Strada dell’Avvocazia<sup>7</sup>, ma anche verso i santuari di culto locale: in particolare Santa Croce (fig. 1B) e Nostra Signora di Caravaggio (Capurro, 2021). Tale attività è testimoniata dai resti di numerose osterie poste lungo la strada con il caratteristico ripiano adiacente alla porta dove “venivano posati i bicchieri di vino quando il cliente bussava alla finestrella” (Benvenuto, Pezzana, 2009, p. 148) e dalla presenza di alcuni *hospitalia*: strutture dedicate al riposo, alla cura e alla sicurezza dei pellegrini, come quello situato presso l’imbocco della Val di Lentro: San Giacomo<sup>8</sup> di Monte Pozzuolo (Sori), risalente al 1208, abbandonato pochi secoli dopo (Pezzana, 2007) e tuttora in stato di rudere, la “Chiesa millenaria” di Ruta, San Michele di Ruta e San Nicolò di Capodimonte (tutte nel comune di Camogli) o quello dove fu successivamente edificato nel XIV secolo il santuario di Santa Croce (Capurro, 2021). Esisteva inoltre un percorso per celebrare le gesta di San Colombano, detto “Via della Croce di San Colombano” che dalla Val Bisagno passava per Bargagli, Monte Cornua, Pannesi (Lumarzo), Testana (Avegno), Recco, Camogli e giungeva fino a San Fruttuoso (Pezzana, 2007).

Nella fascia costiera, infine, le fasce terrazzate costruite con la tecnica a secco erano collegate da numerose mulattiere note con il nome di *creuze*<sup>9</sup>: ripide stradine che collegavano i borghi “marinari” alle relative aree agricole alle loro spalle, spesso disposte lungo crinali o inserite tra muretti di divisione delle proprietà agricole: detti localmente *ciuende* (Stringa, 1984).

6. All’altezza di Luni si staccava una strada dalla Francigena che seguiva il litorale ligure ricalcando in parte l’antica Aurelia, oggi corrispondente in parte al Sentiero Liguria (Ventimiglia-Luni).

7. Ovvero la Recco-Piacenza. Il termine deriva dagli “Avvocati” che gestivano il potere a Recco per nome dell’Arcivescovo di Milano, prima dell’avvento dei Fieschi e della Diocesi di Genova.

8. L’intitolazione a San Giacomo è molto probabilmente sinonimo di un collegamento al cammino di Santiago.

9. Le quali prevedono tradizionalmente una fascia con elementi in cotto (mattoni) centrale tra i 50 e i 70 cm di larghezza, e due zone ciottolate a secco ai suoi lati (Stringa, 1984). Il termine in lingua genovese è stato reso noto a livello nazionale dal cantautore Fabrizio De André nell’album *Creuza de ma* del 1984.

### 3.2. Quadro generale della rete sentieristica nella condizione attuale

L'attuale rete sentieristica del Golfo Paradiso (fig. 1A)<sup>10</sup> offre aree e punti di interesse rilevante, tra cui santuari, torri e fortificazioni storiche, complessi rurali ed estrattivi dismessi, ma anche valori geologico-ambientali e naturalistici coronati da numerosi punti panoramici che potrebbero essere incrementati con opportuni e circoscritti interventi di sfoltimento della vegetazione.

I riferimenti normativi legati alla rete sono quelli fissati da Regione Liguria per la realizzazione della Rete Escursionistica della Liguria (REL)<sup>11</sup>, che interessa il territorio con il settore GGEE4, gestito da Associazioni locali, e il settore GGEB1, che riguarda la parte restante: il versante sinistro del Bacinò del Torrente Recco e il territorio di Camogli, gestita dall'Ente Parco di Portofino. In base alla convenzione quadro fra Regione Liguria e Club Alpino Italiano, stipulata nel 2016 e rinnovata nel 2021, i principali interventi di manutenzione vengono effettuati in forma di volontariato<sup>12</sup>, dimostrando uno scarso interesse da parte della *governance* verso lo sviluppo turistico outdoor.

Il territorio è attraversato da cinque itinerari di lunga percorrenza che spesso si vanno anche a sovrapporre, diventando ridondanti<sup>13</sup>:

- Sentiero Liguria (SL)<sup>14</sup> Ventimiglia-Luni; tappa 11 (di 30 complessive) Nervi-Camogli, percorso pedonale con un leggero sali-scendi che non oltrepassa mai la quota di 300 m sul livello del mare, lungo 16 km e percorribile in circa 6 ore.
- Via del Mare (VM) Varzi-Portofino; tappa 4 (di 4 complessive) Uscio-Portofino, tratto finale del percorso che scende fino al mare presso Portofino, lungo 22 km, percorribile in 5 ore.
- Strada del Castagno<sup>15</sup>; complesso di itinerari dei prodotti delle Valli Genovesi attraverso otto valli (Valle Sturla genovese, Val Polcevera, Valle Scrivia, Val Trebbia, Val Fontanabuona, Valli Aveto, Graveglia e Sturla e Val Petronio) per valorizzare la cosiddetta “civiltà del castagno” (Pagano, 2006), non particolarmente adatto da percorrere a piedi ma più facilmente in bicicletta.

10. I sentieri indicati come “non censiti” sono stati mappati durante i sopralluoghi sul campo e sono destinati ad aumentare in seguito alle segnalazioni delle associazioni.

11. L.R. n. 24/2009: “Azioni di tutela e valorizzazione della Rete Escursionistica Ligure”.

12. In questo caso: Amici dei sentieri Golfo Paradiso, FIE (Federazione Italiana Escursionismo) e Osservatorio Meteorologico Agrario Geologico “Raffaelli”.

13. Come osservato da L. Brocada in questo articolo sul blog di turismo sostenibile Tripinyourshoes: [www.tripinyourshoes.com/it/walkscaping-1](http://www.tripinyourshoes.com/it/walkscaping-1).

14. Percorso più importante a livello regionale insieme all'Alta Via dei Monti Liguri (AVML) e di competenza della Regione.

15. Costituita con la L.R. n. 37/2007.



Fig. 1 - A, rete sentieristica del Golfo Paradiso (Fonte: elaborazione QGIS L. Brocada da Geoportale Regione Liguria); B, tratto del sentiero per Santa Croce (Pieve Ligure) (Fonte: foto di L. Brocada); C, muro a secco “a coltello” (Sori) (Fonte: foto di L. Brocada)

- Itinerario Storico Colombiano (ISC)<sup>16</sup>; percorso di quasi 20 km, percorribile in 7 ore, che collega Quinto al mare (Genova) con Terrarossa Colombo (Moconesi) in Val Fontanabuona, passando per il crinale che delimita

16. Ideato, sulla base di sentieri preesistenti, nel contesto dell’Expo 1992 di Genova, nota come “Colombiadi” o “Colombiane” in quanto coincidenti con le celebrazioni per il V Centenario della scoperta dell’America. Fu inizialmente gestito dalla FIE, poi abbandonato per diversi anni, infine parzialmente ripristinato nel 2020 tramite la posa di 30 pannelli informativi lungo il percorso e la sostituzione della segnaletica che era quasi totalmente illeggibile.

il territorio del Golfo Paradiso, ripercorrendo il percorso che tradizionalmente fece la famiglia di Cristoforo Colombo per migrare a Genova.

- Sentiero dei Due Golfi; percorso non presente nella cartografia ufficiale ma segnalato in alcuni cartelli sui sentieri che collega Rapallo con Camogli. Prende il nome dai golfi Tigullio e Paradiso che si estendono intorno al Promontorio di Portofino.

Altri sentieri fanno parte della tradizione escursionistica regionale, mentre una terza categoria di percorsi, nella quale si possono inquadrare decine di km di sentieri e *creuze* ufficialmente non gestite da alcun ente, ha un interesse prevalentemente locale.

La rete è, inoltre, funzionalmente collegata a quella del Parco Regionale di Portofino (che ammonta a 80 km), frequentata da una media di 150.000 visitatori l'anno<sup>17</sup>, già ampiamente valorizzata e per questo non trattata nel presente lavoro.

Le condizioni dei sentieri sono variabili sia per quanto concerne la segnaletica sia per le condizioni di percorribilità: in alcuni tratti lo stato del sedime e la vegetazione spontanea li rendono poco praticabili. Ad eccezione dell'area gestita dal Parco di Portofino, nella quale paletti, simbologia a terra e cartellonistica sono realizzati secondo una consolidata linea progettuale e grafica rispettosa della normativa vigente, la segnaletica è legata a iniziative individuali e alla spontaneità delle diverse associazioni. Ciò non facilita una promozione adeguata, e fornisce un'immagine non completamente positiva, a causa della disorganizzazione comunicativa e progettuale che il territorio ha prodotto, allestendo arredi sentieristici disomogenei, spesso in abbandono o in stato precario e di poco decoro.

Analogo disordine comunicativo proviene da siti e pagine/gruppi sui *social network* non sempre coordinati tra loro, recanti informazioni disomogenee, talvolta datate o contrastanti tra loro o prive dei valori essenziali per i quali percorrere il sentiero.

### 3.3. *Potenzialità e criticità della rete sentieristica*

In seguito ai numerosi sopralluoghi e ai due incontri effettuati<sup>18</sup> sono state individuate attraverso un'analisi SWOT potenzialità e criticità legate a un possibile sviluppo del turismo lento in questo territorio.

I punti di forza sono insiti nella natura stessa del territorio e dei suoi valori paesaggistici, climatici, ambientali, storico-culturali e gastronomici. Come punti di debolezza sono stati invece individuati: la disomogeneità nei livelli di

17. Monitorati con ecocontatori dall'Ente Parco.

18. Due tavole rotonde organizzate il 10 settembre 2020 e il 26 marzo 2021 – la prima in presenza, la seconda in modalità telematica – alla quale hanno partecipato ricercatori universitari, membri di associazioni locali, guide escursionistiche, esponenti politici e studiosi.

manutenzione dei sentieri, la difformità della comunicazione agli utenti e la scarsa cooperazione tra le amministrazioni locali con la conseguente marginalizzazione del tema della riqualificazione del territorio. A tali fattori si sono aggiunti successivamente argomenti di attualità quali l'epidemia di peste suina che ha portato al divieto di praticare escursionismo in buona parte del territorio, a causa della diffusa presenza di cinghiali, e i problemi della rete autostradale ligure che danneggiano l'accessibilità.

Le minacce principali sono la frequenza di incendi (dolosi) e di fenomeni di dissesto idrogeologico, ma anche fattori politico-economici quali i grandi interessi del settore edilizio e dei cacciatori, supportati dalla *governance* regionale e parte maggioritaria di quella locale, i quali ostacolano l'allargamento del Parco di Portofino<sup>19</sup> nel comprensorio.

Le opportunità più evidenti sono rappresentate da un recente aumento di interesse verso il turismo lento (Albanese, 2013), ma anche, in seguito alla pandemia di Covid-19, verso i sentieri vicini alle aree urbane; e soprattutto dalla creazione di posti di lavoro in ambito agricolo e turistico. In particolare, qualora venisse allargato il Parco Nazionale di Portofino anche nei comuni del Golfo Paradiso come previsto dalla proposta iniziale di ISPRA, giungerebbero dallo stato ingenti finanziamenti e aumenterebbe notevolmente la capacità di attirare fondi e investimenti, ad esempio tramite bandi europei o finanziamenti della programmazione *Next Generation EU*.

#### **4. Interventi proposti e possibili sviluppi futuri**

Alla luce della situazione descritta e dibattuta nelle “tavole rotonde”, il punto fondamentale individuato è stato il riconoscimento della necessità di creare un vero e proprio *brand* del territorio che sia in grado di dare omogeneità e allo stesso tempo armonizzare l'offerta turistica. Più in dettaglio, si è proposto di promuovere in modo professionale il territorio attraverso: un unico logo nella segnaletica così come nella comunicazione *social*; un sito internet unificato a cui fare riferimento, utilizzando eventualmente siti web già esistenti nel partenariato che propone il progetto<sup>20</sup>; e una pagina Instagram con contenuti di qualità.

Si intende, inoltre, realizzare una carta turistica dei sentieri<sup>21</sup> che si potrebbe tramutare in una cartina a strappo da diffondere in tutti i punti infor-

19. Previsto dalla Legge di Bilancio del 2018 (L. 27 dicembre 2017, n. 205).

20. Ad esempio il sito ufficiale e la pagina Facebook del Distretto turistico Golfo Paradiso-Portofino vetta, attualmente con contenuti saltuari e poco efficaci che finiscono per danneggiare l'immagine del territorio.

21. La carta è già in fase di elaborazione e in costante aggiornamento; in essa si stanno inserendo anche i principali punti di interesse e delineando alcune proposte di anelli escursionistici principali.

mativi istituzionali o privati che sosterranno il progetto, da affiancare alle carte tecniche già esistenti. Si propone, infine, di realizzare una guida che approfondisca i valori del territorio con particolare rilevanza per quelli raggiungibili nelle escursioni.

In questo modo il Golfo Paradiso diventerebbe riconoscibile a livello nazionale e internazionale e si creerebbe un legame tra la sentieristica e il territorio che lo circonda.

Dal punto di vista tecnico-operativo, è emersa l'esigenza di fornire una puntuale informazione sulla sicurezza (numeri di emergenza, postazioni elisoccorso, ecc.) nonché di migliorare il sistema di prevenzione incendi. I rappresentanti delle associazioni hanno inoltre notato l'utilità di uniformare la segnaletica verticale ricalcando quella presente nel Parco di Portofino – con pali quadrati, cappellotto in alluminio a quattro facce con informazioni su tempistiche, quote altimetriche, coordinate GPS e relativi QR Code – nonché nella necessità di “tabelloni di benvenuto” con la carta dei sentieri generale all'inizio dei percorsi e pannelli divulgativi presso i punti di interesse e panoramici del comprensorio.

Si è proposto, inoltre, di creare una banca dati comune sugli itinerari coinvolgendo tutte le realtà che si occupano dei sentieri per consentire e stimolare un'informazione corretta e il più possibile condivisa dai diversi fruitori dei percorsi (escursionisti, guide ambientali, *bikers*, cacciatori, ecc.), procedendo innanzitutto con una catalogazione in un database di tutte le carte escursionistiche e le guide già pubblicate nei decenni precedenti e individuando poi i sentieri percorribili e dismessi.

Concludendo, si auspica innanzitutto la partecipazione di parte del territorio dei comuni che si affacciano sul Golfo Paradiso al Parco Nazionale di Portofino; gli interventi proposti, da affrontare in tale ordine, sono:

- a) coinvolgimento e sensibilizzazione della popolazione, e maggiore coordinamento delle associazioni;
- b) impegno diretto e coordinamento delle amministrazioni che consegua una aggiunta di sentieri alla REL e omogeneizzazione della segnaletica;
- c) organizzazione di una campagna di comunicazione e promozione di un *brand* unificato del territorio;
- d) sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione degli incendi.

## Riferimenti bibliografici

- Albanese V. (2013), “Slow tourism e nuovi media: nuove tendenze per il settore turistico”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 6: 489-503.
- Barozzi P. (1991), “Le vie di valico liguri”, in Vallega A., *La Liguria e il mare*, Pubbl. Ist. Scienze Geografiche Università di Genova, Genova.
- Basso V. (1997), *Le vie dei pellegrini. I segni del cammino. Itinerari e testimonianze nel Levante ligure dal Monte San Nicolao fino a Bogliasco*, I Quaderni di Ivo, Chiavari.



- Benvenuto P., Pezzana A. (2009), “I racconti della Via Giordani”, in *Quaderni di storia locale*, vol. 4, Centro studi storie di jeri, Bogliasco, pp. 147-166.
- Brandolini P., Faccini F., Robbiano A., Terranova R. (2007), “Geomorphological hazards and monitoring activity along the western rocky coast of the Portofino Promontory (Italy)”, *Quaternary International*, 171: 131-142.
- Brocada L. (2021), “Problematiche ambientali e paesaggistiche connesse all’espansione della selva: il caso di Nervi e Sant’Ilario (Genova)”, in Ronconi M.L., *Geografie per l’ambiente, Documenti geografici*, 2: 153-169.
- Capurro M. (2021), tavole I.72 Pieve Ligure, Santa Croce, e I.74 Rapallo, N.S. di Caravaggio, in Stagno L. (a cura di), *Santuari d’Italia. Liguria*, De Luca Editori d’Arte, Roma, pp. 231 e 234.
- Coppedè G.R. (1989), *Il sistema viario della Liguria nell’età moderna*, Bozzi, Genova.
- Faccini F., Piccazzo M., Robbiano A., Roccati A. (2008), “Problematiche connesse all’evoluzione della linea di costa nel settore orientale del Golfo Paradiso (Mar Ligure)”, in *Atti del Convegno AIGeo “Aspetti geomorfologici delle aree mediterranee”*, Associazione Italiana di Geografia Fisica e Geomorfologia Bari, pp. 71-72.
- Lucchetti A., Brandolini P., Faccini F., Firpo M. (2014), “Proposta di valutazione della stabilità delle coste rocciose (SCMR – Sea Cliff Mass Rating): il caso studio delle falesie tra Genova e Camogli (Liguria orientale)”, *Studi Costieri*, 22: 137-149.
- Moreno D. (1990), *Dal documento al terreno. Storia e archeologia dei sistemi agro-silvo-pastorali*, Il Mulino, Bologna.
- Pagano T. (2006), *La civiltà del castagno. Storia, cultura e memoria del borgo di Cisiano in Val Lentro*, Fratelli Frilli Editori, Genova.
- Pellegrini S. (2011), *Recco Avegno Uscio. Storia di una vallata*, Capurro, Recco.
- Pezzana A. (2007), “Strade e sentieri medievali nel Golfo Paradiso”, in *Quaderni di storia locale*, vol. 2, Centro studi storie di jeri, Bogliasco, pp. 73-86.
- Quaini M. (1973), *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria*, CCIAA, Savona.
- Quaini M. (1981), *La conoscenza del territorio ligure fra medio evo ed età moderna*, SAGEP, Genova.
- Scarin M.L. (1972), *Camogli e Recco nel Golfo Paradiso (ricerche di geografia urbana)*, Arti Graf. Città di Castello, Genova.
- Stringa P. (1984), *Il Golfo Paradiso. Da Genova a Portofino*, Stringa, Avegno.



# *377 project. Un'esperienza di rigenerazione culturale e territoriale in Sardegna*

di Nicolò Fenu\*, Paolo Giaccaria\*\*

## **1. Introduzione**

La SNAI (Strategia Nazionale per le Aree Interne) riconosce l'*identità culturale delle popolazioni* come uno degli elementi centrali per lo sviluppo locale delle aree interne. Le diverse strategie locali registrano una molteplicità di interventi di matrice culturale, in gran parte di carattere immateriale, che non hanno un esito univoco e a tratti controverso. La SNAI indirizza “verso azioni che mantengano quelle che sono le tradizioni e la cultura locale e dall'altro le valorizzano presso un pubblico più vasto” (Barca, Casavola, Lucarelli, 2014).

La questione che si pone è come valorizzare efficacemente la chiave dell'identità culturale? Come la cultura possa essere una risorsa per la rigenerazione delle aree interne?

Lo sviluppo territoriale a base culturale – *cultural led development* – (Lysgård, 2016) nelle aree interne passa attraverso la realizzazione di reti di cooperazione e condivisione, tra attori pubblici e privati, amministratori, enti del terzo settore, fondazioni e progettisti culturali che operano nei territori e con le comunità. Cerquetti e Cutrini (2021) mettono in luce come i legami sociali giochino un ruolo determinante per lo sviluppo culturale nelle aree interne, dimostrando come i legami già sviluppati contribuiscano alla resilienza della comunità nel breve termine e vadano a supporto dei settori della cultura e del turismo, d'altro canto a lungo termine sono necessari legami più forti per superare i problemi delle aree interne.

In questo senso, il progetto artistico 377 si pone come un progetto di rigenerazione territoriale delle aree interne e rurali, attivando competenze e citta-

\* Dipartimento di Scienze economico-sociali e matematico-statistiche, Università di Torino. Sardarch spin off dell'Università degli studi di Cagliari.

\*\* Dipartimento di Scienze economico-sociali e matematico-statistiche, Università di Torino.

dinanza, valorizzando il patrimonio materiale e immateriale esistente andando nel contempo a stimolare forme di innovazione già presenti nei territori.

## 2. 377 project

Il 377 project<sup>1</sup> è un progetto artistico del musicista Sebastiano Dessanay che ha avuto luogo in Sardegna tra il 2018 e il 2019, dal 26/10/2018 al 21/12/2019. 377 project è nato dall'esigenza dell'artista di capire come la Sardegna ed il territorio potessero essere fonte di ispirazione alla sua produzione musicale, fundamentalmente composta da musica jazz e contemporanea, traendo spunto da un progetto compositivo che lo stesso aveva attuato in un quartiere di Birmingham.

Si cercano sempre fonti di ispirazione e stando per molto tempo lontano dalla Sardegna, mi sono accorto di aver cercato spesso ispirazione nel jazz e nel rock, ma non mi ero dedicato mai profondamente alle mie radici artistiche. Così da un progetto compositivo legato a un quartiere di Birmingham ho pensato di estenderlo a tutti i comuni della mia terra<sup>2</sup>.

L'artista ha visitato la totalità dei comuni della Sardegna, 377, uno al giorno, percorrendo il territorio esclusivamente in bicicletta per un totale di 4200-4500 km circa, nel territorio regionale della Sardegna.

Il desiderio era riscoprire la mia isola con un viaggio lento e sostenibile.

Un progetto definito “seriale” e “ripetitivo” con 1 giorno per ogni comune, dando lo stesso valore a ogni paese per metterli tutti allo stesso piano, scegliendo i comuni come elemento territoriale, escludendo i centri abitati che avrebbero incluso le frazioni e sarebbe diventato un numero molto più alto. Il percorso è iniziato nella città di Nuoro (città d'origine) e terminato nella città di Cagliari (città natale), capoluogo regionale, quasi a disegnare una mappa astrale.

Se ci interroghiamo su quale specifica spazialità il progetto di Sebastiano Dessanay attivi, può tornare utile la distinzione tra topografia e topologia. Si tratta, come è ben noto a chi traffica nei concetti della geografia, di una distinzione fondativa del pensiero spaziale che non possiamo esaustivamente discutere in questa sede ma che, nondimeno, è necessario richiamare brevemente. Topografico e topologico rimandano in ultima istanza a due ordini geometrici,

1. [www.377project.com](http://www.377project.com).

2. [www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/la-nuova-guida-verde-sardegna-intervista-al-musicista-sebastiano-dessanay/immagine/13/cagliari-ca-municipio-di-cagliari-arrivo-del-377-project-foto-377](http://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/la-nuova-guida-verde-sardegna-intervista-al-musicista-sebastiano-dessanay/immagine/13/cagliari-ca-municipio-di-cagliari-arrivo-del-377-project-foto-377).

ancora prima che geografici, di misura del mondo: euclideo il primo, fondato su misure certe di spazi continui ed esaustivi, non-euclideo il secondo, spazio delle reti e dei loro giochi di specchi. Topografia è dunque esplorazione di un contenitore ordinato e conoscibile, misurabile e dunque appropriabile proprio in quanto parcellizzabile, mentre la topologia apre a un multiverso dove le leggi e le proporzioni della geometria euclidea perdono il loro statuto prestigioso di misura di ogni cosa. Tradotte nell'ambito della conoscenza geografica, topografia e topologia hanno come referente immediato regione e territorio da un lato e la rete dall'altro. La regione e il territorio si definiscono proprio nella genealogia della geografia (politica) moderna come gli spazi continui ed esaustivi dove si dispiega un principio di controllo e dominio, di pianificazione e controllo dello spazio, certamente legato alla sovranità e alla statualità, ma non esclusivamente (Paasi, 2012). Per contro la rete appare come il fondamentale principio organizzativo della tarda modernità o della globalizzazione, in grado di interconnettere nodi caratterizzati da prossimità organizzativa piuttosto che spaziale, trasgredendo confini e sovranità consolidate (Castells, 2011).

Sebbene territorio e rete non siano da interpretare in stretta e ineluttabile contrapposizione (Painter, 2010) ma debbano essere pensati in una relazione dinamica tra loro e con altri concetti fondamentali della riflessione geografica come scala e luogo (Jessop, Brenner, Jones, 2008), pensarli in una tensione dialogica, in una dialettica in stato di arresto che non si può né si vuole risolvere in una sintesi hegeliana o marxiana, può essere fertile esercizio. In questa direzione, una parte della riflessione geografica anglosassone si è spinta a ipotizzare un vero e proprio *topological turn* (Martin, Secor 2014; Allen, 2011) che avrebbe i caratteri di una vera e propria rivoluzione paradigmatica anche nei *cultural studies* (Lury, Parisi, Terranova 2012).

Anche in un contesto meno teorico, come quello qui rilevante della spazializzazione turistica, possiamo vedere in luce un principio dialogico topografico versus topologico. A ben vedere l'approccio classico della geografia del turismo che afferma la centralità delle località turistiche come oggetto principale di studio – e la sua evoluzione nel *destination management* – propone proprio un immaginario topografico di uno spazio geografico territorializzato, articolato e racchiuso in regioni – ora naturali ora storiche, ora amministrative ora funzionali – funzionali e spesso contrapposte l'una all'altra: regioni turistiche costiere versus aree dell'entroterra, per esempio.

La stessa SNAI, che è sullo sfondo delle nostre riflessioni, vive in/di un immaginario topografico che per molti aspetti non si discosta da quello del funzionalismo proprio dello sviluppo regionale classico, imperniata com'è sulla contrapposizione tra centralità e perifericità. A bene vedere, soprattutto negli ultimi anni, anche l'immaginario topologico non è estraneo alla riflessione sui fenomeni turistici: la fortuna di itinerari, sentieri, percorsi, cammini in cui si collocano a pieno titolo lo *slow tourism* e il cicloturismo riflette esattamente una spazialità topologica in cui l'esperienza turistica rifugge la stanzialità in

una località/regione per dispiegarsi nomade all'interno di una rete di luoghi connessi da un tema (paesaggistico, storico, culturale, enogastronomico).

È proprio in questa soglia tra rete e territorio, tra topologia e topografia, tra itinerario e località che il progetto di Dessanay ci guida, creando attraverso lo sguardo dell'artista una successione di cortocircuiti che si possono rivelare oltremodo fertili anche per chi il territorio osserva con gli occhi del geografo o del pianificatore.

A una prima vista, la razionalità in cui Sebastiano Dessanay si muove è chiaramente topologica: un itinerario attraverso i 377 comuni della Sardegna da visitare, idealmente, in 377 giorni. Sin dal principio, dalla sua fondazione/programmazione, il progetto del viaggio presenta una sorprendente assonanza con uno dei fondamentali problemi della topologia matematica, quello dei Sette Ponti di Königsberg (Billé, 2018): come connettere i 377 comuni della Sardegna in un itinerario senza passare due volte per lo stesso punto? La soluzione Dessanay l'ha trovata in ossequio ai principi del pensiero laterale che insegna che per connettere tutti i punti di un quadrato bisogna uscire fuori dal quadrato. Analogamente, per disegnare una rete, Dessanay esce fuori dalla rete: l'itinerario pianificato da Dessanay è stato programmato utilizzando una cartina del Touring Club, sulla quale, utilizzando un foglio di carta lucida, ha tracciato un percorso "artistico", un disegno che univa tutti i Comuni ognuno identificato da un punto, ignorando la viabilità. La rete-itinerario è stata disegnata come atto creativo, ignorando la rete-infrastruttura da cui il progetto, ovviamente, non poteva prescindere (fig. 1). L'itinerario ottenuto non sempre corrispondeva con le strade ed è stato successivamente adattato in modo da renderlo praticabile con la bicicletta nei modi e nei tempi stabiliti dall'artista (fig. 2).

In questo gesto artistico, Dessanay viola le leggi della topologia – cancella la rete stradale che sostanzia, storicizza, materializza la rete dell'itinerario che intende percorrere – al fine di poterle affermare. Nelle sue stesse parole:

Ho costruito l'itinerario partendo da una cartina del Touring, con un foglio di carta lucida, i comuni sono diventati punti e ignorando la viabilità ho unito i punti ottenendo un disegno, quasi artistico<sup>3</sup>.

Nel fare questo il musicista cagliaritano si connette idealmente a una delle più straordinarie artiste sarde ed europee della contemporaneità, Maria Lai, recentemente riscoperta dalla storiografia più accorta con la presenza postuma alla Biennale di Venezia nel 2017 e successivamente con due esposizioni monografiche al Museo del Novecento di Milano e al Maxxi di Roma. Il suo progetto *Legarsi alla montagna* nel 1981 è considerato il primo progetto-processo artistico di Arte Relazionale. Realizzato nel suo paese natale, Ulassai, ha coinvolto tutta la comunità che per tre giorni è stata partecipe nella definizione

3. Intervista degli autori con Sebastiano Dessanay.



Fig. 1 - A, itinerario artistico; B, itinerario geografico (Fonte: [www.377project.com/en](http://www.377project.com/en))

e nella costruzione dell'opera. Il progetto prevedeva, infatti, la disposizione di un lungo nastro azzurro – 27 km – legato tra porte, finestre, terrazze, case, con l'obiettivo di “ridisegnare” le relazioni – vecchie e nuove – fra gli abitanti di tutte le età: “Lasciai a ciascuno la scelta di come legarsi al proprio vicino. E così dove non c'era amicizia il nastro passava teso e dritto nel rispetto delle parti, dove l'amicizia c'era invece si faceva un nodo simbolico. Dove c'era un legame d'amore veniva fatto un fiocco e al nastro legati anche dei pani tipici detti su pani pintau” (RAI, 1981). Proprio Legarsi alla montagna è all'origine di 377 project. Nelle parole di Dessanay:

Esperienza sportiva, sociale, antropologica di rilievo, il 377 project si è poi sviluppato come una vera e propria performance basata su un preciso artist statement, una “dichiarazione d'artista” nel solco delle grandi imprese artistiche globali e locali, come ad esempio l'installazione Legarsi alla montagna di Maria Lai.

In questo esplicito riferirsi all'opera di Maria Lai traspare come il progetto di Sebastiano Dessanay sfidi in realtà le convenzioni tanto della razionalità to-

pografica quanto di quella topologica, dal momento che rifiuta la logica gerarchica che è fondativa di entrambe. Il file rouge di Dessanay libera la potenza della carta muta, la carta senza i segni cicatriziali della conoscenza del geografo del re, senza le stimmate del potere, senza i confini dei potentati, dei regni, dei domini, delle signorie che altro non sono se non le nimistà, i rancori, le gelosie e dominazioni che una delle più grandi voci della Sardegna, Sergio Atzeni, ha descritto in *Passammo sulla terra leggeri*. Un fertile cortocircuito di senso emerge se compariamo la mappa di Dessanay ispirata da Maria Lai a una mappa della Sardegna disegnata da Costantino Nivola nel 1968 (Altea, Camarda, 2016) dal titolo di Sardegna venduta (fig. 2).



Fig. 2 - *Sardegna venduta*: Costantino Nivola (Courtesy Fondazione Nivola)

In quest'opera l'artista oranese rappresenta la Sardegna come una contrapposizione tra due spazi topografici: da un lato una costa connotata da annunci reiterati – “terreno”, “venduto”, “da vendere” – che segnano proprio il trionfo dello spazio misurato, parcellizzato, della terra ridotta a terreno, appropriabile e vendibile nel sabba della turistificazione; dall'altro lato un cuore di tenebra, pozzo, riserva indiana dove vivono giganti e fate, uomini e animali, i depositari della Sardegna intima e interna, mitologica e mitopoietica di cui narra proprio Sergio Atzeni. La potenza di quest'opera di Nivola poco ha perduto della sua attualità originaria, al punto da essere stata utilizzata dalla Fonda-

zione Nivola nel gennaio del 2022 per una campagna *social* contro l'identificazione in Sardegna di ben 14 dei 64 siti idonei a ospitare il Deposito nazionale delle scorie e dei rifiuti radioattivi<sup>4</sup>. L'operazione artistica di Sebastiano Dessanay è di segno diverso, certo non opposto ma diverso, rispetto a quella di Nivola. Il suo viaggio-itinerario è una performance attraverso cui l'artista costruisce una narrazione alternativa a quella topografica che contrappone la costa turisticata e sfruttata, venduta e falsificata all'interno compresso e autentico, originario e oppresso: il suo file rouge attraversa porti e paesi, città e borghi, hinterland affollati e comuni spopolati, attraversa i confini della pianificazione e della codificazione decine e decine di volte in un disegno che non sembra darsi altre regole che non siano quelle della bellezza.

Ma questa liberazione dalle catene della topografia è anche uno scioglimento dai ceppi della topologia, dalle sue gerarchie di luoghi "meritevoli" di visita, scelti da inanellare nell'itinerario.

Questo superamento della razionalità topologica dell'itinerario viene perseguito attraverso una grande disciplina performativa che si esprime in due dispositivi, il primo narrativo, il secondo più sostanziale. Dal punto di vista narrativo, Dessanay sceglie la forma, liberatrice del diario-catalogo, in cui a ogni comune è associata una pagina del suo blog. I comuni sono elencati in ordine alfabetico e non secondo l'ordine del viaggio, che è invece identificato con un numero seriale accanto al topografico, quindi da Abbasanta (32/377) a Zerfaliu (273/377). A ciascun comune è dedicata una pagina del diario, articolata in tre sezioni:

- ispirazione, una descrizione della giornata, gli incontri, le visite, le osservazioni, accompagnata da cinque-sei foto;
- frammenti sonori, una breve composizione realizzata ed eseguita il giorno stesso sull'ukulele basso che lo ha accompagnato nel viaggio;
- brevi novelle sarde, una riflessione del giorno che contestualizza quanto accaduto quel giorno nel più ampio contesto degli accadimenti nazionali.

Questo schema narrativo è ancora più rigido e asciutto sulla pagina Instagram che si presenta come una matrice di foto organizzate in 377 righe e 3 colonne, in un viaggio a ritroso, da Cagliari a Nuoro. Tanto sul blog che su Instagram è chiaro che il modello non è quindi la guida turistica ma il catalogo, l'archivio, la classificazione del collezionista posseduto dall'esprit de géométrie piuttosto che di finesse, ma un'ossessione dongiovannesca di accumulazione e di catalogazione. Dessanay gioca con la guida e al tempo stesso la nega. La guida turistica è la rappresentazione plastica della natura (anche) topologica del fenomeno turistico, proprio per la funzione indicale – la guida turistica "indica" i luoghi, li seleziona e li inanella in una rete-itinerario. La

4. [www.artribune.com/professioni-e-professionisti/politica-e-pubblica-amministrazione/2021/01/museo-nivola-contro-deposito-scorie-nucleari-sardegna](http://www.artribune.com/professioni-e-professionisti/politica-e-pubblica-amministrazione/2021/01/museo-nivola-contro-deposito-scorie-nucleari-sardegna).



ricerca di Dessanay parte proprio da una guida, quella del Touring Club, dalla cui mappa produce per astrazione la mappa-disegno del proprio itinerario e con questa astrazione, di fatto, cancella la funzione della guida, dal momento che, programmaticamente, toccherà ognuno dei 377 comuni dell'isola, indipendentemente dal suo valore patrimoniale, storico, artistico, naturalistico. Paradossalmente, Dessanay, al termine del viaggio, farà un ritorno inaspettato dentro la razionalità topologica della guida. Nel 2021, infatti, scrive l'introduzione e sette percorsi d'autore per la prestigiosa Guida Verde della Sardegna del Touring Club Italiano.

Il secondo dispositivo cui ricorre l'autore è ancora più profondo e onnipervasivo proprio in quanto è per sua natura spazio-temporale, dal momento che a una strategia spaziale (prendere in considerazione ognuno dei 377 comuni della Sardegna) affianca una disciplina temporale (compiere l'itinerario in 377 giorni, dedicando un giorno a ogni comune). Dedicare un giorno a ogni comune, indipendentemente dalla geografia che il viaggiatore lento – i trasporti avvengono in bicicletta, si ricordi – deve attraversare significa che il tempo del viaggio/*labor* e quindi il tempo della socializzazione/*otium* sono affidati al caso – o, meglio, alla geografia – oltre che al funzionamento della macchina organizzativa. L'organizzazione del viaggio è stata in parte pianificata, con la partecipazione di sponsor (comprese pubbliche amministrazioni) e l'attivazione di reti sociali preesistenti, e in parte lasciata a incontri casuali ed estemporanei. Questo gioco di pianificazione e improvvisazione, di tempi intensi e tempi morti, di viaggi lunghi e spostamenti brevi ricorda ovviamente le regole della composizione jazz e soprattutto dell'improvvisazione, quasi che 377 project ne fosse una trasposizione geografica. Soprattutto questo dispositivo spazio-temporale apriva all'imprevisto, alla serendipità, a proprietà inaspettate, di connessioni emergenti: caratteristiche queste spesso associate alla topologia e alla reticolarità (Barabási, 2004). In questa maniera, a partire dalla negazione della rete attraverso l'affermazione della assoluta uguaglianza tra tutti i suoi punti (i 377 comuni) riemergeva la possibilità di nuove connessioni, di nuove reticolarità, di nuovi accoppiamenti, quindi di nuove articolazioni e quindi, in ultima istanza, di nuove reti in senso stretto: coalizioni di attori e di soggetti, appartenenti a comuni non connessi tra di loro, che venivano in contatto tra di loro attraverso il lavoro di tessitura – altro termine caro a Maria Lai – di Sebastiano Dessanay.

### 3. Conclusioni

Maria Lai, descrivendo il suo progetto Legarsi alla montagna, enfatizza l'immaterialità dell'azione, riempiendo di senso la processualità di questo semplice elemento: “i nastri sono il simbolo dell'arte, sono leggeri, effimeri, sono appena di un colore, non servono a nulla” (RAI, 1981). Non si tratta, quindi,



di una infrastruttura materialmente permanente, ma di una “infrastruttura del pensiero” che appare molto più efficace di molti progetti che intervengono solo sulla materialità dello spazio e del paesaggio. Il progetto della Lai che è ancora oggi ricordato e citato come esempio che ci deve far riflettere, che non definiamo “effimero” ma sostanzialmente “permanente”.

Legarsi alla montagna ci manifesta, quindi, una dimensione del progetto comunitario capace di “occupare” e di abitare gli spazi, reinterpretare e porsi in una dimensione generativa e creativa rispetto alla comunità e ai suoi luoghi. Emerge la concezione del ruolo di una comunità capace di autodeterminarsi senza una retorica romantica, quelle che oggi possiamo definire comunità di progetto, azioni consapevoli di gruppi di persone che costruiscono relazioni e significano i luoghi (Peghin, Fenu, 2021).

La contemporaneità di Maria Lai si manifesta nella recentissima attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), dove il comune di Ulassai nell’ambito dell’intervento “Attrattività dei Borghi”, Linea di azione A, “Progetti pilota per la rigenerazione culturale, sociale ed economica dei borghi a rischio abbandono e abbandonati” è risultata vincitrice per la Regione Sardegna. La proposta denominata “Dove la natura incontra l’arte” pone nell’eredità artistica di Maria Lai e nel suo pensiero la base della strategia della proposta, dove le potenzialità del territorio sono intese non solo come fulcro del patrimonio naturale e paesaggistico ma anche identitario e di comunità.

Seppure in una prima fase di pianificazione del progetto 377, come dichiarato da Dessanay, le comunità e l’attivazione di esse non fosse un elemento centrale della sua performance, questa componente diventa inevitabilmente sostanziale, poiché la sua azione performativa entra in stretta connessione con le comunità e immediatamente ne diventa parte integrante e attiva.

In questo senso, a differenza della Lai e di Nivola, che creano progetti di comunità mettendolo al centro sin dalla concezione, Dessanay mette al centro della sua azione artistica la ricerca di ispirazione musicale attraverso il suo viaggio. Solo durante il percorso, scopre il potenziale della comunità per il suo progetto e viceversa il valore della sua performance in termini di sviluppo comunitario. Dessanay facendo ciò diventa un agente di cambiamento, perché la sua performance artistica contribuisce a costruire quella dimensione di rigenerazione territoriale non solo alla scala locale del singolo paese, ma quella regionale. Questo suo porsi, all’interno di un progetto di arte pubblica, senza la pretesa di assolvere il compito di “rigenerare e trasformare” le comunità, gli permette di creare un’azione in certi termini duratura ed extraterritoriale, diventando tessitore di reti capaci di attivarsi durante la fase del progetto e quella che ha seguito. L’extraterritorialità del suo gesto lo pone su un livello ulteriore rispetto alla Lai e Nivola, agenti endogeni di cambiamento che si rivolgono solo ed esclusivamente alla propria comunità di riferimento Ulassai e Orani. Dessanay, con la sua azione esogena, è capace di compiere un’azione “di legame” tra i comuni che vede l’artista garante e capace di valorizzare ogni singola realtà territoriale, andando al di là di quelli che lo stesso definisce

campanilismi. La capacità del progetto artistico di generare reti di conoscenze, di intenti, di collaborazione e in un certo senso creare un progetto aperto che continua nella post-performance, dà al progetto una valenza di sostenibilità.

L'esperienza di Dessanay offre allo sviluppo della rigenerazione territoriale su base culturale importanti frutti di riflessione sul ruolo dell'arte come policy di sviluppo locale e comunitario in contesti di aree interne.

## Riferimenti bibliografici

- Allen J. (2011), "Topological Twists: Power's Shifting Geographies", *Dialogues in Human Geography*, 1, 3: 283-98, DOI: 10.1177/2043820611421546.
- Altea G., Camarda A. (2016), *Nivola. La sintesi delle arti*, ed. illustrata, Ilisso, Nuoro.
- Barabási A.-L. (2004), *Link. La scienza delle reti*, tradotto da Benedetta Antonielli d'Oulx, Einaudi, Torino.
- Barca F., Casavola P., Lucarelli S. (2014), *Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Collana Materiali Uval n. 31, Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, Roma.
- Billé F. (2018), "Skinworlds: Borders, Haptics, Topologies", *Environment and Planning D: Society and Space*, 36, 1: 60-77, DOI: 10.1177/0263775817735106.
- Castells M. (2011), *The Rise of the Network Society*, Wiley, Chichester.
- Cerquetti M., Cutrini E. (2021), "The Role of Social Ties for Culture-Led Development in Inner Areas. The Case of the 2016-2017 Central Italy Earthquake", *European Planning Studies*, 29, 3: 556-79, DOI: 10.1080/09654313.2020.1759512.
- Jessop B., Brenner N., Jones M. (2008), "Theorizing Sociospatial Relations", *Environment and Planning D: Society and Space*, 26, 3: 389-401, DOI: 10.1068/d9107.
- Lury C., Parisi L., Terranova T. (2012), "Introduction: The Becoming Topological of Culture", *Theory, Culture & Society*, 29, 4-5: 3-35, DOI: 10.1177/0263276412454552.
- Lysgård H.K. (2016), "The 'Actually Existing' Cultural Policy and Culture-Led Strategies of Rural Places and Small Towns", *Journal of Rural Studies*, 44 (aprile): 1-11, DOI: 10.1016/j.jrurstud.2015.12.014.
- Martin L., Secor A.J. (2014), "Towards a Post-Mathematical Topology", *Progress in Human Geography*, 38, 3: 420-438, DOI: 10.1177/0309132513508209.
- Paasi A. (2012), "Border Studies Reanimated: Going beyond the Territorial/Relational Divide", *Environment and Planning A: Economy and Space*, 44, 10: 2303-9, DOI: 10.1068/a45282.
- Painter J. (2010), "Rethinking Territory", *Antipode*, 42, 5: 1090-1118, DOI: 10.1111/j.1467-8330.2010.00795.x.
- Peghin G., Fenu N. (2021), "Sardegna immaginata", *AND Rivista di architetture, città e architetti*, n. 40 (dicembre): 34-41, testo disponibile al sito [www.and-architettura.it/index.php/and/article/view/373](http://www.and-architettura.it/index.php/and/article/view/373).
- RAI (1981), *Maria Lai, "Legarsi alla montagna"*, testo disponibile al sito [www.raicultura.it/arte/articoli/2019/11/Maria-Lai-9aa5a638-a435-41bb-81f5-50fc6002381c.html](http://www.raicultura.it/arte/articoli/2019/11/Maria-Lai-9aa5a638-a435-41bb-81f5-50fc6002381c.html).

# *(Ri)costruire il paesaggio. Processi partecipativi e recupero dei versanti terrazzati valtelinesi*

di *Luca Bonardi\**, *Emiliano Tolusso\*\**

## **1. Il valore del paesaggio terrazzato valtelinese**

La comprensione del paesaggio della Media Valtellina (MVT) è legata, innanzitutto, alla definizione del significato di paesaggio affinché questo possa essere concretamente riconosciuto dalle amministrazioni e dalle popolazioni locali come elemento di potenziale valorizzazione. Giova ricordare che, secondo l'articolo 1 della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP) il termine "paesaggio" designa:

una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni.

Il paesaggio è quindi qui inteso non come un prodotto della soggettività o una forma d'arte, ma, anche e soprattutto, come il prodotto di collettività che partecipano tra di loro. Per questo ha un valore che va indagato nella sua attualità. All'interno di tale sistema di significazione, quesiti quali "dov'è il paesaggio?" e "a chi appartiene?" sono stati ampiamente affrontati dalla letteratura scientifica nazionale (Castiglioni *et al.*, 2010) e internazionale (Rafestijn, 1982). Proprio rifacendosi a dette coordinate teoriche va letto il ruolo dell'Università degli Studi di Milano che, in qualità di partner del progetto Emblematici e del progetto Interreg ConValoRe, ha ricevuto l'incarico di realizzare uno studio delle qualità paesistiche del territorio, del processo storico che ha portato alla sua formazione e del rapporto intercorrente oggi tra esso e la comunità. Non va infatti dimenticato che la stessa CEP indica come il paesaggio debba essere letto in maniera diffusa (*il paesaggio ovunque*) e inclusiva

\* Dipartimento di Studi umanistici, Università Ca' Foscari, Venezia.

\*\* CrC Ge.S.Di.Mont. Centre of Applied Studies for the Sustainable Management and Protection of Mountain Areas, Università degli Studi di Milano.

(il paesaggio di tutti), che possa soddisfare gli “auspici della popolazione di godere di un paesaggio di qualità e di svolgere un ruolo attivo nella sua trasformazione”.

## 2. Inquadramento geografico

La MVT occupa la porzione centro-orientale della Valtellina, nella Lombardia settentrionale (fig. 1). I settori inferiore e centrale della Valtellina presentano uno sviluppo longitudinale tipico delle valli disposte lungo la linea insubrica. Particolarmente chiare e distintive risultano le forme paesaggistiche che emergono dall'adattamento all'andamento del solco vallivo. Questo produce una netta bipartizione, “orizzontale”, tra il versante settentrionale (retico), rivolto a sud, e quello opposto, rivolto a nord (orobico). Per effetto dell'opposta esposizione all'irraggiamento solare, il lato orobico risulta in gran parte ricoperto dal bosco sino ai 1.500-1.700 m/slm, mentre quello retico è stato invece interessato, nella sua porzione meno elevata, da una gigantesca opera di terrazzamento a fini agricoli.

Le citate condizioni geografico-ambientali hanno favorito, già dal Basso Medioevo, l'espansione della viticoltura lungo il versante retico, che ha così visto una radicale trasformazione dei suoi caratteri geomorfologici originari (Scaramellini, 1978, 2014; Lorusso, 2014).

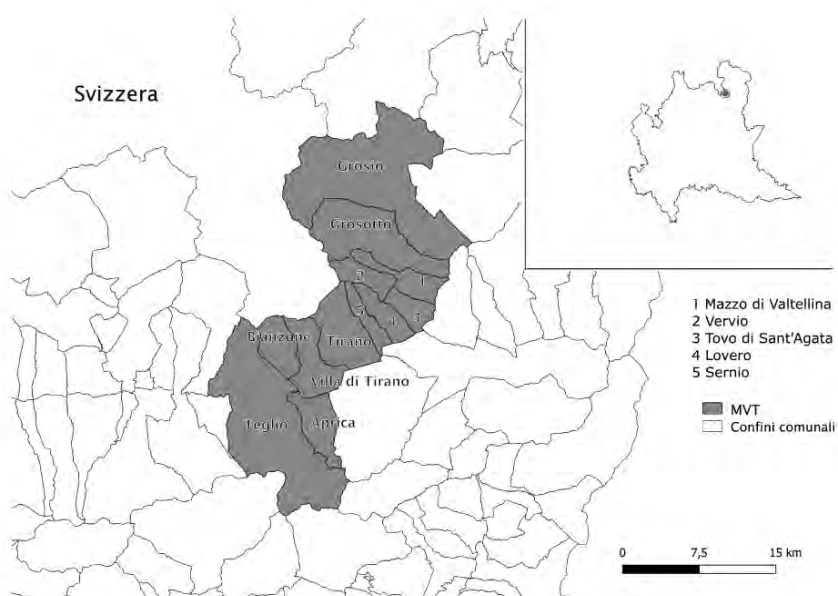


Fig. 1 - Individuazione geografica della MVT (Fonte: elaborazione degli autori su geodati di Regione Lombardia)

In termini paesaggistici, ciò si è soprattutto tradotto nelle migliaia di chilometri di terrazzamento presenti lungo questo versante, capaci di definire uno dei più densi paesaggi storici delle Alpi (Agnoletti, 2011, 2013). Ai muri a secco e alle fasce di coltivazione, elementi centrali di tale sistema, si integra la diffusa presenza di piccole architetture e di altri elementi accessori: manufatti destinati a garantire la mobilità lungo i versanti, soluzioni tecniche per la gestione delle acque, strutture per il ricovero temporaneo di persone, animali, strumenti e prodotti agricoli (*baitei*), e grandi cumuli organizzati di materiali provenienti dalle operazioni di spietramento (*muracche*).

Come in molte altre aree, il Novecento ha visto qui una generale riduzione dell'utilizzo del terrazzamento, in rapporto con la crisi di redditività delle attività agricole di versante, a sua volta connessa alla meccanizzazione dell'agricoltura nelle pianure. Nell'area viticola valtellinese si è così passati dai 6.000 ettari registrati nel 1884 ai circa 900 odierni (Scaramellini, 2014). Come emerso nel corso di recenti ricerche (Bonardi, 2011; Bonardi, Varotto, 2016; Bonardi, Mastrovito, 2020), tra le cause di debolezza economica degli spazi terrazzati vi è l'estrema frammentazione della proprietà.

### **3. Il valore della partecipazione e i metodi di indagine adottati**

Obiettivo della ricerca condotta dall'Università degli Studi di Milano è la ricostruzione dei significati, dei valori e delle percezioni – soggettive e collettive – associate al paesaggio valtellinese da parte delle comunità locali. La necessità di un simile intervento nel contesto del progetto si ricollega a quanto sancito dalla Convenzione Europea del Paesaggio, il cui articolo 1 è stato richiamato in apertura. Non ci si può dunque accontentare di conoscere il paesaggio da una prospettiva “etica”, tramite la lettura di ristretti gruppi di esperti. È invece necessario adottare una prospettiva aperta alla partecipazione di diversi soggetti, “emica”, addentro alle meccaniche di significazione dei luoghi, nell'ottica di una democratizzazione del paesaggio. La ricerca mira a individuare, una rappresentazione del paesaggio culturale in quanto costruito sociale (Kearns, 1997; Wiles *et al.*, 2005; Prampolini, Rimondi, 2013).

Ciò permette, con mutuo beneficio della ricerca e delle comunità coinvolte nel progetto, di agire su due piani:

1. sul piano sociale, tramite l'allargamento del bacino di portatori di interesse in grado di esprimere opinioni in merito allo stato di fatto del paesaggio locale, alla sua gestione e pianificazione, includendo di fatto il vissuto della popolazione locale nei meccanismi di decisione;
2. sul piano epistemologico, includendo prospettive eterogenee sul paesaggio, ponendo attenzione sui processi di significazione co-costruiti da diversi gruppi sociali e abbracciando dunque diverse forme di expertise rispetto al paesaggio.

Data l'ambizione di coinvolgere gli attori locali in un campione quanto più possibile significativo della pluralità di interessi in gioco, il gruppo di ricerca ha riconosciuto lo strumento cardine più adatto nella forma di questionario scritto, coadiuvato da interviste semi strutturate agli "attori sintagmatici" (Raffestin, 1982), la comunità ristretta di lavoratori impegnati nell'agricoltura o in professioni legate al mantenimento e alla valorizzazione del paesaggio.

#### 4. Misurare il valore dei versanti terrazzati: il questionario

Il questionario Media Valtellina (QMVT), distribuito interamente online da maggio 2021 ad aprile 2022, ha raccolto 228 risposte. Queste sono state ripartite per classi di età, genere, classi di residenza, professione e grado di istruzione formale. Il questionario si compone di un nucleo centrale di quesiti a scala likert, in cui i rispondenti esprimono la propria valutazione rispetto ad un set di domande legate ai versanti terrazzati; a questi si affiancano poi quesiti a risposta binaria (sì/no) e quesiti a risposta aperta, volti questa volta non a misurare *quanto* valore sia attribuito ai versanti terrazzati, ma *quale* valore. Tra gli obiettivi posti:

1. stimare l'importanza del terrazzamento per come percepita dalla popolazione locale su un piano identitario-paesaggistico e socio-economico, individuandone funzioni e valori associati;
2. valutare il grado di conservazione dei versanti e la soddisfazione della popolazione locale rispetto ai meccanismi di gestione perpetuati dalle amministrazioni locali;
3. saggiare la considerazione del terrazzamento locale come risorsa economica per il futuro della Valtellina.

Preliminarmente, la ricerca mira a misurare direttamente la centralità del terrazzamento nella rappresentazione collettiva del "paesaggio tipico" della Valtellina. Le risposte indicano una fortissima identificazione nel terrazzamento, indicato come componente "molto importante" dal 92% dei rispondenti. Pur essendo ampiamente percepiti come componenti fondamentali dell'identità del paesaggio, la suddivisione rivela differenze statisticamente significative tra classi di età e livelli di istruzione. I rispondenti più giovani tendono infatti a stimare il valore del terrazzamento in maniera più prudente rispetto alle altre classi d'età, individuandovi una componente "abbastanza importante" del paesaggio.

Sul piano economico, i terrazzamenti sono invece ritenuti elemento cruciale da quasi il 60% dei rispondenti. Tuttavia, la proporzione di rispondenti che attribuisce il massimo valore possibile al terrazzamento è significativamente inferiore a quella registrata nel quesito precedente. Se il valore iconico dei versanti terrazzati è riconosciuto in maniera trasversale, altrettanto non si può dire per il loro valore economico. Ancora una volta, le generazioni più

giovani attribuiscono meno importanza al ruolo del terrazzamento nel tessuto economico e sociale del territorio. Ciò si riflette – a conferma – su una differenza sensibile tra la prospettiva degli studenti e quella delle altre categorie di attori sulla questione. È evidente quindi come le generazioni più giovani, pur percependo l’eredità del valore simbolico del terrazzamento, non vedano in esso una chiave della realtà socio-economica valtellinese quanto i loro padri. Eppure, l’istruzione sembra ricoprire un ruolo primario, poiché individui altamente istruiti (diploma o laurea) tendono ad attribuire maggior valore socio-economico al terrazzamento. Focalizzandosi invece sulle potenzialità economiche latenti, il terrazzamento è visto come una risorsa il cui potenziale rimane ampiamente sfruttabile tramite interventi mirati di riqualificazione (90%). Alla luce di tali risultati, è necessario comprendere meglio *quale* valore specifico (identitario e/o socio-economico) sia attribuito ai versanti terrazzati da parte del campione dei rispondenti (fig. 2).

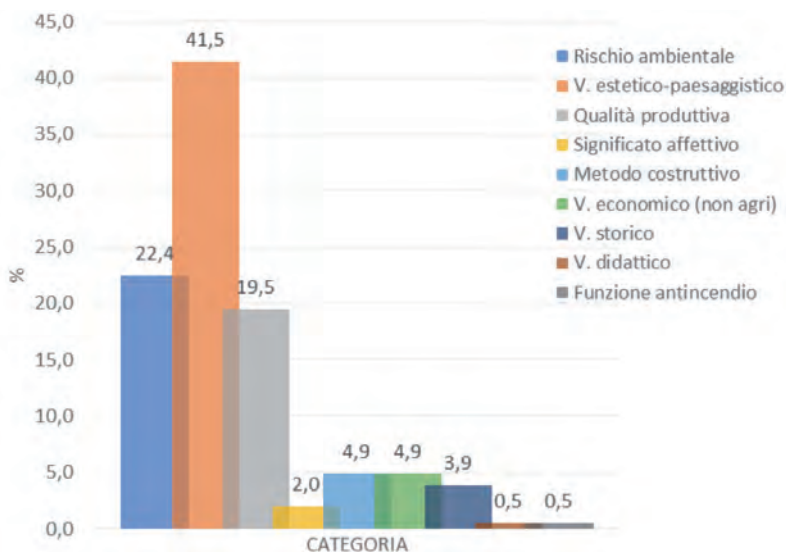


Fig. 2 - Valori e funzioni dei versanti terrazzati (Fonte: elaborazione degli autori)

Il 41,5% parte dei rispondenti associa ai terrazzamenti un valore estetico paesaggistico da tutelare. Parallelamente, il 22,4% ritiene che il mantenimento del paesaggio rivesta una funzione centrale nel contrasto del rischio ambientale, prevalentemente di natura idrogeologica, che affligge la valle, soprattutto in alcuni suoi settori, spesso segnati da una storia costellata di fenomeni franosi e di crollo (soprattutto nei casi di Tirano e Sernio). Un'altra componente significativa del campione (19,5%), sebbene – sorprendentemente – minoritaria



rispetto alla dimensione paesaggistica, ritiene che il recupero dei terrazzamenti sia preconditione per la valorizzazione dei prodotti agricoli ivi coltivati. Diviene quindi facile volgere l'attenzione alle attività di produzione vitivinicola, che rappresentano una delle principali colture in termini di estensione territoriale della Media Valtellina. La qualità dei prodotti agricoli valtellinesi si lega quindi alla presenza del terrazzamento nell'opinione della comunità.

Appurata la forte considerazione della popolazione per il terrazzamento, l'analisi muove dunque verso la valutazione dello stato di conservazione del paesaggio, raccogliendo evidenze rispetto a una diffusa percezione di uno stato di conservazione largamente insufficiente, in netta contrapposizione con il valore attribuito al terrazzamento dalla popolazione locale. Oltre il 75,4% dei rispondenti ritiene infatti che i versanti terrazzati versino in uno stato di scarsa qualità. Esaminando le differenze nelle risposte fornite attraverso le caratteristiche demografiche raccolte, si evidenzia ancora una volta un'interessante differenza per età: gli under 45 individuano condizioni peggiori rispetto alla classe 46-60. La classe di rispondenti over 60 si allinea invece all'interpretazione offerta dalle coorti under 45. La contrapposizione interpretativa formata suggerisce più cambiamenti generazionali nella sensibilità verso lo stato del paesaggio, ma i motivi del disallineamento rimangono da scoprire con maggiore dettaglio.

La lettura incrociata dei risultati evidenzia come il legame tra grado di conservazione del paesaggio e il valore attribuito ai versanti terrazzati non siano necessariamente concordi: il racconto che la comunità locale intesse attorno ai versanti agricoli presenta i terrazzamenti come un patrimonio identitario di primissimo piano, nonché una risorsa ricca di potenzialità economiche e sociali, nonostante siano segnati da fenomeni di abbandono che ne riducono sempre più estensione e tratti di riconoscibilità. Il campione di rispondenti non solo accorda alto valore al terrazzamento, ma ne fornisce anche elementi utili alla sua connotazione, identificando in esso un valore scenico-paesaggistico e di difesa rispetto al dissesto idrogeologico, mentre solo secondariamente lega il terrazzamento ad un presidio di tutela della qualità dei prodotti agricoli locali. Eppure, ove stimolati ad esprimere la propria opinione circa la desiderabilità di strategie di sviluppo e recupero dei versanti terrazzati come volano per l'economia locale, la gran parte dei rispondenti conferma una visione positiva e speranzosa rispetto alle potenzialità latenti dell'*heritage* territoriale.

Alla luce di queste consapevolezze, la ricerca si è quindi mossa su un secondo binario, interpellando direttamente quegli attori sintagmatici in grado di informare con più precisione l'indagine circa le dinamiche interne all'agricoltura di versante.



## 5. Custodia, abbandono del territorio e racconto della terra

Le interviste (Maines, Bridger, 1992), condotte tra 2019 e 2022, hanno coinvolto gli operatori agricoli, i proprietari dei terreni e i professionisti della valorizzazione del territorio, che per primi si adoperano per il mantenimento dell'infrastruttura terrazzata. Gli intervistati (n=10), selezionati a partire da un sondaggio di disponibilità presso un campione di soggetti indicato da informatori locali e partner del progetto, sono stati invitati a raccontare la propria esperienza professionale quotidiana in quanto “manutentori” e “professionisti” del paesaggio.

Sebbene la gran parte degli intervistati si allinei nel riconoscimento dell'importanza identitaria assunta dal paesaggio tradizionale valtellinese, le prospettive offerte permettono una migliore contestualizzazione delle dinamiche che attraversano il paesaggio agrario e dei meccanismi che lo intrappolano in una dimensione vestigiale. Gli intervistati attribuiscono la crisi dell'economia agraria locale ad un alto costo della manodopera scarsamente compensato dai ricavi determinati dal conferimento delle uve nelle cantine locali. Limitazioni nella produzione per ettaro imposte dal disciplinare specifico portano inoltre a disperdere eventuali surplus produttivi, che ad oggi trovano parziale sfogo nella vendita locale, organizzata attorno a reti informali. Gli agricoltori individuano nella parcellizzazione della proprietà in una costellazione di lotti di piccole dimensioni un ostacolo estremamente complesso da superare. È questo il caso di parcelle catastali distanti dalla rete stradale o intercluse tra le superfici boscate, dove le rese per ettaro tendono a decrescere fortemente in ragione di una maggiore esposizione alle infestazioni e allo stress portato dalle incursioni dell'avifauna. Questa condizione di perifericità porta quindi ad un graduale abbandono degli appezzamenti più isolati, restringendo anche il campo degli attori coinvolti nella produzione agricola tramite il rafforzamento delle economie di scala.

Tale prospettiva si pone in stretta continuità con il progressivo distacco delle generazioni più giovani dai versanti terrazzati e dalla minore attribuzione da parte di questi ultimi di un valore economico tangibile al paesaggio agrario. Alcuni intervistati arrivano addirittura ad avversare la narrazione collettiva che presenta i pendii terrazzati come componenti vitali nella formazione dell'identità valtellinese, vista come racconto mitico.

Il paesaggio valtellinese assume quindi agli occhi dei professionisti dell'agricoltura un senso completamente opposto. Questo diviene teatro di fenomeni inerziali, con conseguente generazione di entropia e perdita delle configurazioni di senso assunte storicamente dal paesaggio. Sotto la forma prevalente di diffusi processi di successione secondaria e rimboschimento spontaneo dei versanti, la naturalizzazione domina il paesaggio della Media Valtellina. Il fenomeno fa sorgere decise preoccupazioni tra i lavoratori agricoli, poiché il

prezzo pagato è una perdita costante di porzioni di terreno coltivabile, insieme al lavoro, all'energia e agli investimenti monetari che si sono resi necessari per strappare terra al bosco in primo luogo. L'avanzare delle superfici boscate erode il potenziale di sviluppo del territorio.

Le interviste rivelano anche prospettive imprenditoriali sul tema: a partire dallo stato di abbandono in cui si trovano ampi tratti del versante retico, viene rivendicato da alcuni intervistati il ruolo giocato dalle grandi aziende nel contenimento del rischio idrogeologico e nella creazione di ricchezza economica. Servizi economici ed ecosistemici a cui le attività produttive assolvono quotidianamente, creando benefici collettivi nel perseguimento del profitto privato che necessitano di schemi di pagamento come volano per lo sviluppo. Allo stesso modo si alza stentorea la richiesta di maggiore collaborazione tra autorità, esponenti della politica locale, amministratori del territorio, e professionisti, rimarcando la necessità *in primis* di collaborazioni “dal basso”. Toppo spesso gli agricoltori si trovano infatti isolati e forzati a una pianificazione indipendente. Modelli di gestione condivisa, nel racconto offerto, gioverebbero al territorio, al paesaggio e ai terrazzamenti, oltre che alla produzione.

## 6. Interpretazione e conclusione

Alla luce del doppio livello di analisi svolto, il paesaggio terrazzato valtellinese si afferma da un lato nei suoi tratti di eredità identitaria, mentre perde dall'altro – lentamente – sia i suoi tratti caratteristici, sempre più coinvolti da fenomeni di abbandono, sia i processi produttivi che lo hanno plasmato, rimanendo intrappolato in una dimensione vestigiale. Se la narrazione collettiva costruita dalla popolazione locale racconta distintamente di una relazione stretta – ma che va indebolendosi nelle coorti più giovani – tra la popolazione e l'eredità storico culturale del terrazzamento, entro i gruppi sociali più coinvolti nella conservazione e nella valorizzazione economica del paesaggio agrario si afferma un racconto differente della realtà territoriale. Eppure, l'operazione dialogica effettuata dagli intervistati lascia intravedere una via di fuga dallo stato inerziale in cui il terrazzamento si trova oggi intrappolato. Rompendo il legame biunivoco tra un'identità culturale “tradizionale” valtellinese e il paesaggio terrazzato, si evidenzia come quest'ultimo sia profondamente connesso – e necessariamente così – alle pratiche quotidiane del suo mantenimento. Se questa lettura può solo indebolire lo stretto legame sinora presentato tra un'identità collettiva storicizzante e il senso del luogo (Tuan, 1977), d'altra parte proietta pienamente il concetto in una dimensione di contrattazione e produzione continua di significato (Prampolini, Rimondi, 2013). Questa interpretazione della realtà territoriale rifiuta la prospettiva di un paesaggio definito da un'eredità culturale inerziale, nonostante la realtà materiale rechi segni

sempre più evidenti in questo senso. Sebbene bisognosi di interventi incentrati sul loro recupero fisico e funzionale per contrastare gli effetti dirompenti dell'abbandono e mantenere una propria vitalità, al costante dispiegarsi di fenomeni di rinaturalizzazione ed erosione fa da contraltare una spiccata vitalità e micro-progettualità, individuale e micro-comunitaria. Questi si rivelano in ultima analisi come ambienti materiali di un lavoro che è generativo di una cultura nuova e ibrida, e come tali dovrebbero essere raccontati, abbracciando l'innovazione e creando reti di *governance* locale.

Quali traiettorie di sviluppo intraprendere è certamente un nodo di difficile soluzione, anche per la comunità ristretta dei lavoratori. Da una prospettiva imprenditoriale concentrare risorse economiche nelle mani dei grandi produttori di uve da vino – gli attori più efficaci nel contrastare l'abbandono – parrebbe la soluzione più efficiente, con il risultato collaterale di rafforzare però ulteriormente le economie di scala e quindi innalzare barriere di ingresso all'attività vitivinicola. In questo modo, se da un lato la conduzione dell'attività imprenditoriale assolverebbe al ruolo di mantenimento del territorio e di erogazione dei servizi ecosistemici connessi alla gestione dello stesso, dall'altro si assisterebbe, con buona probabilità, a una netta contrazione del grado di inclusività sociale del progetto territoriale. Il modello “concentrativo” non incontra infatti l'approvazione di tutti gli intervistati. Parte dei viticoltori, operai agricoli, produttori privati e aziende di piccole dimensioni, tratteggiano un modello di investimento diverso e orientato ad un allargamento del perimetro dei custodi del territorio, in cui la sovvenzione pubblica andrebbe sì interpretata come stimolo per una forma di mantenimento del territorio e produzione di beni e servizi ecosistemici, ma in forma diffusa. Tale modello permetterebbe una condivisione più ampia della custodia del patrimonio immateriale di tradizioni, *know-how* ed esperienze dirette nella coltivazione del terrazzamento, anche in continuità con quanto auspicato, a scala internazionale, con la formulazione di Agenda 2030 e i connessi Sustainable Development Goals<sup>1</sup> e dalla stessa CEP.

## Riferimenti bibliografici

- Agnoletti M., a cura di (2011), *Paesaggi rurali storici. Per un catalogo nazionale*, Laterza, Roma.
- Agnoletti M., a cura di (2013), *Italian Historical Rural Landscapes*, Springer, Dordrecht.
- Bonardi L. (2011), “‘Salvare il salvabile’. L'incerto futuro dei paesaggi terrazzati delle Alpi”, in Ferrara C., Crivelli P., a cura di, *Paesaggio senza memoria? Perché e come tutelare il patrimonio*, Museo Etnografico Valle di Muggio. Quaderno n. 6 – GEA Associazione dei geografi, pp. 72-79.

1. Si fa riferimento, nello specifico, al Goal 2 *porre fine alla fame, realizzare la sicurezza alimentare e una migliore nutrizione e promuovere l'agricoltura sostenibile*.

- Bonardi L. (2019), “Terraced Vineyards in Europe: The Historical Persistence of Highly Specialised Regions”, in Varotto M., Bonardi L., Tarolli P., eds., *World terraced landscapes: history, environment, quality of life*, Springer, Cham, pp. 7-25.
- Bonardi L., Mastrovito D. (2020), “Italian terraced vineyards: a geographical overview”, *Pirineos*, 175, testo disponibile al sito <https://pirineos.revistas.csic.es/index.php/pirineos/article/download/318/465/0>.
- Bonardi L., Varotto M. (2016), *Paesaggi terrazzati d'Italia, eredità storiche e nuove prospettive*, FrancoAngeli, Milano.
- Bonesio L. (2007), *Paesaggio, Identità e Comunità tra locale e globale*, Diabasis, Reggio Emilia.
- Bracchi R. (2007-2008), *Celle del latte in alta quota* (parte 1 e parte 2), Notiziario Istituto archeologico valtellinese n. 5/2007 - 6/2008, Litografia Poletti, Villa di Tirano, pp. 1-16.
- Castiglioni B., De Marchi M., Ferrario V., Bin S., Carestiatto N., De Nardi A. (2010), “Il paesaggio ‘democratico’ come chiave interpretativa il rapporto tra popolazione e territorio: applicazioni al caso veneto”, *Rivista Geografica Italiana*, 117: 93-126.
- Kearns R. (1997), “Narrative and metaphor in health geographies”, *Progress in Human Geography*, 21: 269-277.
- Lorusso D. (2014), “Coltura della vite, produzione e commercio del vino in Valtellina (secoli XIX-XX): valorizzazione qualitativa e crisi del paesaggio viticolo tradizionale”, in Bonardi L., a cura di, *Territoires du vin – Territori del vino in Italia*, 6, testo disponibile al sito <https://preo.u-bourgogne.fr/territoiresduvin/index.php?id=827>.
- Maines D.R., Bridger J.C. (1992), “Narratives, community and land use decisions”, *The Social Sciences Journal*, 29, 4: 363-380.
- Prampolini R., Rimondi D. (2013), *Friendly Landscape. La costruzione sociale del paesaggio*, FrancoAngeli, Milano.
- Raffestin C. (1982), “Remarques sur les notions d’espace, de territoire et de territorialité”, *Espaces et Sociétés*, 41: 167-171.
- Scaramellini G. (1978), *Una valle Alpina nella età preindustriale, la Valtellina tra il XVII e il XIX ss.*, Giappichelli, Torino.
- Scaramellini G. (2014), “Coltura della vite, produzione e commercio del vino in Valtellina (secoli XIX-XX). Rilievo economico, influenza sulla società, costruzione del paesaggio”, in Bonardi L., a cura di, *Territoires du vin – Territori del vino in Italia*, 6, testo disponibile al sito <https://preo.u-bourgogne.fr/territoiresduvin/index.php?id=829>.
- Tuan Y.F. (1979), “Space and Place: Humanistic Perspective”, in Gale S., Olsson G., eds., *Philosophy in Geography. Theory and Decision Library (An International Series in the Philosophy and Methodology of the Social and Behavioral Sciences)*, vol. 20, Reidel Publishing Company, Dordrecht-Boston-London, pp. 387-427.
- Wiles J.L., Rosenberg M.W., Kearns R.A. (2005), “Narrative analysis as a strategy for understanding interview talk in geographic research”, *Area*, 37, 1: 89-99.

# *Strategie di sviluppo territoriale in Basilicata: l'area del Vulture Alto Bradano\**

di *Ornella Albolino\*\**, *Lucia Cappiello\*\*\**

## **1. Progetti e partecipazione**

Il contributo considera, con particolare riguardo al turismo, alcune significative politiche di sviluppo avviate in Vulture Alto Bradano<sup>1</sup>, nel nord della Basilicata (fig. 1), dove coesistono comuni ad altissimo tasso di spopolamento e altri più dinamici che riescono a trattenere residenti.

La zona è interessata da alcuni rilevanti interventi finalizzati alla valorizzazione delle risorse culturali e naturali. Considerando nello specifico la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) e la programmazione Leader, il turismo è inteso sia come asse strategico e *driver* di sviluppo economico, sia come risposta locale per tentare di contrastare il degrado e l'abbandono dei luoghi (Bonomi, 2019), limitare lo spopolamento e recuperare una quota sul ritardo di sviluppo di aree interne e marginali (Albolino, 2019). La riscoperta e la valorizzazione dei "giacimenti culturali" rappresentano uno sforzo mirato a proporsi sul mercato turistico e a rafforzare l'identità locale attraverso dinamiche di riappropriazione territoriale (Banini, Pollice, 2015).

Nelle strategie proposte sembra emergere una particolare attenzione ai processi di partecipazione innescati dagli attori che animano il territorio e che hanno contribuito a conseguire interessanti risultati sul piano della coesione (Barca, 2009). Tali politiche, sulla base di un approccio *place-based*, possono avviare forme coordinate di partecipazione, prevalentemente di tipo *bottom-up*, soprattutto se adeguatamente attivate da processi di *governance* territoria-

\* Sebbene il contributo sia frutto di un lavoro condiviso, i paragrafi 1 e 3 sono da attribuire a Lucia Cappiello e i paragrafi 2 e 4 a Ornella Albolino.

\*\* Dipartimento di Scienze umane, Università degli Studi della Basilicata.

\*\*\* Dipartimento delle Culture europee e del mediterraneo, Università degli Studi della Basilicata.

1. Rientrano nella zona del Vulture Alto Bradano i comuni che erano compresi nelle Comunità Montane omonime.

le (Rivière, 2013); tutto ciò anche ai fini di uno sviluppo turistico, duraturo e responsabile, che crei opportunità concrete per le comunità.

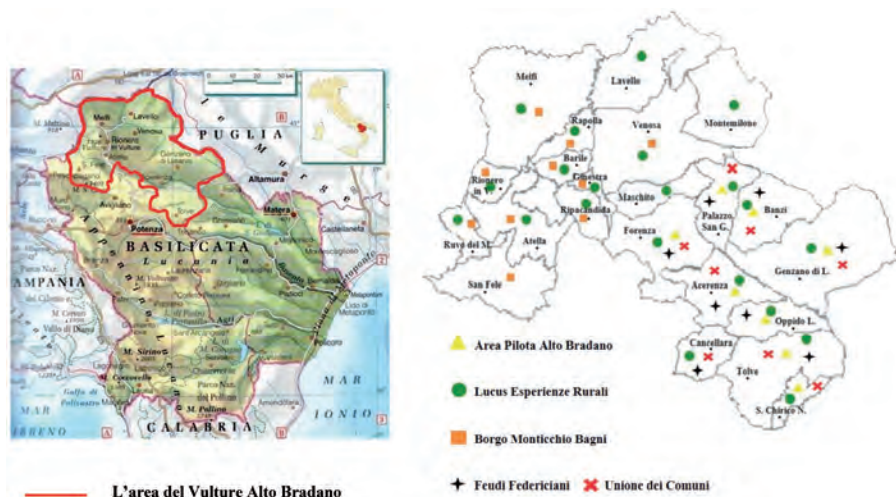


Fig. 1 - Comuni coinvolti nelle diverse progettualità che interessano l'area indagata (Fonte: elaborazione su <http://antares.crea.gov.it:8080/basilicata>, 2022)

Alcuni importanti risultati sul piano della coesione e cooperazione degli *stakeholder*, conseguiti spesso attraverso processi partecipativi<sup>2</sup>, potrebbero, nei prossimi anni, rendere competitiva l'area nel mercato delle destinazioni, anche nell'ambito di un turismo lento e dei cammini.

## 2. “Attivare le eccellenze”: la SNAI in Alto Bradano

Nel 2020 l'Alto Bradano è stato individuato come area pilota (fig. 1). Il territorio evidenzia fattori di instabilità e depauperamento caratteristici delle aree interne: ospita una popolazione di circa 23.600 abitanti al 2021 e denota decremento demografico (-8% dal 2011), invecchiamento (con i relativi problemi socio-sanitari), saldo migratorio negativo (al momento gli immigrati sono in media tra il 3 e il 5% della popolazione), persistenti difficoltà di accessibilità, di frammentazione dell'offerta formativa, di cosiddetta “*depopulation selettiva*”, relativa ai giovani che, conseguito un titolo di studio fuori, non ritornano ai loro centri di origine.

2. Per un quadro teorico di riferimento sul tema si vedano Burini (2013); Banini e Picone (2018).

Sul piano economico, l'agricoltura ha un ruolo importante (in prevalenza produzione di grano, ma occorrerebbe maggiore attenzione ai prodotti tipici e certificati); a questo settore si affianca l'indotto della *holding* Stellantis<sup>3</sup> e una certa dinamicità imprenditoriale – soprattutto giovanile – nei centri di Genzano di Lucania, Oppido Lucano e Acerenza<sup>4</sup>.

La Strategia d'Area ha un titolo ambizioso: “Alto Bradano – Luogo di eccellenze. L'eccellenza è la nostra responsabilità” e pone al centro il “patrimonio bio-culturale”, inteso come insieme di risorse e saperi da valorizzare in chiave integrata, un ecodistretto rivolto anche allo sviluppo turistico, per il quale definire cammini e parchi culturali.

Si basa su un finanziamento di oltre 30 milioni di euro, suddivisi in tre aree tematiche: servizi essenziali (inclusione, istruzione, mobilità, salute); sviluppo locale (ambiente – con i Contratti di Fiume e Foresta – agroalimentare, territorio e comunità); *governance* (assistenza tecnica). In materia di turismo e beni culturali si segnalano in particolare la definizione di due Parchi Culturali, uno Agrario e l'altro Religioso, nonché la Via delle Meraviglie che prevede itinerari lungo le aree archeologiche e un'ippovia e una ciclovia sul tracciato della Via Herculea.

L'attenzione rivolta al turismo è diretta conseguenza di un percorso che da tempo interessa l'area: già nel 2011 era stato approvato il Pacchetto Integrato di Offerta Turistica (PIOT) “Feudi Federiciani”, finalizzato a valorizzare i più significativi attrattori culturali ad opera degli attori socio-economici locali<sup>5</sup>. Primo nucleo di una strategia mirata a creare un Sistema Turistico Locale, i comuni del PIOT sono oggi parte del Distretto Turistico *Terre di Aristeo*, un'iniziativa molto più ampia che ha promosso investimenti finalizzati alla riqualificazione dei borghi per rafforzare un'offerta turistica di qualità elevata, valorizzando le risorse ancora inesprese delle aree interne<sup>6</sup>.

3. Ricordiamo che *Stellantis* nasce nel 2021 dalla fusione tra i gruppi PSA e Fiat Chrysler Automobiles.

4. L'analisi territoriale qui brevemente proposta si avvale principalmente dei seguenti documenti: *Strategia d'Area* “Area Interna Alto Bradano”, 2020; FormezPA, 2021; utili i dati resi disponibili dall'ISTAT, vari anni, e dall'Agenzia di Coesione ([www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne)).

5. Si veda ancora la fig. 1. Ricordiamo che i PIOT, preceduti dai Progetti Integrati Territoriali, si configurano come agevolazioni per lo sviluppo e la qualificazione della filiera turistica a valere sull'Asse IV *Valorizzazione dei beni culturali e naturali* del Programma Operativo FESR 2007-2013. Nello specifico, per la loro approvazione, si veda il Supplemento al Bollettino Ufficiale della Regione Basilicata, n. 7 del 16/03/2011.

6. Il Distretto riunisce 83 comuni (di cui 62 in provincia di Potenza) e circa il 50% della popolazione lucana. Importanti i protocolli d'intesa e gli accordi di collaborazione con partner internazionali come *China International Travel Service* (Tour Operator di Stato in Cina) e *CISCO System S.r.l.*, al fine di aprire al mercato estero (anche agendo sulle forti criticità delle infrastrutture digitali) e intervenire così concretamente sugli effetti deleteri del turismo “mordi e fuggi” che interessa questi luoghi (Associazione Distretto di Turismo Rurale *Le Terre di Aristeo*, 2019).



Le progettualità cui abbiamo fatto riferimento pongono l'accento su un aspetto rilevante: diffusa sul territorio, sembra emergere una forte attività di coinvolgimento e animazione. Nell'ambito della SNAI, per esempio, numerose iniziative, per oltre dodici mesi, hanno interessato attori privilegiati e comunità al fine di definire una strategia partecipata e radicata, basata su componenti e risorse che diano nuovo impulso allo sviluppo socio-economico.

Lo stesso dicasi, in precedenza, per il PIOT e ancor di più per il Distretto turistico, considerato nello specifico uno strumento di *governance* territoriale, impegnato dal 2015 quale ente strategico per lo sviluppo di un turismo prevalentemente rurale.

### 3. Esercizi di co-progettazione

Le comunità dell'area in esame hanno cercato nel tempo di sviluppare forme di organizzazione sovracomunali: Comunità Montane del Vulture e dell'Alto Bradano, GAL Sviluppo Vulture Alto Bradano, Unione dei Comuni Alto Bradano, SNAI sono alcuni degli esempi di sinergie tra pubblico e privato. Tra questi il GAL *Lucus* presenta un partenariato ampio e diversificato coinvolgendo 21 comuni<sup>7</sup> (fig. 1).

I centri più popolosi, sopra i 10.000 abitanti, sono Melfi, che beneficia delle esternalità positive del distretto dell'*automotive*; Lavello, Rionero in Vulture e Venosa; mentre 8 comuni (San Chirico Nuovo, Montemilone, Cancellara, Banzi, Ruvo del Monte, Ripacandida, Maschito e Ginestra) sfiorano i 2.000 abitanti.

La strategia proposta dal GAL per le azioni che riguardano il turismo e, in particolare, la valorizzazione di risorse naturalistiche e attrattori culturali ha impegnato quasi il 57% dell'importo totale (circa 8 milioni).

Nel piano d'azione è ravvisabile un cambiamento di rotta rispetto al passato nel concepire gli interventi per la valorizzazione territoriale: si ambisce, soprattutto, a formare gli attori locali e promuoverne l'*empowerment* in ambito culturale e creativo nonché in materia di digitalizzazione, fornendo una solida base di competenze ad uno sviluppo turistico duraturo e sostenibile (GAL *Lucus*, 2019).

Il turismo dell'area ha risentito positivamente dell'effetto che Matera Capitale Europea della Cultura 2019 ha generato nell'intera regione. Dal 2018 si registra un incremento di strutture ricettive (soprattutto extralberghiere) e di posti letto. Gli operatori sono riusciti, nel 2019, a rispondere all'aumento di ar-

7. Il territorio di riferimento del GAL *Lucus* coincide (fatta eccezione per il comune di Rapone) con quello del GAL Sviluppo Vulture Alto Bradano, operativo per il periodo 2007-2013, e comprende 8 comuni ricadenti nell'area SNAI. Il GAL è anche l'ente promotore del comitato per la costituzione di un biodistretto in linea con gli obiettivi della SNAI.



rivi e presenze, ma hanno poi inevitabilmente dovuto fronteggiare la sensibile diminuzione seguita alla pandemia da Covid-19 (tab. 1).

Tab. 1 - Strutture ricettive e movimento turistico nel Vulture Alto Bradano

	2018	2019	2020	2021
Strutture alberghiere	28	29	29	29
Strutture extralberghiere	56	62	66	70
Posti letto	2.049	2.137	2.174	2.241
Arrivi	45.220	51.130	27.837	34.353
Presenze	101.144	137.772	72.443	88.351

Fonte: nostra elaborazione su dati Apt Basilicata, 2022 (www.aptbasilicata.it).

L'area può contare su un'alta densità di emergenze culturali e paesaggistiche: comprende, infatti, il Parco Regionale del Vulture, una delle principali aree protette lucane<sup>8</sup>. Ed è proprio su questo grande attrattore che si concentrano gli sforzi e le aspettative dei residenti e degli amministratori dell'area, che hanno candidato il Borgo di Monticchio al bando "Piano nazionale borghi", previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)<sup>9</sup>.

Sia la SNAI che le azioni del GAL hanno creato negli anni una serie di precondizioni per la definizione di una strategia condivisa, caratterizzata dalla partecipazione di istituzioni e comunità locali. Ciò ha contribuito alla formazione di un ampio partenariato che ha individuato nel recupero e nella valorizzazione del Borgo di Monticchio Bagni un asse strategico per lo sviluppo regionale. Non a caso il Ministero della Cultura, facendo esplicito riferimento alla Convenzione di Faro, e quindi alle "comunità patrimoniali"<sup>10</sup>, promuove attività di cooperazione e co-progettazione pubblico-privata e l'*engagement* diretta degli attori locali.

8. Grazie ai finanziamenti europei, il Parco è stato oggetto di una prima valorizzazione; rilevante è stata anche la campagna "I luoghi del cuore" del FAI (la zona dei Laghi di Monticchio si è classificata al sesto posto nel 2018), espressione di una partecipazione diretta dei cittadini.

9. Manifestazione di interesse finalizzata alla selezione di un progetto pilota per la rigenerazione culturale, sociale ed economica dei borghi a rischio abbandono e abbandonati (linea di azione A), Bollettino ufficiale della Regione Basilicata del 26/01/2022. Attraverso tale misura, il Ministero della Cultura finanzia 21 progetti, uno per regione, per un importo massimo pari a 20 milioni di euro.

10. Secondo la Convenzione (art. 2, comma b) una comunità patrimoniale o "comunità di eredità è costituita da un insieme di persone che attribuisce valore ad aspetti specifici dell'eredità culturale, e che desidera, nel quadro di un'azione pubblica, sostenerli e trasmetterli alle generazioni future". Su tema si veda Cappiello (2019).

L'area è di particolare interesse per la sua posizione baricentrica rispetto a una serie di percorsi lenti, cammini e ciclovie, collegati anche ad una rete sovraregionale e nazionale: “il borgo di Monticchio Bagni è attraversato dal Sentiero n. 1 Basilicata del Club Alpino Italiano e si trova a pochi chilometri dal ‘Sentiero Italia’ (unico itinerario CAI di 7.000 km che percorre l'intera penisola), dalla Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, dai tracciati storici dell'Appia antica (progetto ‘Regina Viarum’ del Ministero della Cultura), dalla Via Francigena e dai tratturi storici di età moderna come il Tratturo di San Guglielmo da Vercelli, dalla Ferrovia storica Rocchetta-Avellino”<sup>11</sup>. Uno dei criteri valutabili per la selezione della proposta progettuale è stato infatti l'ubicazione del borgo in prossimità di itinerari e cammini già riconosciuti.

Tra gli interventi di valorizzazione del sito vi è proprio il ripristino (sentieristica, segnaletica e punti panoramici) di un percorso di fruizione lenta dell'area tra il fiume Ofanto, i laghi e il Parco Archeologico Sant'Ippolito.

Il progetto mira a mettere in rete i numerosi siti storico-culturali che insistono sul territorio, prospettando ricadute positive per la fruizione turistica e opportunità economiche in grado di contrastare lo spopolamento dell'area. La proposta progettuale, tuttavia, non ambisce solo ad attrarre i cosiddetti cittadini temporanei, ma si rivolge anche alla residenzialità stabile a lungo-medio periodo, intercettando i recenti *trend* dello *smart-working* e del *south-working*, in linea con gli obiettivi 8 e 11 dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, a cui fa riferimento la misura di finanziamento. L'obiettivo ultimo è garantire una presenza stabile che possa presidiare il territorio contribuendo alla sua manutenzione.

#### 4. Cenni conclusivi

Il sistema del Vulture Alto Bradano è oggi al centro di politiche che coinvolgono i comuni, a diverso titolo e sulla base di perimetrazioni a geometria variabile. Sul piano culturale, principalmente nel Vulture, finora il turismo si è sviluppato intorno agli itinerari federiciani e ai luoghi meta di pellegrinaggi religiosi (Nicoletti, Melgiovanni, 2019).

Il progetto Bagni di Monticchio, appena avviato, sembra confermare che la strategia intrapresa nell'ultimo ventennio stia progressivamente rafforzando l'area come comprensorio turistico, aprendo ad aspetti di valorizzazione più propriamente naturalistici. Si ritiene, inoltre, che il territorio possa aver acquisito negli anni la capacità di definire una visione a lungo termine delle

11. Si veda la scheda progettuale proposta dal comune di Rionero in Vulture (2022, p. 13). Rocchetta Sant'Antonio è “bandiera arancione” del Touring Club Italiano, un'iniziativa che seleziona e promuove i piccoli borghi delle aree interne anche ai fini di uno sviluppo turistico sostenibile.

potenziali linee di sviluppo: anche grazie alle sollecitazioni derivanti dai programmi europei e nazionali, è stato così possibile sperimentare modalità di co-progettazione, tali da mettere a punto piani d'azione, talvolta innovativi, e che appaiono più rispondenti alle necessità dei luoghi.

Questo tentativo di superare la frammentazione locale, sperimentando forme di aggregazione e di condivisione di obiettivi e intenti, considerati i risultati raggiunti, può rafforzare la capacità di competere con territori contermini, come avvenuto nel caso del progetto candidato ai fondi del PNRR.

Gli *stakeholder* e le comunità appaiono così in grado di agire per realizzare una strategia di sviluppo che, pur nella sua articolazione, risulti integrata e possa consolidare la struttura economica locale, obiettivo più complessivo di progettualità come la SNAI, a partire “da una nuova e consapevole idea di qualità della vita, sperimentando e diffondendo un modello di sviluppo sostenibile, partecipato e fiero delle interdipendenze che costituiscono la forza del territorio” (FormezPA, 2021, p. 13).

Tali strategie di sviluppo, per essere incisive, necessitano di forme di radicamento territoriale nonché di una forte aderenza alle istanze dei luoghi, interpretando, allo stesso tempo, i bisogni inespressi della comunità, con il fine ultimo di proiettare la dimensione locale nel più ampio contesto globale<sup>12</sup> (Cusimano, 2018).

La Basilicata, spesso al di fuori dei tradizionali itinerari turistici, anche a causa della difficile accessibilità, assume un nuovo ruolo nell'ambito del turismo *slow*, nell'ottica della sostenibilità ambientale ed economico-sociale. Al contempo le diverse progettualità analizzate tendono alla creazione di presidi territoriali stabili e all'attrazione di residenti. Va quindi ribadita la necessità di investimenti infrastrutturali, materiali e immateriali, nell'ambito di mobilità e tecnologia, tali da permettere sia la residenza sia lo svolgimento di un'attività lavorativa da remoto, al fine di supportare i processi virtuosi in atto.

## Riferimenti bibliografici

- Agenzia per la Coesione Territoriale *et al.* (2021), *Accordo di programma quadro Regione Basilicata “AREA INTERNA - Alto Bradano”*, Roma.
- Albolino O. (2009), “Il turismo in Basilicata: prospettive di sviluppo e ruolo del Vulture-Melfese”, in Stanzone L., a cura di, *In Basilicata. Guida alle escursioni*, Edizioni di Pagina, Bari, pp. 116-122.
- Albolino O. (2019), “Lo sviluppo locale partecipato per la valorizzazione delle aree rurali nella Montagna materana”, in Pollice F., Urso G., Epifani F., a cura di,

12. In tal senso i progetti in atto fanno spesso riferimento ad azioni volte a definire un *brand* d'area che renda chiaramente identificabile il territorio nei circuiti turistici internazionali.

- Ripartire dal territorio. I limiti e le potenzialità di una pianificazione dal basso, Place Telling - X Incontro italo-francese di Geografia sociale*, Università del Salento, Lecce, pp. 125-138.
- Associazione Distretto di Turismo Rurale *Le Terre di Aristeo* (2019), *Le Terre di Aristeo*, testo disponibile al sito [http://europa.basilicata.it/2021-27/wp-content/uploads/2020/02/Distretto-Turismo-Rurale-Le-Terre-diAristeo\\_Contributo\\_20190715.pdf](http://europa.basilicata.it/2021-27/wp-content/uploads/2020/02/Distretto-Turismo-Rurale-Le-Terre-diAristeo_Contributo_20190715.pdf).
- Banini T., Picone M., a cura di (2018), “Territori partecipativi”, *Geotema*, 56, numero monografico.
- Banini T., Pollice F. (2015), “Territorial identity as a strategic resource for the development of rural areas”, *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia*, 1: 7-16.
- Barca F. (2009), *An agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*, European Commission, Bruxelles.
- Bonomi A. (2019), “Arcipelago Italia”, in TCI, a cura di, *Prendersi cura dell'Italia bene comune*, Touring Editore, Milano, pp. 70-83.
- Burini F., a cura di (2013), *Partecipazione e governance territoriale. Dall'Europa all'Italia*, FrancoAngeli, Milano.
- Cappiello L. (2019), “The Sciabicoti, a community of practice”, in Joannette M., Mace J., eds., *Heritage Communities*, Les Presses de l'Université du Québec, Montreal, pp. 141-163.
- Comune di Rionero in Vulture (2022), *Scheda finalizzata alla descrizione del Progetto Borgo Monticchio Bagni*.
- Cusimano G., a cura di (2018), “Echi dai territori. Spazio liquido e coaguli sociali”, *Geotema*, 57, numero monografico.
- D'Alessandro L. (2009), “Le ‘nuove geografie’ del turismo. Le prospettive del settore in Basilicata”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, XIII, vol. II: 925-937.
- FormezPA (2021), *Regione Basilicata. Dossier d'Area Organizzativo Alto Bradano*.
- GAL Lucus (2019), *Strategia di sviluppo locale: LUCUS Esperienze Rurali*, testo disponibile al sito [www.gallucus.it/sottomisura](http://www.gallucus.it/sottomisura).
- Nicoletti L., Melgiovanni M. (2019), “Turismo, terme e sviluppo locale in una destinazione emergente: la Basilicata”, *Geotema*, 60: 160-170.
- Rivière D. (2013), “La partecipazione nella politica europea di coesione”, in Burini F., a cura di, *Partecipazione e governance territoriale. Dall'Europa all'Italia*, FrancoAngeli, Milano, pp. 15-27.
- Strategia d'Area “Area Interna Alto Bradano”* (2020), testo disponibile al sito [www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-basilicata-aree-interne/alto-bradano](http://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-basilicata-aree-interne/alto-bradano).

# *Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità\**

di Antonietta Ivona\*\*, Donatella Privitera\*\*\*,  
Rosario De Iulio\*\*\*\*

## **1. I possibili scenari**

Il 2022 è iniziato con il risorgere della pandemia dovuta al Covid-19. Senza dubbio gli operatori e le destinazioni turistiche dovranno continuare ad operare in quello che si chiama la fase del “turismo post-Covid” e far fronte ad una situazione complessa ed imprevedibile.

Sin dagli anni Ottanta dello scorso secolo, il turismo è stato caratterizzato da rilevanti e veloci cambiamenti che hanno determinato la ridefinizione dell'esperienza turistica con particolare accento sulla dimensione culturale e sensoriale, dove accanto alla frammentazione della domanda è emersa una maggiore sensibilità verso le identità locali e il *genius loci* dei luoghi visitati.

I contenuti esperienziali ed emozionali vedono nel turismo lento (anche noto come *slow tourism*) un recente approccio in grado, da un lato, di soddisfare le esigenze di un turista consapevole della propria esperienza, dall'altro un maggiore interesse verso la tutela dell'ambiente espresso a più livelli: dai trasporti (preferenza per l'uso di veicoli non motorizzati) alla cultura locale, con particolare attenzione verso gli odori e i sapori dei prodotti tipici. Proprio questi temi sono stati ulteriormente rilanciati in occasione dell'anno nazionale del Turismo Lento 2019 e il lancio turistico dei piccoli borghi e dei luoghi lenti, ancora poco conosciuti, quali modello di sviluppo sostenibile e innovativo.

\* Il presente saggio è frutto di confronti e dibattiti tra i diversi autori, però si attribuisce a Donatella Privitera il paragrafo 1, a Rosario De Iulio il paragrafo 2 e ad Antonietta Ivona il paragrafo 3.

\*\* Dipartimento di Economia e finanza, Università degli Studi di Bari Aldo Moro.

\*\*\* Dipartimento di Scienze della formazione, Università degli Studi di Catania.

\*\*\*\* LUMSA, Dipartimento di Giurisprudenza, sede di Palermo.

Secondo Yurtseven e Kaya (2011), il turismo lento, o c.d. *slow* ha due scopi principali: il prendersi il proprio tempo e l'affezionarsi al luogo visitato. L'enfasi sull'elemento tempo è posta al fine di approfondire anche la conoscenza turistica di una meta, ed il turismo *slow* (e tutto ciò a cui esso si collega) rappresenta uno strumento per lo sviluppo sostenibile dove sono presenti importanti patrimoni di risorse materiali e immateriali (Pavione *et al.*, 2017).

Un esempio in tal senso è il connubio tra turismo *slow* e la mobilità a pedali, quello che è definito cicloturismo, che è proposto come una prospettiva di valorizzazione territoriale che esalti la componente visuale oltre che naturale o rurale, ma che può avere anche risvolti terapeutici per i praticanti (Maggi *et al.*, 2021). Da anni la bicicletta è presente, ma ora più che mai è tornata in auge poiché riesce a trasmettere impulsi benefici al fisico, e allo stesso tempo offrire sensazioni meno restrittive rispetto ad altre forme di mobilità, come ad esempio l'automobile (Sheller, Urry, 2000).

Inoltre il viaggio in bicicletta offre l'opportunità di attività ludiche in destinazioni sostenibili, molto spesso poco affollate, dove i turisti possono scoprire territori che presentano patrimoni tangibili ed intangibili poco conosciuti, ed attraverso il movimento lento gioire di esperienze, emozioni e cultura (Privitera, 2014). Il cicloturismo può contribuire positivamente alla salute e al benessere degli individui, anche per più giorni, con benefici sociali ed ambientali (Xu *et al.*, 2019) e impatti positivi che facilitano il contatto con la natura e con la popolazione locale, nonché l'accesso ai luoghi fuori dai sentieri battuti o dei territori remoti (Gazzola *et al.*, 2018). Un itinerario, un viaggio, un'escursione in bicicletta si basa sulla immersione nel territorio, spesso rurale ma anche urbano e costiero. Tale pratica prevede l'ascolto dei suoni di un bosco, il respiro dello iodio rilasciato dal mare, i profumi degli oli essenziali rilasciati dagli alberi, l'osservazione della luce e delle sfumature dei colori, ed attività visuali e di contatto con il paesaggio.

Questi temi si incrociano con le nuove forme e modalità di turismo emerse dopo la vigente pandemia. Ossia, il turismo post-Covid ha cambiato lo scenario generale e pertanto sono cambiati i mercati di riferimento, le destinazioni, il modo di prenotare (vs il digitale). Ciò se da una parte aiuta la velocità di percezione dei luoghi del potenziale turista, dall'altra parte induce quest'ultimo ad una rapida selezione delle mete turistiche basata talvolta su informazioni distorte o poco veritiere carpite da siti poco attendibili. Secondo Hilton (2021), in questa fase sono emerse tendenze che possono sintetizzarsi nel seguente modo:

- *wellness-fitness*: la pandemia ha riscoperto l'importanza dell'attività sportiva, soprattutto in spazi all'aperto. Attraverso lo sviluppo del digitale (es. le app sportive e nuovi programmi di allenamento), più individui praticano forme di attività motorie anche per intensificare il contatto con la natura e ritrovare il benessere fisico e interiore;

- *food & beverage*: dopo la fase del *lockdown* che ha visto aumentare i soggetti appassionati alla gastronomia, come conseguenza i potenziali viaggiatori hanno raffinato i gusti e aumentato la soglia di soddisfazione. Si rafforza quindi il segmento turistico che vede centrale nell'esperienza turistica il desiderio di scoprire nuovi gusti della tradizione locale. Del resto, proprio in tale ottica, secondo i recenti dati dell'Osservatorio Turismo Nomisma-UniCredit (2021), il binomio tra turismo e agroalimentare rappresenta tra le maggiori opportunità per la valorizzazione turistica del nostro Paese;
- *sustainability*: la pandemia ha generato una maggiore sostenibilità verso i temi della tutela dell'ambiente. In tutti gli ambiti, dai trasporti (preferenza anche vs biciclette elettriche) al turismo (affermazione dell'ecoturismo e similari), passando dal cibo (prodotti a km zero) si conferma l'interesse per un pianeta sempre più sano.

In che modo il turismo lento può considerarsi uno strumento di sviluppo turistico, locale e sostenibile? Questa è una delle domande di ricerca a cui il presente lavoro proverà a rispondere anche alla luce degli effetti della caduta della domanda turistica come conseguenza della pandemia. Infatti, la fase attuale impone un ripensamento delle modalità del viaggiare e secondo valutazioni qualitative, legate inoltre a ragioni di sicurezza e affidabilità delle destinazioni, ad un accorciamento del raggio d'azione con una crescita delle vacanze di prossimità.

I territori hanno attivato processi investendo sulla valorizzazione delle identità locali, sull'attenzione per l'ambiente e sul recupero del patrimonio culturale, materiale e immateriale, anche edilizio non più utilizzato, quale risorsa fondamentale per il rilancio di aree spesso marginali. Tutto ciò permette di creare reti di relazione che vanno oltre i luoghi, verso modelli turistici che hanno bisogno di lentezza e strategie operative diversificate. Il seguente contributo riflette e si soffermerà sull'evoluzione del concetto di patrimonio, sino a considerare l'utilizzo di quello abbandonato, che è suscettibile di rivitalizzazione secondo la filosofia del turismo lento, come quello delle vecchie case cantoniere. Il terzo paragrafo si suddivide idealmente in due parti conseguenti. La prima traccia, seppur in maniera molto rapida, sull'evoluzione storica delle case cantoniere, mentre la seconda proporrà un itinerario cicloturistico nel tratto della Via Appia tra Matera e Altamura, dove le case cantoniere potrebbero diventare parte integrante di una proposta progettuale.

## 2. La valorizzazione del patrimonio architettonico dismesso

Sino all'età moderna, la storia dell'architettura ci insegna che la costruzione di nuovi edifici è sempre stata caratterizzata dal riutilizzo di componenti lapidei di antichi manufatti abbandonati oppure, in alternativa, dal riutilizzo

degli stessi vecchi edifici dopo interventi di ripristino più o meno invasivi, a seconda delle esigenze. Nel primo caso basti pensare all'attività edificatoria fiorita durante il medioevo e il rinascimento, dove l'innesto in nuove murature di materiali provenienti da costruzioni di epoche precedenti è da considerarsi come una affermata consuetudine, come dimostrano vari edifici di quell'epoca, esempio le chiese o le fortificazioni. La trasformazione di antichi edifici ormai abbandonati talvolta è stata un'attività edilizia nient'affatto secondaria alle costruzioni ex novo, come potrebbe essere il Teatro di Marcello a Roma divenuto fortificazione e poi edificio gentilizio, oppure la chiesa Santa Sofia a Costantinopoli che si trasformò in moschea, dopo la caduta della città ad opera dei turchi. Dal XIX secolo in poi, in pieno romanticismo, per merito di diversi studiosi dell'architettura emerse la volontà di tutelare l'enorme patrimonio edilizio proveniente dal passato, per diverse ragioni. La studiosa Choay (1996) ha chiarito che l'esigenza di conservare e tutelare queste testimonianze del passato ha la sua origine nel pensiero di diversi teorici del tempo, però probabilmente si deve ad Alois Riegl (1858-1905) il contributo più originale. Questo studioso, infatti, nello studio del patrimonio storico lo ha considerato come la sintesi di due diverse categorie di valore. La prima fa riferimento al valore della memoria (*Erinnerungswerte*) che definisce l'importanza del patrimonio stesso, ossia l'edificio storico ha un valore nella memoria collettiva che è facilmente riconoscibile da tutti, come potrebbe essere il Colosseo o la Torre Eiffel. La seconda categoria di valore consiste nel valore d'uso dei monumenti (*Gegenwartswerte*), che li distingue dalle rovine archeologiche.

Riegl in questo modo ha fornito una importante innovazione concettuale, che ha influenzato le teorie del restauro sino ai nostri tempi: l'aver intuito l'interesse del grande pubblico verso i valori dell'antichità, presupposto fondamentale per il successivo sviluppo del turismo culturale (Bandarin, Van Oers, 2014).

La successiva affermazione delle avanguardie artistiche novecentesche (es. il Futurismo) e del Movimento Moderno caratterizzate da una posizione fortemente anti-conservativa delle testimonianze del passato hanno generato posizioni del tutto estreme verso questi temi. Distruzioni e mutilazioni di edifici storici o di tessuti urbani antichi sono state spesso le attività ricorrenti che hanno caratterizzato le città di antica fondazione, come quelle europee o, in senso più ampio, quelle comprese nel bacino del Mediterraneo.

Il rapporto conflittuale tra il potenziamento della memoria sociale (la conservazione del patrimonio) e l'oblio culturale (la distruzione della testimonianza) ha rappresentato per molti decenni un luogo di scontro tra gli studiosi. In tal senso Le Goff (1981, p. 394) ha chiarito che le persone contemporanee sono "ossessionate dalla paura della perdita della memoria, un'amnesia collettiva, [una paura] che trova un'espressione imbarazzante nella cosiddetta tendenza rétro, o tendenza del passato, spudoratamente sfruttata dai mercati della memoria da quando la memoria è diventata uno dei simboli della società dei consumi. [...] L'evoluzione delle società nella seconda metà del XX secolo



rischiara l'importanza della posta in gioco rappresentata dalla memoria collettiva. Esorbitando dalla storia intesa come scienza e come culto pubblico, a monte in quanto serbatoio (mobile) della storia, ricco di archivi e di documenti/monumenti, e al contempo a valle, eco sonora (e viva) del lavoro storico, la memoria collettiva è uno degli elementi più importanti delle società sviluppate e delle società in via di sviluppo, delle classi dominanti e delle classi dominate, tutte in lotta per il potere o per la vita, per sopravvivere e per avanzare”.

In questo brano, lo storico francese sembra già prefigurare l'affermazione del *romantic gaze*, ossia quella tendenza che si rivolge a tutto ciò che riguarda il passato, in contrapposizione alle incertezze e la precarietà del presente e che vede nel turismo culturale la possibilità di compiere nuove ed emozionanti esperienze (Bagnoli, 2018).

Difatti, la maggiore attenzione verso il patrimonio, inteso nel suo significato più ampio di *heritage*, può generare un'opportunità di sviluppo soprattutto in aree marginali che possono assurgere al ruolo di efficaci veicoli per la trasmissione della memoria sociale e culturale del contesto territoriale.

Va considerato che ogni gruppo umano attribuisce e riconosce in questi beni un valore di eccezionalità, un prodotto frutto del proprio passato, essendo portatori di valori riconosciuti non solo per la comunità che li ha generati, ma anche per tutte quelle capaci di intendere la loro importanza storica e artistica.

Si deve dare merito all'UNESCO di aver animato, sin dalla sua fondazione nel 1946, il dibattito internazionale sulla necessità di una tutela del patrimonio culturale, assumendo un ruolo da protagonista su questi temi. Dopo le distruzioni della seconda guerra mondiale, il mondo aveva la necessità di ritrovare nella ricostruzione le sue radici del passato, come presupposto fondamentale per l'avvio di un dialogo interculturale di pace. Ripercorrendo il lungo lavoro prodotto dall'Agenzia, a partire dalla prima Convezione sul Patrimonio Culturale e Naturale del 1972 si sono succeduti diversi approcci interdisciplinari che hanno generato nel tempo una estensione del concetto di patrimonio culturale, seguendo l'evoluzione del pensiero in questi ultimi decenni.

Con la Convezione sulla Salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale (2003) sono state accolte tutte quelle tesi che miravano alla protezione di questa parte di patrimonio, in seguito con la successiva Convenzione sulla protezione delle diverse espressioni culturali (2005) si fece un ulteriore passo avanti in tal senso, giudicando importanti anche le diverse forme di creazione artistica e di produzione.

La Convenzione di Faro del Consiglio d'Europa (2005) e la Risoluzione del Parlamento Europeo “Verso un approccio integrato al patrimonio culturale per l'Europa” (2015) se da un lato possono essere considerati i documenti di riferimento per il coinvolgimento e la partecipazione diretta dei cittadini europei alle politiche di valorizzazione culturale, dall'altro tali dichiarazioni ribaltano la percezione del concetto di patrimonio culturale, spostando il focus dalla codificazione tecnico-scientifica delle forme e delle espressioni culturali

verso una interpretazione basata sui principi del riconoscimento identitario da parte delle comunità di appartenenza. Quindi le convenzioni dell'ultimo decennio, ratificate dagli Stati all'interno dell'impianto UNESCO o nel sistema della UE, hanno il merito di connettere il patrimonio culturale con i contesti sociali di appartenenza e con i portatori d'interesse, che da soggetti passivi sono diventati soggetti attivi non solo nella selezione di ciò che ritengono che abbia valore, ma anche nella decisione delle forme e delle modalità della loro valorizzazione, sulla base di una concertazione costruttiva con i governi di appartenenza (De Iulio, 2020).

### **3. Le case cantoniere come modello per una nuova accoglienza. Un progetto di itinerario cicloturistico lungo la Via Appia tra Matera e Altamura**

La legislazione italiana in materia di beni culturali ha introdotto, da qualche anno, il concetto di valorizzazione e fruizione dei beni culturali mediante l'affidamento a terzi dei servizi di assistenza culturale e di ospitalità per il pubblico.

Dal 2012 è partito il progetto nazionale "Valore Paese" (suddiviso in due macro-progetti: Valore Paese Dimore e Valore Paese Fari) dell'Agenzia del Demanio che intende favorire la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico italiano attraverso la sinergia tra i settori del turismo, dell'arte e della cultura, dello sviluppo economico e della coesione territoriale.

A tal fine, per l'attuazione delle iniziative, sono state individuate differenti modalità d'affidamento e di valorizzazione dei beni, anche in funzione degli eterogenei strumenti a disposizione degli enti che partecipano con immobili di proprietà. Alcune iniziative sono avviate da tempo come, per esempio, i "Progetti a Rete", iniziative a carattere nazionale, di recupero e riuso del patrimonio pubblico, articolate attorno ad un tema specifico caratterizzante la rete. Tra questi vi è il progetto "Fari, torri ed edifici costieri" dell'Agenzia del Demanio e di Difesa Servizi, che già da qualche anno punta al recupero e riuso di beni pubblici situati lungo la costa a fini turistico-culturali. Ci sono poi il progetto "Dimore", per la valorizzazione di edifici di grande valore storico-artistico e di siti di pregio ambientale e paesistico. Dal 2017 si è aggiunta l'iniziativa "Cammini e Percorsi" dedicata alla riqualificazione dei beni pubblici situati lungo cammini storico-religiosi e percorsi ciclopedonali attraverso l'insediamento di nuove attività a supporto al viaggiatore lento. Tra queste iniziative, quelle legate al riuso delle vecchie case cantoniere per lo sviluppo del cicloturismo sembra la più adatta.

La manutenzione delle strade ha una tradizione antichissima. Nel nostro Paese, l'istituzione di un servizio regolare di controllo e di manutenzione delle

strade può farsi risalire al Regio Decreto del Re di Sardegna Carlo Felice del 13 aprile 1830 che istituì la figura del cantoniere, a cui era affidato il compito di mantenere e controllare un “cantone” (dal provenzale *canton*), ossia un tratto di strada. Con il successivo Regio Decreto 31 marzo 1874, varato in epoca postunitaria, vennero stabiliti i compiti e le funzioni dei cantonieri (art. 6) e inoltre si stabilì che ciascuno di essi dovesse abitare il più possibile in prossimità del tratto di strada assegnato (art. 8). Per tale motivo, dunque, fu avviato un ampio programma di costruzione di questi alloggi. La prima fase costruttiva, come chiarisce il Contu (2019), è riferibile all’intervallo di tempo compreso tra il 1830 e il 1919, durante il quale si perfezionò e si consolidò la tipologia edilizia che grossomodo verrà mantenuta costante nel tempo. La casa cantoniera tipo sorgeva su un piccolo lotto di terreno adiacente alla strada di competenza, costituita da un semplice edificio formato da un corpo centrale ed un piano rialzato con la copertura a doppio spiovente, affiancato da due locali più bassi che fungevano da stalle. I materiali edilizi e le tecniche costruttive utilizzate furono direttamente ripresi dalla tradizione locale, dove sorgeva il manufatto. Inoltre, la costruzione fu sempre dotata della cosiddetta “camera comune”, ovvero un locale destinato al riparo e al riposo dei viaggiatori.

Difatti, quella dell’assistenza e del soccorso ai viaggiatori è stato un aspetto fondante della casa cantoniera, così come è stato riportato dal disciplinare di allora. Nei primi due decenni del Novecento, lo sviluppo e il progressivo aumento del traffico veicolare determinarono la necessità di ampliare la rete viaria e, di conseguenza, si incentivò la costruzione di nuove case cantoniere.

La fase successiva, quella che va dal 1920 sino al 1939, fu caratterizzata da un’ulteriore espansione edilizia; la realizzazione di queste abitazioni si ispirò a due principi guida. Il primo, in conformità con lo spirito del neonato regime, interessò i criteri progettuali che furono impostati sul conferimento di una impronta strutturale sostanzialmente rurale, l’altro invece riguardò un primo criterio di uniformità di alcuni elementi formali, come ad esempio la tinteggiatura degli esterni (l’introduzione del caratteristico “rosso pompeiano”) o l’edificazione delle strutture annesse, quali i locali destinati al ricovero di materiali, macchinari ed attrezzi, a cui furono aggiunti ricoveri per il piccolo allevamento, quali pollai, conigliere e porcili. In tal maniera le case cantoniere progressivamente superarono l’iniziale ruolo di immobili di servizio, diventando dei veri e propri nuclei funzionali sostanzialmente autosufficienti (Contu, 2019).

Nel dopoguerra, i primi anni furono dedicati al ripristino delle strade e alla riparazione delle case cantoniere, tale situazione si mantenne sino all’introduzione del nuovo “Regolamento dei Cantonieri” del 1982, che stabilì una nuova organizzazione del lavoro, cancellando il vecchio concetto di “cantone” e introducendo quello di “squadre, nuclei e centri di manutenzione” dotati di più personale e mezzi meccanici a cui fu assegnata un’area di competenza di maggiore estensione, comportando così la dismissione di numerose case cantoniere (Cerchiara, 2016).

Con l'intento operativo di valorizzare il patrimonio immobiliare, riqualificandolo e rendendolo accessibile e riutilizzabile dalla comunità, da diverso tempo l'ANAS ha avviato una politica di dismissione di questi edifici assegnandoli in concessione temporanea attraverso opportuni bandi. In sintesi, è possibile individuare quattro fasi evolutive di questo percorso.

In una prima fase, nel 2016, è stato organizzato un bando per la manifestazione di interesse per 48 case cantoniere da destinare a funzioni di supporto alla mobilità dolce e per lo sviluppo del turismo sostenibile (ciclo-officine, info-point turistici, punti di ristoro, punti di ricarica per veicoli elettrici, ecc.) destinati a privati, enti e associazioni. Si tratta quindi, secondo questo programma, di ripristinare ed aggiornare una delle funzioni originarie che avevano le case cantoniere: il supporto alla viabilità e ai viaggiatori.

La risposta è stata incoraggiante, difatti si sono avute più istanze rispetto all'offerta (circa 100), in particolare sono stati richiesti gli immobili in prossimità della fascia costiera o posti in luoghi turistici da sviluppare o da riqualificare.

La fase successiva ha riguardato la formazione di un ulteriore bando per 100 case cantoniere (chiuso il 15 giugno 2021), dislocate su tutto il territorio nazionale, dove la Sardegna primeggia con 30 case, seguita dalla Lombardia con 12, Abruzzo con 10, Toscana e Lazio entrambe con 7. A quota 5 si attestano Puglia, Emilia-Romagna, Calabria e Piemonte, mentre con 3 ciascuna Valle d'Aosta e Sicilia. Infine, in chiusura della lista, vi sono le regioni Marche, Campania e Veneto con due case cantoniere, Liguria ed Umbria con una unità ciascuna.

La terza fase ha riguardato l'apertura delle buste con le offerte pervenute negli uffici dell'ANAS (9 settembre 2021), e quindi l'assegnazione della concessione a tempo determinato e a titolo oneroso, secondo due criteri prioritari: il massimo vantaggio economico per la società appaltante e la destinazione d'uso più idonea proposta per le strutture esistenti.

Un possibile progetto di sviluppo potrebbe essere quello di integrare queste strutture in itinerari turistici. Ad esempio, in considerazione del programma di sviluppo turistico della Via Appia, lungo il tratto tra Matera e Altamura sono presenti due case cantoniere. Queste ultime potrebbero essere integrate in un itinerario cicloturistico tra le due località, diventando punti di accoglienza in senso ampio. Riprendendo quindi la loro antica vocazione di nuclei funzionali. Al tratto interno della Via Appia, l'offerta di accoglienza delle case cantoniere potrebbe essere completata da una terza casa localizzata sul mare (poco distante da Bari e rientrante in quelle già messe a bando dall'ANAS) e a meno di 50 km da quella di Altamura.

Concludendo, il futuro, quindi, delle case cantoniere, è strettamente legato al progetto di sviluppo che il territorio disegnerà nei prossimi anni. Nel caso dell'itinerario proposto potrebbe essere significativo integrarle in un progetto unitario più ampio, utilizzandole anche come luoghi di supporto e di informazioni.



(A)



(B)

Fig. 1 - La Casa Cantoniera di Altamura (BA) oggi (A) e secondo il progetto di recupero (B) (Fonte: Ivona, elaborazione su dati ANAS S.p.A., 2021)

## Riferimenti bibliografici

- Bagnoli L. (2018), *Manuale di Geografia del Turismo*, Utet, Torino.
- Bandarin F., Van Oers R. (2014), *Il paesaggio storico urbano*, Cedam, Padova.
- Cerchiara B. (2016), *L'ANAS: storia, profili legislativi e aspetti socio-organizzativi*, Fondazione Mario Luzi Editore, Roma.
- Choay F. (1996), *L'allegoria del Patrimonio*, Officina, Roma.
- Contu S. (2019), "Le case rosse. Case cantoniere: biografia culturale di un patrimonio culturale minore", in Boi L., Cannas A., Vargiu L., a cura di, *Abitare. Approcci interdisciplinari e nuove prospettive*, 1: 83-98.
- De Iulio R. (2020), "La protezione dei centri storici e lo sviluppo del turismo culturale. Problemi e prospettive", in De Iulio R., Russo M., a cura di, *La valorizzazione del patrimonio culturale*, Tuga, Bracciano (Rm), pp. 15-39.

- Gazzola P., Pavione E., Grechi D., Ossola P. (2018), “Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy”, *Sustainability*, 10: 1863.
- Hilton (2021), *The 2022 Traveler Emerging Trends and the Redefined Traveler*. A report from Hilton, testo disponibile al sito <https://view.ceros.com/hilton/hilton-2022-trends-report/p/1>, pp. 159-178.
- Le Goff J. (1981), *Fare storia*, Einaudi, Torino.
- Maggi E., Ossola P., Grechi D., Crotti D. (2021), “Cycle Tourism as a Driver for a Sustainable Local Development. The Case of a Natural Tourist Destination in a North-Western Area of Italy”, in Zamparini L., ed., *Sustainable Transport and Tourism Destinations (Transport and Sustainability, vol. 13)*, Emerald Publishing Limited, Bingley.
- Osservatorio Turismo Nomisma-UniCredit (2021), *Osservatorio Turismo Nomisma – UniCredit per una valorizzazione della “Destinazione Italia”*, testo disponibile al sito: [www.nomisma.it/osservatorio-turismo-nomisma-unicredit](http://www.nomisma.it/osservatorio-turismo-nomisma-unicredit).
- Pavione E., Pezzetti R., Gazzola P. (2017), “The Role of ‘Slow Territories’ in the Development of Sustainable Tourism”, *European Scientific Journal*, 13: 238-248.
- Privitera D. (2014), “Le Città e il Cicloturismo. Modelli Strategici Virtuali”, in Garibaldi R., a cura di, *Il turismo culturale europeo. Città ri-visitate nuove idee e forme del turismo culturale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 101-113.
- Sheller M., Urry J. (2000), “The city and the car”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 4: 737-757.
- Xu H., Yuan M., Li J. (2019), “Well-being of cycling tourists in Hainan, China”, *Sport in Society*, 22, 8: 1449-1465.
- Yurtseven H.R., Kaya O. (2011), “Slow tourists: A comparative research based on Cittaslow principles”, *American International Journal of Contemporary Research*, 1, 2: 91-98.

# *Il turismo di comunità per la promozione di scale, rampe e gradonate: una sfida possibile tra fragilità e ri-attribuzione di valore*

di *Germana Citarella\**

## **1. Introduzione**

L'immagine della città di Napoli più diffusa è quella legata al mare e al suo golfo, un'associazione di pensiero ormai consolidata, che funziona come una fortunata icona radicata nel sentire comune.

Tuttavia, la principale caratteristica topografica del capoluogo campano si identifica con la sua struttura collinare da cui trae origine un nuovo carattere: quello di città verticale. Infatti, nel corso dei secoli, per collegare la parte alta della città con il suo nucleo primordiale, ovvero l'attuale centro storico, è stato realizzato un complesso sistema di strade pedonali – vero e proprio capolavoro urbanistico – composto da oltre 200 percorsi, tra 135 scale e 69 gradonate che, con l'avvento dell'era delle automobili, hanno subito un progressivo abbandono – perdendo la loro originaria funzione di collegamento – ma custodendo, al tempo stesso, il fascino e lo splendore della Napoli di una volta, rimasta nell'immaginario dei cittadini e dei turisti.

Le scale, che racchiudono il cuore dell'identità della città partenopea e della sua storia, hanno rappresentato – nel corso dell'ultimo trentennio – una sfida per i cittadini, le associazioni, le istituzioni e gli studiosi che hanno dato il loro fattivo contributo attraverso iniziative volte al loro recupero, restauro e valorizzazione.

I primi interventi di sensibilizzazione contro il degrado, compiuti attraverso l'informazione, risalgono alla primavera del 1978 anno in cui, con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale, in sette mattinate domenicali, ebbe luogo la manifestazione “Napoli a Piedi” con il contributo del quotidiano *Paese Sera*. In quegli stessi anni l'architetto Aldo Capasso contribuì – con le sue pubblicazioni – ad un dettagliato rilievo di tutti i percorsi pedonali della città, proponendo dei possibili interventi su alcuni di essi. Nel 1994, il WWF,

\* Dipartimento di Scienze politiche e della comunicazione, Università degli Studi di Salerno.



con la proposta di educazione ambientale “La Riconquista della città”, organizzò una serie di iniziative sulle scale del Vomero e di Chiaia nell’ambito del progetto “Camminare e Vedere” il cui obiettivo era quello di sollecitare l’attraversamento dello spazio urbano per interpretare i paesaggi che ci circondano. Successivamente, nel 1995, nacque il Comitato Recupero Scale di Napoli – voluto dal circolo Neapolis 2000 di Legambiente – che partecipò al Maggio dei Monumenti con numerose iniziative e organizzò, durante il periodo natalizio, la manifestazione “Tu scendi dalle scale” con lo scopo di sensibilizzare l’Amministrazione Comunale alla manutenzione delle stesse. Infine, raccogliendo questa eredità, nel settembre del 2011, alcune associazioni, coinvolgendo i cittadini residenti sulle scale, hanno costituito il Coordinamento per il Recupero delle Scale di Napoli che – mediante una serie di progetti e proposte operative per la rigenerazione delle scale napoletane – organizza convegni e momenti di riflessione pubblica interessando, tra l’altro, le istituzioni, i mass media nonché numerosi testimonial e turisti.

Sulla base di queste brevi note introduttive, il paper intende illustrare e riflettere sull’attività di promozione del paesaggio napoletano, attraverso una forma di turismo alternativa il cui obiettivo sia: da un lato, cogliere il carattere più intimo della città attraverso le sue scale, rampe, gradonate e pedamentine che si rivelano nelle pieghe nascoste del tessuto urbano, lontano dall’immagine oleografica di una Napoli chiassosa e solare; dall’altro, contribuire al benessere sociale, riconoscendo la centralità della comunità locale e il suo diritto ad essere socialmente responsabile del proprio territorio anche attraverso una positiva interazione con i turisti.

## **2. Un percorso di conoscenza della Napoli in salita e in discesa: il Petraio**

Le pedamentine<sup>1</sup>, insieme alle scale, rampe e gradonate, caratterizzano i lunghi tragitti pedonali che dalle colline conducono al centro e al mare; sono storicamente, almeno nel tracciato, le più antiche sia perché nate da vecchi corsi d’acqua, sia perché raggiungevano chiese, monasteri e castelli. Lungo i percorsi più ripidi e accidentati vennero realizzate – forse già in epoca medioevale – gradonate di terreno battuto con bordi in pietrame per migliorarne la stabilità e la percorribilità.

1. Il termine deriva dal tardo latino *pedemontanus* utilizzato per indicare le strade che conducevano ai piedi della collina. In origine erano impiegate sia a piedi che a cavallo o in sella ad asini per il trasporto di merci poiché in breve spazio e tempo consentivano di superare il dislivello della collina, rappresentando, in tal modo, delle vere e proprie scorciatoie. Successivamente lungo il loro percorso, si svilupparono anche piccoli nuclei abitativi e alcuni tratti furono pavimentati con l’impiego della pietrarsa, materiale di origine vulcanica di colore grigio molto scuro.



Verso la fine del secolo scorso e l'inizio di questo, l'apertura di nuove e più comode strade carrabili, la progressiva scomparsa dei mezzi di trasporto a trazione animale e l'incremento del traffico motorizzato, delinearono il carattere esclusivamente pedonale di tali percorsi. Ne sono un esempio le scale del Petraio intorno a cui, nel tempo, si sono andati aggregando nuclei abitativi che hanno conservato il loro carattere popolare e pittoresco unito alla straordinaria posizione panoramica che apre scenari inusitati. Riappropriarsi dunque di questi luoghi significa ripristinare valori sopiti ma ancora presenti come semi che attendono un fertile *humus* per riattecchire e far germogliare quel destino comune che lega l'uomo all'ambiente. Esaminando le diverse tipologie di pendenze disseminate per tutta Napoli, si può osservare come gli itinerari verticali del Vomero vantino una maggiore dimensione in termini di percorso e copertura di territorio, nonché, una funzionalità che si sposa ad una particolare valenza ambientale e paesaggistica.

L'area vomerese fu tra le prime a essere munita di percorsi pedonali a scale e gradoni che la collegavano con la parte sottostante della città. Questi tragitti costituiscono, infatti, l'unica tipologia di collegamento capace di sfidare la pendenza e la cattiva condizione dei sentieri che scendevano dal ripido crinale e di compensare l'isolamento del colle vomerese. Essi hanno una particolare suggestione, perché la funzione del collegamento si sposa a un elevato indice di interesse ambientale, paesaggistico e storico-artistico come ad esempio le rampe del Petraio che, con i suoi 503 scalini costruiti tra il XVI e il XVII secolo, collegano Via Annibale Caccaviello con Corso Vittorio Emanuele. Come ricorda lo storico Gino Doria (2018, p. 347), "un tempo questa abrupta e pittoresca salita" era denominata *imbrecciata* poiché, come molte altre strade napoletane, era caratterizzata dall'accentuata pendenza e dalla pavimentazione con ciottoli detti in dialetto napoletano *brecce*. Il termine Petraio nasce, invece, dalla voce napoletana *petraro* cioè "luogo acclive abbondante di ciottoli ed altro petrame che per le piogge, o per i lavori campestri, si stacca da altri terreni di alluvione" (Doria, 2018, p. 347) e, d'altronde, il tracciato del Petraio ricalca quello di un antico alveo torrentizio che faceva defluire a valle i corsi d'acqua della collina. Il percorso si snoda attraverso un piccolo borgo fatto di case bianche e basse, aperte su graziosi slarghi o affacciate direttamente sulle scale, un'edilizia spontanea che si fonde con la morfologia del luogo intessuta di spazi verdi e aperta al seducente panorama della città. L'esclusivo transito pedonale ne ha permesso nel tempo la sopravvivenza, mantenendo inalterato il senso dell'originaria configurazione.

Il Petraio, infatti, soprattutto nella zona alta, sembra aver conservato un carattere incontaminato – lontano dal caos cittadino – dove le scale hanno la stessa funzione della corte o del vicolo in quanto uniscono la vita dei vari componenti della collettività, nella quale si avvertono familiarità e coesione, così da coinvolgere in uno scambievole saluto anche i turisti che, in mancanza di una precisa mappa del percorso da seguire, cercano informazioni non tanto

per conoscere la strada quanto per chiedere il permesso agli abitanti e agli spiriti del luogo. Sulle rampe e sulle scale, pertanto, si scorge un mondo antico, immerso nella limpida luminosità dell'esposizione a mezzogiorno anche se questa è in parte oscurata dalla scarsa manutenzione e sicurezza del luogo soprattutto nel versante che dà sul Corso Vittorio Emanuele. Qui le scale si dividono in due rampe collegandosi al largo di Santa Maria Apparente con l'omonima Chiesa fondata nel 1581 che ospita un'immagine della Vergine ritenuta dai napoletani miracolosa.

Di fronte allo slargo di Santa Maria Apparente si aprono gli omonimi gradoni che consentono di giungere, sempre attraverso un tragitto pedonale, al quartiere Chiaia passando per la zona della Vetreria e delle Rampe Brancaccio. Questo lungo percorso nel suo snodarsi testimonia la validità funzionale di questi itinerari di scale che devono essere ancora opportunamente conosciuti e valorizzati non solo per sottrarli al loro inesorabile destino di abbandono e isolamento, ma anche per concorrere alla rigenerazione territoriale di Napoli attraverso le piccole esperienze di riscatto che emergono<sup>2</sup>, dimostrando che è ancora possibile renderli luoghi accoglienti e funzionali attraverso la realizzazione di nuove centralità locali dall'attrattività globale (Carta, 2016).

### **3. Turismo di comunità e reti di relazioni per il recupero e la valorizzazione di percorsi di mobilità dolce**

Nell'odierna società – sempre più fluida, sfuggente e senza punti di riferimento – la riscoperta della propria città testimonia il bisogno della collettività di riacciare il proprio legame con i luoghi che gli eccessi della modernità hanno in qualche modo spezzato, rappresentando una risposta al senso di indeterminatezza e di incertezza che caratterizza il tempo attuale nonché gli odierni contesti urbani. La città è diventata il luogo nel quale si è perso il sentimento degli interessi collettivi, di appartenenza, la capacità da parte di ciascuno di riconoscersi in un sistema, cioè in una comunità<sup>3</sup>. Al contrario, essa

2. Un'esperienza, ormai consolidata, è rappresentata dal Festival delle scale di Napoli giunto alla sua X edizione. Promosso dal Coordinamento per il recupero delle Scale di Napoli, esso ha come obiettivo quello di far conoscere ai cittadini e ai turisti le principali scale, rampe e gradonate di Napoli: dal Vomero al Centro Storico, da Posillipo al mare, da Capodimonte a Via Foria, a Forcella e giù fino al Quartiere Sanità e ai Quartieri Spagnoli.

3. Occorre precisare che nella società contemporanea, se da un lato assistiamo alla diffusione e allo sviluppo di comunità che hanno nel luogo e nella prossimità spaziale il loro fattore connotativo e aggregante, dall'altro dobbiamo sottolineare come lo sviluppo delle moderne tecnologie della comunicazione stia certamente favorendo la formazione e lo sviluppo di comunità "a-spaziali" che trovano la loro ragion d'essere nella condivisione di valori culturali comuni, impiegando le infinite potenzialità della rete. Anche se, ai fini del presente contributo, l'attenzione è posta sul ruolo della comunità locale ancorata ad un luogo reale.

– considerata nella varietà delle sue sfumature e delle sue molteplici accezioni  
– potrebbe rappresentare un elemento chiave per il benessere individuale e sociale, offrendo preziose opportunità di svago e promuovendo la convivialità e l’incontro. Dunque, attraversare la città a piedi – guardandosi intorno per osservare le mille cose che ci circondano e per cogliere tutto ciò che il paesaggio emana come segno del dinamismo che lo percorre – magari impiegando le numerose scalinate e non in auto, in scooter o con i mezzi pubblici come si fa abitualmente, rappresenta una modalità di ascolto attivo del territorio urbano.

Ciò è particolarmente vero in una città come Napoli dove nel porto, sulle rive del mare, nei mercati, in Via Toledo, al Vomero come a Posillipo, il vivace, febbrile e continuo chiassoso movimento di tutto il popolo ha del fantastico: si direbbe una città in rivoluzione perché tutti si muovono, si agitano, gridano e schiamazzano, dove la stessa viva luce del mare mantiene in continua agitazione, eccita la vista e la fantasia e dove le strade si percorrono per fini del tutto pratici: andare a lavoro, a fare la spesa o, semplicemente, a trovare un amico. Non si guarda più nulla ma si scorge e si sbircia solo ciò che serve: le vie diventano, così, dei veri e propri corridoi dove il frastuono delle voci e delle auto non cessa neppure nel cuore della notte. Bisognerebbe invece concedersi il lusso di camminare nella propria città con occhi finalmente sollevati e soprattutto, lentamente.

Infatti, nelle pieghe nascoste di ogni quartiere, sono dislocate migliaia di scale e gradini, di ogni genere, tipo e dimensione, più storiche o più moderne, elaborate o povere che, all’abbandono e al degrado che li ha caratterizzati nel corso degli anni, hanno iniziato a contraporre – grazie al loro basso grado di antropizzazione che ne ha evitato una rigidità sistemica – una propensione al cambiamento e alla sperimentazione, riscoprendo le potenzialità e le possibilità di sviluppo che il capitale naturale e quello sociale possono offrire alla città.

Nonostante Napoli sia un contesto territoriale vivace e dotato di attrattori di qualità – tanto da aver registrato 3,7 milioni di presenze turistiche nel solo anno 2018 (ISTAT, 2019) – la grande possibilità che le scale offrono, oggi, alla comunità locale è quella di partecipare alla “ricostruzione sociale” (Martinotti, 1993) dei propri rioni e quartieri per affrontare le sfide del presente e del futuro tra cui la ricerca di forme alternative di turismo che, al di là degli obiettivi imprescindibili della sostenibilità ambientale e della competitività territoriale, presentino due distinte priorità strategiche: da un lato, la costruzione di un sistema integrato di offerta che esprima, tanto negli orientamenti attrattivi quanto nelle soluzioni ricettive, una forte connotazione identitaria; dall’altro, la creazione di meccanismi di integrazione dell’offerta che guidino la domanda ad una fruizione turistica consapevole, capace cioè di cogliere le specificità del contesto territoriale e di tradursi effettivamente in quell’esperienza dell’alterità che costituisce il fondamento motivazionale del viaggio.

Le priorità appena descritte permetterebbero alla comunità di: 1) acquisire una maggiore conoscenza della propria realtà geografica, al fine di migliorare

la gestione delle risorse; 2) controllare l'offerta del prodotto turistico, affinché rispetti la capacità di carico dei luoghi; 3) garantire una destinazione più competitiva in grado di offrire un prodotto completo, coerente e adeguato alle esigenze di specifici target di domanda ma saldamente ancorato alla dimensione identitaria del luogo. Ciò consentirebbe non solo all'ospite di poter godere pienamente del patrimonio paesaggistico – osservando uno spaccato fedele della storia e delle abitudini della città partenopea – ma garantirebbe anche consistenti ricadute economiche su tutta la filiera del comparto turistico, migliorando la qualità della vita della popolazione locale. Quanto appena sostenuto trova probabilmente la sua più compiuta espressione nel turismo di comunità che più delle altre forme è in grado di esprimere e rappresentare l'identità territoriale. In particolare, adattandosi facilmente alla struttura sociale del territorio, è in grado di integrarsi senza traumi con la realtà umana, sociale e culturale della destinazione, contribuendo positivamente ad un sano recupero delle attività, delle consuetudini, delle peculiarità e dei valori ambientali del sito. Esso, infatti, offre l'occasione di non cadere nel circolo vizioso del prodotto turistico di massa in quanto la comunità non è più deputata ad essere solo sede organizzativa delle attività ricettive, ma si pone come soggetto attivo in grado non solo di guidare il turista alla scoperta delle scale, rampe e gradonate mediante un'esperienza emotivamente coinvolgente, ma anche di abituarlo a reputare la tipicità un valore aggiunto.

Lo sviluppo di questa importante nicchia di mercato costituisce, pertanto, una preziosa risorsa per evitare la globalizzazione e la standardizzazione dell'offerta, attraverso la costruzione e l'accrescimento delle capacità locali, nel quadro di un modello di sviluppo in cui la compatibilità ambientale, sociale ed economica sia considerata criterio guida per un rapporto corretto e produttivo con i luoghi. Naturalmente, la rilevanza strategica di questo particolare segmento dell'offerta turistica dipende dal suo livello di territorializzazione, ossia dall'essere effettivamente espressione delle forze locali capaci di preservare le valenze culturali del territorio e promuovere forme di fruizione compatibili con le peculiarità del contesto. Ma l'aspetto più rilevante risiede negli effetti meta-economici determinati dalla diffusione di questo segmento del comparto turistico, tra i quali vi è sicuramente il rafforzamento di valori come la solidarietà, l'altruismo e la gratuità che arricchiscono la dotazione di capitale sociale. Quest'ultimo, secondo Fukuyama (1996), è una risorsa fortemente alimentata dalla fiducia, che laddove fosse estesa a tutte le relazioni sociali formali e informali, concorrerebbe ad aumentare la dotazione di capitale sociale, determinando condizioni favorevoli alla diffusione del turismo di comunità. La conseguenza più interessante, che emerge dalle riflessioni sin qui condotte, è proprio il vincolo di reciprocità che si instaurerebbe tra lo sviluppo del turismo di comunità e l'accumulazione di capitale sociale, che avrebbe un effetto di "fertilizzazione" delle dinamiche relazionali che sostengono l'intero tessuto economico locale: 1) favorendo lo sviluppo e l'espansione

di motivazioni comportamentali non individualistiche; 2) contribuendo al raggiungimento di obiettivi di equità sociale; 3) concorrendo al processo di accumulazione del capitale simbolico-identitario. Tali effetti, pur essendo difficilmente quantificabili, possiedono notevoli capacità di incidere sulle dinamiche di sviluppo locale: d'altra parte come ampiamente sostenuto dalla letteratura geografica, la competitività territoriale è in larga misura riconducibile a fattori di ordine immateriale sinergicamente collegati e radicati nel territorio, grazie ai quali è associabile il prodotto turistico alla destinazione (Pollice, Rinaldi, 2010).

Sulla base di quanto sin qui espresso, è possibile asserire che le scale, rampe e gradonate possono rappresentare un riferimento stabile e duraturo per la diffusione di un turismo di comunità in grado di favorire processi di aggregazione dell'offerta e, dunque, la formazione di configurazioni reticolari volte ad accrescere la capacità attrattiva del territorio napoletano (Rispoli, Tamma, 1996).

In questo scenario il web può rappresentare un valido supporto cognitivo delle specificità territoriali poiché si trasforma in uno strumento di rappresentazione identitaria della comunità (Giorda, Simonetta Imarisio, 2003). D'altra parte, come ricorda Lanza Dematteis (2001, p. 11) “la società locale è una delle community che meglio può avvantaggiarsi della comunicazione in rete” per valorizzare l'immagine delle destinazioni, condizionando il processo di “percezione collettiva” delle stesse (Gattullo, 2003). In particolare, i *social network* – costituendo la forma contemporanea del passaparola – rappresentano un'interfaccia fondamentale tra il livello locale e quello globale in grado di esaltare i *milieux* attraverso uno scambio positivo e sinergico di narrazioni, che consente a migliaia di consumatori di ottenere le informazioni di cui necessitano, saltando i tradizionali canali di intermediazione del settore. In definitiva, la rete non rappresenta solo uno strumento per pianificare la vacanza ma diviene un luogo di aggregazione virtuale nel quale il turista e la comunità locale sono indissolubilmente legati. Tale vincolo si consolida soprattutto quando la popolazione endogena, puntando sul proprio capitale sociale, stringe con la rete un rapporto di fiducia che gli consente di appagare il turista, migliorando la qualità dei prodotti attraverso l'offerta di servizi personalizzati.

Pertanto, questo tipo di turismo – se fosse sostenuto ancora di più dai *social network* a tutti i livelli di scala nonché da un'attiva rete di collaborazione tra i diversi *stakeholder* pubblici e privati – potrebbe avere buone possibilità di espansione per la sua attitudine ad interpretare e soddisfare, attraverso specifiche forme di accoglienza, le molteplici esigenze degli utenti. Di conseguenza, compito delle amministrazioni cittadine è quello di sostenere il turismo di comunità, affinché possa concretamente divenire occasione per una partecipazione integrata della comunità ai processi di gestione e programmazione delle varie iniziative – come il Festival delle scale di Napoli ormai giunto alla sua X edizione – volte alla promozione e valorizzazione delle scale, rampe e

gradonate della nota città partenopea. Pertanto, creare forme di interazione tra i soggetti istituzionali e la collettività non può che confermare l'importanza strategica assunta dal principio di sussidiarietà<sup>4</sup> che – realizzando il superamento di norme e vincoli esogeni all'azione sociale attraverso regole e patti che si costruiscono mediante forme di autogoverno e nuovi istituti di democrazia diretta sorretti da un senso comune condiviso (Magnaghi, 2000) – riconosce nei cittadini singoli e associati dei soggetti responsabili che si mobilitano per prendersi cura dei propri contesti urbani insieme alle amministrazioni, al fine di ridurre anche disuguaglianze sociali, tensioni e conflitti.

#### **4. Brevi note conclusive**

Il quadro attuale dei percorsi verticali antichi, delle pedamentine storiche e delle scale della città di Napoli non presenta radicali modifiche rispetto al passato; la trama complessiva di questi percorsi si è mantenuta pressoché inalterata dal XVIII secolo. La maggior parte degli itinerari sono sopravvissuti conservando, più o meno, la totalità del tracciato e, per alcuni di essi, non è andata perduta neanche la funzione originaria di collegamento tra due poli distanti della città.

L'inesorabile evoluzione dei tempi non ha permesso di far conoscere oggi questi tracciati nel loro aspetto originario a causa del violento impatto della crescita edilizia (spontanea, controllata e abusiva), dell'apertura di nuove strade o delle modifiche di quelle già esistenti.

Eppure sono oltre duecento – tra gradini, scale, rampe e gradonate – che con i loro molteplici percorsi attraversano la città in verticale: utili scorciatoie ma anche luoghi speciali che ci consentono di entrare nel cuore della Napoli più segreta.

Le scale, infatti, sono radicate nel territorio napoletano molto più di quanto possa sembrare, legandosi al tessuto urbano fatto di salite e di discese, con problemi di relazione tra la città alta e quella bassa.

In una siffatta orografia, le cupe, i pendini, le scale e le rampe diventano collegamenti naturali. Percorsi antichi, più o meno ripidi e articolati, che tagliano non solo fisicamente il tessuto urbano, ma che ne hanno anche determinato la forma storica e la sua evoluzione. Camminamenti che sembrano simili nella loro funzione, ma che in realtà conservano ognuno un proprio carattere

4. L'articolo 118, ultimo comma della Costituzione, cita testualmente: "Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni, favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà". Le iniziative menzionate nel dettame costituzionale non devono essere considerate né come espressione di potere né tantomeno come mere facoltà dei cittadini, ma come manifestazione di libertà solidale e responsabile.

e una memoria legata al divenire della città. Le antiche scale, forse proprio per la loro configurazione defilata rispetto al disordine di uno sviluppo urbano indiscriminato, sembrano conservare l'originaria anima dei luoghi in cui si afferma l'identità profonda tra cultura e natura.

Questo breve contributo vuole essere un invito a riscoprire la storia e l'uso di questi percorsi pedonali, al fine di sollecitarne un nuovo impiego attraverso una politica territoriale che – evidenziandone i punti di forza e di debolezza – avvii un reale processo di ripristino delle pedamentine, delle scale, rampe e gradonate affinché siano – per il cittadino ma soprattutto per il turista – una valida alternativa ai principali sistemi di attraversamento della città, nonché punti dai quali la vista può spaziare dall'isola di Ischia alla penisola sorrentina.

## Bibliografia

- Carta M. (2016), “Innovazione, circolarità e sviluppo locale”, in Carta M. *et al.*, a cura di, *Re-cyclical Urbanism. Visioni, paradigmi e progetti per la metamorfosi circolare*, ListLab, Trento, pp. 23-35.
- Doria G. (2018), *Le strade di Napoli. Saggio di toponomastica storica*, Grimaldi, Napoli.
- Fukuyama F. (1996), *Fiducia: come le virtù sociali contribuiscono alla creazione della prosperità*, Rizzoli, Milano.
- Gattullo M. (2003), “Identità locale e Immagine virtuale. Le denominazioni d'origine del vino attraverso la rete: nuove opportunità di sviluppo locale?”, in *Atti della XXIV Conferenza Italiana di Scienze Regionali*, cd-rom, I.Pi.Ge.T.-CNR Napoli.
- Giorda C., Simonetta Imarisio C. (2003), “Processi di sviluppo territoriale nelle Valli di Lanzo: *milieu*, rete locale dei soggetti, rappresentazione del territorio, identità del patrimonio culturale”, in Giorda C., a cura di, *Tracce di SloT in provincia di Torino: il caso di studio valli di Lanzo*, Working Paper n. 24, Dipartimento Interateneo Territorio, Torino, pp. 39-80.
- ISTAT (2019), *Movimento turistico in Italia. Anno 2018*, testo disponibile al sito [www.istat.it/it/files/2019/11/Movimento-turistico-in-Italia-2018.pdf](http://www.istat.it/it/files/2019/11/Movimento-turistico-in-Italia-2018.pdf).
- Lanza Dematteis C. (2001), “La città digitale tra globale e locale. Il caso dell'Italia”, *Ambiente, Società, Territorio. Geografia nelle Scuole*, 1: 11-16.
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.
- Pollice F., Rinaldi C. (2010), “Il ruolo dell'economia civile nei processi di sviluppo locale”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 3: 341-356.
- Rispoli M., Tamma M. (1996), *Risposte Strategiche alla complessità: le forme di offerta dei prodotti alberghieri*, Giappichelli, Torino.



# *Agriturismo e finanziamenti per lo sviluppo rurale: fattori di rigenerazione nelle regioni italiane. Un'analisi dell'efficienza tecnica*

di *Nicola Galluzzo\**

## **1. Introduzione**

In Italia lo sviluppo di attività complementari e connesse a quella agricola ha consentito la rigenerazione socio-economica e territoriale delle aree rurali. La Politica Agricola Comunitaria (PAC), attraverso il secondo pilastro, dedicato allo sviluppo rurale, ha consentito di finanziare numerose iniziative tese a rigenerare le aree rurali, sia da un punto di vista socio-economico che produttivo. Numerose iniziative sono state, infatti, messe in atto per garantire il presidio del territorio rurale evitandone lo spopolamento e la marginalizzazione socio-economica attraverso specifiche azioni finanziate dall'Unione Europea (Galluzzo, 2018). Tra le misure di politica per lo sviluppo rurale, il programma comunitario LEADER ha rappresentato un nuovo modello di gestione nella rigenerazione dei territori rurali italiani ed europei (Galluzzo, 2021). Alcune iniziative inserite all'interno del LEADER hanno costituito un approccio più rispondente alle esigenze delle aree rurali e della loro rigenerazione, inserendosi in un discorso ampio ed organico di sviluppo rurale neo-endogeno (Labbianca *et al.*, 2020; Novikova, 2021; De Luca *et al.*, 2021).

La diversificazione nell'attività produttiva agricola rappresenta una leva strategica fondamentale per lo sviluppo nelle aree rurali attraverso imprese multifunzionali in grado di migliorare le loro performance produttive, sia in termini di efficienza tecnica che di produttività (Forleo *et al.*, 2021; Garrone *et al.*, 2019; Galluzzo, 2021). Ogni misura finanziata dalla Politica Agricola Comunitaria ha avuto diversi effetti sui livelli di occupazione e di sviluppo socio-economico dei territori rurali come dimostrato recentemente da un'ampia rassegna bibliografica condotta in diverse nazioni europee (Lillemeets *et al.*, 2022). Tuttavia, secondo questi ultimi autori, scarsamente diffusi sono state ricerche e studi finalizzati ad individuare il ruolo dell'agriturismo

\* Associazione Studi geografici-economici delle aree rurali.



quale fattore di rigenerazione territoriale, mediante una stima dell'efficienza tecnica.

Lo studio dell'agriturismo e dei suoi impatti sociali ed economici è stato un filone di ricerca relativamente giovane, all'interno del quale molti ambiti di studio rimangono inesplorati (Barbieri, 2019). Secondo Barbieri, uno dei prossimi campi di indagine dell'agriturismo potrebbe essere quello di valutare l'agriturismo quale elemento di sviluppo sociale e ambientale delle aree rurali, individuando nell'imprenditore agricolo il fulcro della rigenerazione territoriale. L'agriturismo può, pertanto, rappresentare un elemento di rigenerazione completa dei territori rurali, soprattutto di quelli montani, come evidenziato già in numerose ricerche condotte in diversi paesi europei (Italia e Romania) che extraeuropei (Galluzzo, 2021; Chiodo *et al.*, 2019; Ciolac *et al.*, 2019).

Dalla disamina della lettura internazionale sul ruolo e funzione dell'agriturismo è emerso come l'agriturismo abbia rappresentato, soprattutto per le aree montane, un elemento di innovazione sociale e di sviluppo rurale, dando luogo ad un nuovo modo di fare agricoltura in maniera sostenibile, non soltanto in termini ambientali, ma anche sociali, fondamentale per la rigenerazione delle aree rurali (Chiodo *et al.*, 2019).

La Politica Agricola Comunitaria, attraverso la promozione della multifunzionalità, ha avuto un ruolo molto importante nella salvaguardia e nella rigenerazione complessiva delle aree rurali, che rappresentano in Italia oltre il 70% del territorio ed in cui risiede il 50% della popolazione (De Rosa *et al.*, 2019). Specifiche misure di politica delle aree rurali finanziate dalle politiche di sviluppo rurale, tra le quali possiamo annoverare l'agriturismo, hanno sostenuto direttamente la modernizzazione dell'agricoltura, la valorizzazione dello spazio rurale e dei prodotti di qualità in esso ottenuti, lo sviluppo di attività multifunzionali a favore di altre imprese e di aree urbane e, infine, la diversificazione delle attività agricole (ivi). Tutto ciò ha comportato, nell'ambito della rigenerazione delle aree rurali, un aumento dei servizi erogati per la popolazione rurale con la creazione di un valore codificato (ivi; Fonte, Cucco, 2017; Dell'Olio *et al.*, 2017).

L'agriturismo è una attività connessa e complementare a quella agricola, finalizzato a generare un reddito aggiuntivo per l'imprenditore agricolo e che permette all'impresa agricola di continuare a permanere sul territorio e di rigenerarlo. Tutto questo ha consentito all'impresa agricola di poter essere alquanto resistente alla volatilità dei mercati ed ai cambiamenti sociali con effetti positivi sullo sviluppo rurale e locale (Barbieri, Mshenga, 2008; Ilbery *et al.*, 1998; Streifeneder, 2016). Tuttavia, le aree rurali italiane si caratterizzano per essere dei sistemi complessi e fragili, nelle quali le specifiche caratteristiche della ruralità possono essere esaltate dalla presenza di attività quali l'agriturismo (Dezio, 2020).

## 2. Obiettivo della ricerca

L'obiettivo della presente ricerca, condotta in tutte le regioni italiane dal 2007 al 2019 su un campione rappresentativo di imprese facenti parte della Rete Contabile di Informazione Agricola (RICA), ha valutato se l'agriturismo sia stato un elemento di rigenerazione delle aree rurali e il ruolo dei finanziamenti erogati dalla PAC. La stima della rigenerazione delle aree rurali, mediata dalle politiche per lo sviluppo rurale e dall'agriturismo, è stata effettuata con l'analisi dell'efficienza tecnica riprendendo alcuni studi sulla diversificazione ed efficienza tecnica presenti in letteratura (Forleo *et al.*, 2021; Galluzzo, 2021). L'efficienza tecnica è stata considerata una variabile *proxy* della rigenerazione delle aree rurali e del suo sviluppo, considerando sia l'effetto della diffusione di attività multifunzionali, quali l'agriturismo, nelle aree rurali che la ruralità dei territori. La fase successiva della ricerca, con l'albero delle decisioni, ha valutato le relazioni che intercorrono tra i sussidi erogati a favore delle aree rurali, lo sviluppo dell'agriturismo e l'efficienza tecnica.

## 3. Metodologia utilizzata

In questa ricerca sono state utilizzate due distinte procedure nella stima dell'agriturismo quale elemento utile nella rigenerazione dei territori rurali e l'effetto dei finanziamenti erogati dalla PAC a favore delle aree rurali. Nella prima fase della ricerca si è stimata l'efficienza tecnica; in quella successiva, attraverso l'albero delle decisioni, si è cercato di valutare il ruolo dei finanziamenti erogati dalla PAC sull'efficienza tecnica e sui percorsi di rigenerazione territoriale.

A livello metodologico, l'efficienza tecnica può essere stimata attraverso due diversi approcci: una modellazione parametrica o stocastica, usando l'analisi della frontiera stocastica (SFA), e un modello non parametrico basato sulla *Data Envelopment Analysis*, o DEA (Coelli *et al.*, 2005; Battese, Coelli, 1992; Galluzzo, 2018). Con l'approccio DEA le imprese agricole efficienti, ossia in grado di avere un valore di efficienza tecnica pari ad 1, sono poste lungo la funzione di frontiera produttiva, mentre tutte le aziende poste sotto questa frontiera sono tecnicamente inefficienti (Coelli *et al.*, 2005; Galluzzo, 2018). In questa prima fase della ricerca si è utilizzato il modello di stima dell'efficienza tecnica *output oriented*, finalizzato a massimizzare il livello di output prodotto.

Nella seconda parte della ricerca si è fatto ricorso all'analisi dell'albero delle decisioni, che si inserisce tra le tecniche di stima dell'intelligenza artificiale impiegate nel settore primario (Liakos *et al.*, 2018; Benos *et al.*, 2021; Pallathadka *et al.*, 2021). Con questo studio si è cercato di colmare una carenza nella letteratura circa la stima dell'efficienza tecnica quale metodologia

per valutare il ruolo di alcune politiche agricole sulla rigenerazione delle aree rurali stimato sia con la DEA e poi con l'albero delle decisioni, utilizzando tecniche di *machine learning*.

Le variabili di input utilizzate nella stima dell'efficienza tecnica sono state: il lavoro svolto nelle aziende, il capitale terra in ettari, i costi specifici legati alle colture e agli allevamenti, i costi aziendali per i capitali fondiario e agrario impiegati e gli *asset* complessivi. L'output è la produzione complessiva ottenuta espressa in euro escludendo i ricavi ottenuti dall'attività agrituristica. Nella seconda fase della stima con gli alberi di regressione sono state considerate le seguenti variabili: l'efficienza tecnica, i finanziamenti erogati dalla PAC per lo sviluppo rurale, i ricavi ottenuti dall'attività agrituristica e, infine, i contributi erogati per le aziende che si collocano in aree svantaggiate.

#### 4. Risultati e discussione

Le aziende osservate sono state 1.623, facenti parte del dataset RICA Italia. Le variabili prese in considerazione hanno evidenziato un valore medio del capitale terra inferiore ai 21 ettari e una quantità di lavoro utilizzato in azienda di 3.550 ore di lavoro all'anno. In media, il livello di output aziendale è stato prossimo ai 105.000 euro con una significativa incidenza dei costi fissi e specifici pari a circa il 50% del totale output prodotto in azienda. I contributi erogati dalla PAC sono stati inferiori, in media, a 10.000 euro; di tale ammontare, circa un quinto è stato costituito dai contributi erogati dal secondo pilastro della Politica Agricola Comunitaria. Purtroppo i sussidi a favore delle aree svantaggiate, dove si concentrano una quota significativa degli agriturismi attivi in Italia, risultano essere stati inferiori ai 50 euro per ettaro. I ricavi ottenibili dall'attività agrituristica hanno rappresentato, in media, una voce inferiore ai 2.000 euro annui per azienda.

Da un confronto tra la localizzazione geografica delle aree rurali con ritardo nello sviluppo e la diffusione delle aziende agrituristiche in Italia, è emerso come nelle aree con problemi di sviluppo ci sia stata la maggiore concentrazione e diffusione di aziende agrituristiche. Tutto questo ha confermato il ruolo dell'agriturismo nel percorso di rigenerazione delle aree rurali in grado di garantire uno sviluppo socio-economico delle aree rurali (Chiodo *et al.*, 2019; Ciolac *et al.*, 2019; Forleo *et al.*, 2021; Galluzzo, 2021).

Per quanto riguarda l'efficienza tecnica, il valore medio è stato di 0,56, indice di una gestione tecnicamente non efficiente dell'output prodotto. Il confronto dell'efficienza tecnica a livello di ciascuna regione italiana ha fatto emergere come i valori più alti siano stati riscontrati nelle regioni del Nord quali Liguria, Lombardia e Trentino Alto-Adige mentre i valori più bassi si sono rilevati nelle regioni Basilicata, Marche e Valle d'Aosta.

Nelle regioni Toscana, Trentino Alto-Adige ed Emilia Romagna il ruolo dell'agriturismo è stato molto importante per le aziende agricole nell'ambito

del loro percorso di rigenerazione sociale ed economica dello spazio rurale; le regioni meridionali hanno evidenziato una minore diffusione dell'attività agrituristica con limitati effetti sulla rigenerazione rurale.

Confrontando le diverse specializzazioni produttive aziendali, al fine di valutare il ruolo delle politiche dello sviluppo sulla rigenerazione delle aree rurali, è emerso come le aziende agricole specializzate nell'allevamento o con orientamenti produttivi misti abbiano avuto i positivi effetti sull'efficienza tecnica conseguenti all'erogazione dei sussidi PAC. Le aziende con orientamenti produttivi misti sono state quelle che nel processo di rigenerazione delle aree rurali, mediato dall'agriturismo, hanno beneficiato in maniera significativa delle attività agrituristiche.

Focalizzando l'attenzione sull'efficienza tecnica e la specializzazione produttiva, è emerso come le aziende orticole e avicole abbiano avuto i migliori risultati benché tali aziende abbiano avuto le minori erogazioni dei contributi erogati dal secondo pilastro PAC. I sussidi erogati per le aree rurali dal secondo pilastro hanno avuto un effetto statisticamente significativo e maggiore rispetto alle aziende non collocate in aree spiccatamente rurali. Tutto questo ha confermato che le aree a forte ruralità debbano beneficiare ancora dei fondi erogati dal secondo pilastro della PAC per ottenere effetti significativi di rigenerazione socio-economica.

Al fine di valutare l'effetto della ruralità sull'efficienza tecnica si è introdotta nella stima una variabile dicotomica. I risultati hanno confermato come l'efficienza tecnica delle aziende collocate in aree a forte ruralità sia stata più bassa rispetto a quelle situate in aree non rurali (tab. 1). La disamina tra le diverse specializzazioni produttive nelle aziende ha fatto emergere come le aziende specializzate in viticoltura, colture permanenti e coltivazioni erbacee sono state quelle tecnicamente più efficienti.

*Tab. 1 - Valori medi dell'efficienza tecnica rilevata in funzione della diversa specializzazione produttiva nei due gruppi di aziende ricadenti o non in aree rurali*

<i>Specializzazione produttiva</i>	<i>Efficienza tecnica dummy ruralità 0</i>	<i>Efficienza tecnica dummy ruralità 1</i>
Colture erbacee	0,45	0,45
Orticole	0,76	0,70
Vinicole	0,63	0,67
Colture permanenti	0,59	0,62
Lattifere	0,59	0,53
Altri animali	0,46	0,41
Granivori	0,83	0,71
Mista	0,49	0,43
Totale	0,58	0,55

*Fonte:* elaborazione su dati RICA (2021).

L'analisi attraverso l'albero delle decisioni ha dimostrato come il valore medio dell'efficienza tecnica sia stato pari a 0,56, indice di una inefficienza tecnica in termini di output prodotto. L'attività agrituristica, in termini di entrate ricavate, ha consentito di agire in maniera significativa sull'incremento dell'efficienza tecnica aziendale. La stessa cosa è stata osservata nella variabile finanziamenti erogati dal secondo pilastro della PAC. Infatti, un aumento dei contributi erogati a favore dello sviluppo rurale, associati ad un incremento delle entrate agrituristiche, non inferiori a 3.000 euro in media per anno, ha consentito di poter aumentare l'efficienza tecnica da 0,56 a 0,73. Tutto questo ha confermato la necessità di incrementare le entrate aziendali provenienti da altre attività quali l'agriturismo. Tutto ciò ha confermato come la diversificazione aziendale sia un elemento fondamentale per migliorare l'efficienza tecnica nelle imprese italiane, come dimostrato da Forleo *et al.* (2021). Non significativo è stato l'effetto dei sussidi erogati a favore delle aree svantaggiate per incrementare l'efficienza tecnica delle aziende agricole italiane.

## 5. Conclusioni

La ricerca condotta ha cercato di valutare il ruolo dei contributi erogati dall'Unione Europea per lo sviluppo rurale, per le aree svantaggiate e la diversificazione produttiva quali elementi in grado di favorire la rigenerazione socio-economica dei territori rurali italiani. Un incremento dei contributi erogati per le aree svantaggiate e per lo sviluppo rurale rappresenterà uno strumento molto importante per garantire la rigenerazione sociale ed economica delle aree rurali italiane a rischio di marginalizzazione. Il ruolo dell'agriturismo nella rigenerazione delle aree rurali è stato significativo anche se i risultati hanno evidenziato un minore impatto sociale ed economico di quest'ultimo rispetto a quello svolto dai pagamenti erogati dal secondo pilastro della PAC. La disamina dei dati ha confermato l'esistenza di una forte dicotomia territoriale sia per quanto attiene l'efficienza tecnica sia per lo sviluppo degli agriturismi.

## Riferimenti bibliografici

- Barbieri C. (2019), "Agritourism research: A perspective article", *Tourism Review*, 75, 1: 149-152.
- Barbieri C., Mshenga P.M. (2008), "The role of the firm and owner characteristics on the performance of agritourism farms", *Sociologia ruralis*, 48, 2: 166-183.
- Battese G.E., Coelli T.J. (1992), "Frontier production functions, technical efficiency, and panel data: with application to paddy farmers in India", *Journal of Productivity Analysis*, 3, 1-2: 153-169.

- Benos L., Tagarakis A.C., Dolias G., Berruto R., Kateris D., Bochtis, D. (2021), “Machine learning in agriculture: A comprehensive updated review”, *Sensors*, 21, 11: 3758.
- Chiodo E., Fantini A., Dickes L., Arogundade T., Lamie R.D., Assing L., Stewart R., Salvatore R. (2019), “Agritourism in mountainous regions-Insights from an international perspective”, *Sustainability*, 11, 13: 3715.
- Ciolac R., Adamov T., Iancu T., Popescu G., Lile R., Rujescu C., Marin D. (2019), “Agritourism - A Sustainable development factor for improving the ‘health’ of rural settlements. Case study Apuseni mountains area”, *Sustainability*, 11, 5: 1467.
- Coelli T.J., Rao D.S.P., O’Donnell C.J., Battese G.E., eds. (2005), *An introduction to efficiency and productivity analysis*, Springer Verlag, Berlin.
- Dell’Olio M., Hassink J., Vaandrager L. (2017), “The development of social farming in Italy: A qualitative inquiry across four regions”, *Journal of Rural Studies*, 56: 65-75.
- De Luca C., López-Murcia J., Conticelli E., Santangelo A., Perello M., Tondelli S. (2021), “Participatory process for regenerating rural areas through heritage-led plans: The RURITAGE community-based methodology”, *Sustainability*, 13, 9: 5212.
- De Rosa M., McElwee G., Smith R. (2019), “Farm diversification strategies in response to rural policy: A case from rural Italy”, *Land use policy*, 81: 291-301.
- Dezio C., a cura di (2020), *Paesaggi agrari resilienti: approcci e metodi per l’analisi di pratiche, processi e strategie territoriali*, FrancoAngeli, Milano.
- Fonte M., Cucco I. (2017), “Cooperatives and alternative food networks in Italy. The long road towards a social economy in agriculture”, *Journal of Rural Studies*, 53: 291-302.
- Forleo M.B., Giaccio V., Mastronardi L., Romagnoli L. (2021), “Analysing the efficiency of diversified farms: Evidences from Italian FADN data”, *Journal of Rural Studies*, 82: 262-270.
- Galluzzo N. (2018), “A non-parametric analysis of technical efficiency in Bulgarian farms using the FADN Dataset”, *European Countryside*, 10, 1: 58-73.
- Galluzzo N. (2021), “A quantitative analysis on Romanian rural areas, agritourism and the impacts of European Union’s financial subsidies”, *Journal of Rural Studies*, 82: 458-467.
- Garrone M., Emmers D., Lee H., Olper A., Swinnen J. (2019), “Subsidies and agricultural productivity in the EU”, *Agricultural Economics*, 50, 6: 803-817.
- Ilbery B., Bowler I., Clark G., Crockett A., Shaw A. (1998), “Farm-based tourism as an alternative farm enterprise: A case study from the Northern Pennines, England”, *Regional studies*, 32, 4: 355-364.
- Labianca M., Rubertis S.D., Belliggiano A., Salento A., Navarro F. (2020), “Social innovation, territorial capital and LEADER experiences in Andalusia (Spain) and in Molise (Italy)”, in Cejudo E., Navarro F., eds., *Neoendogenous development in European rural areas*, Springer, Cham, pp. 111-131.
- Liakos K.G., Busato P., Moshou D., Pearson S., Bochtis D. (2018), “Machine learning in agriculture: A review”, *Sensors*, 18, 8: 2674.
- Lillemets J., Fertő I., Viira A.H. (2022), “The socioeconomic impacts of the CAP: Systematic literature review”, *Land Use Policy*, 114: 105968.

- Novikova M. (2021), “Promoting Social Innovation Through Neo-Endogenous Development: The Case of the Austrian Region of Muehlviertel”, *Revista portuguesa de estudos regionais*, 59: 7-21.
- Pallathadka H., Mustafa M., Sanchez D.T., Sajja G.S., Gour S., Naved M. (2021), “Impact of machine learning on management, healthcare and agriculture”, *Materials Today: Proceedings*, 52, 1: 1-4.
- RICA Italia (2021), *Dati economici delle aziende agricole RICA*, dati disponibili al sito <https://agridata.ec.europa.eu/extensions/FADNPublicDatabase/FADNPublicDatabase.html>.
- Streifeneder T. (2016), “Agriculture first: Assessing European policies and scientific typologies to define authentic agritourism and differentiate it from countryside tourism”, *Tourism Management Perspectives*, 20: 251-264.

# *La rigenerazione sostenibile nei territori agrari. Il caso della Valdichiana*

di *Alessandro Bianchi\**, *Stefano Biagiotti\*\**

## **1. Il significato della rigenerazione urbana**

La rigenerazione urbana è un tema penetrato ormai in maniera pervasiva all'interno della disciplina urbanistica e, più in generale, nell'ambito dei processi di governo del territorio, al punto che compare costantemente come elemento centrale negli atti programmatici, nei piani urbanistici e nei provvedimenti legislativi a tutti i livelli, da quello nazionale a quelli regionali e comunali.

Tuttavia a questo marcato interesse non sembra corrispondere una reale comprensione del significato che va attribuito alla rigenerazione urbana, come dimostra il fatto che viene continuamente confuso con provvedimenti diversi come riqualificazione, ristrutturazione, risanamento, riabilitazione e via dicendo, considerandoli come sinonimi o similari.

Questa commistione risalta in modo evidente dalle numerose leggi regionali in materia e, soprattutto, dal Disegno di Legge “Misure per la rigenerazione urbana” in discussione in Parlamento e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che con la Misura M5C3 destina ben 2,8 miliardi alla voce “Rigenerazione urbana”. In entrambi i provvedimenti alle iniziali enunciazioni di principio sulla centralità della rigenerazione segue una dispersione delle azioni e delle risorse in altre direzioni.

Peraltro, fare chiarezza su questo punto non è una questione di natura puramente lessicale, perché è questa confusione che ha finora impedito di mettere a punto regole e finanziamenti specifici per la rigenerazione urbana, il che creerebbe le condizioni per pensare, pianificare e progettare la città e il territorio in modo del tutto diverso da quello che è stato dominante nel nostro Paese dalla seconda metà del secolo scorso, vale a dire espansione urbana, consumo di suolo, deterioramento dell'ambiente naturale.

\* Scuola La Fenice Urbana, UnitelmaSapienza.

\*\* Università Telematica Pegaso.



Dunque è necessario chiarire che quando parliamo di rigenerazione urbana parliamo dell'intervento su un *oggetto urbano* – un edificio residenziale, una fabbrica, una scuola, un convento, una caserma, una stazione ferroviaria, una colonia marina – finalizzato a modificarne il genere originario e conferirne uno diverso. Il che vuol dire, ad esempio, che se ristrutturiamo un edificio, riqualfichiamo una stazione, risaniamo una scuola, facciamo operazioni importanti, ma non rigeneriamo dato che la destinazione finale rimane la stessa.

Viceversa, per richiamare solo alcuni degli esempi più rilevanti, se un'area portuale-industriale diventa un centro di attività culturali, direzionali, ricreative e sportive (a Bilbao, a Glasgow), se un acquartieramento militare diventa un quartiere modello (a Freiburg im Breisgau), se un enorme distretto carbonifero viene bonificato, rinverdito e destinato ad attività museali, culturali, ricreative e residenziali (la Ruhr), questa è vera e propria rigenerazione urbana. E possiamo citare anche alcuni, sia pur rari, esempi nel nostro Paese: una centrale elettrica che diventa un Museo archeologico (Centrale Montemartini a Roma), una miniera di carbone che diventa patrimonio UNESCO (Miniera Serbariu a Carbonia), una fabbrica di automobili che diventa un centro poli-funzionale (la FIAT Lingotto a Torino).

Il punto è che l'esito finale della rigenerazione urbana deve essere il conferimento all'oggetto urbano dismesso di *caratteri essenziali e distintivi* diversi da quelli iniziali.

## **2. Un patrimonio dismesso e sconosciuto**

Oggetto della rigenerazione urbana è il patrimonio edilizio dismesso largamente presente nel Paese all'interno e all'intorno dei centri urbani, per lo più in condizioni di degrado e di insicurezza che comportano anche costi economici e sociali per la collettività. La conoscenza che abbiamo dell'entità e delle caratteristiche di questo patrimonio è molto scarsa perché le fonti informative sono poche, non sistematiche e i dati per lo più non disponibili. Tuttavia anche dal sommario quadro riassuntivo della situazione che è possibile mettere insieme, emerge la enorme dimensione di quel patrimonio.

Le aree industriali dismesse coprono complessivamente una superficie di 9.000 km<sup>2</sup>, vale a dire pari a quella di un'intera regione come la Basilicata; gli edifici di vario genere ammontano a circa 1 milione di unità; i siti monumentali abbandonati sono 50.000; gli edifici religiosi – chiese, conventi, abbazie, monasteri – sono circa 20.000; gli impianti sportivi 25.000; le linee ferroviarie in disuso ammontano a 1.600 km, con 1.700 stazioni chiuse; le cave dismesse sono 14.000; le miniere 3.000.

È facile capire che un patrimonio di questa entità se rimesso in gioco tramite una sistematica azione di rigenerazione è in grado di far cambiare il

verso delle politiche urbanistiche correnti e di modificare l'assetto delle città restituendo funzionalità, dignità e bellezza ai luoghi di vita.

La condizione di partenza, come accennato, è la conoscenza del patrimonio dismesso in tutte le sue caratteristiche quantitative e qualitative: ubicazione, dimensioni, tipologia, proprietà, stato di conservazione e altro ancora. Vale a dire un vero e proprio censimento da effettuare con cadenza periodica, al pari di quelli che l'ISTAT effettua per la popolazione, l'agricoltura, l'industria e il commercio.

In questa direzione il citato DDL "Misure urgenti per la rigenerazione urbana" stabilisce un punto fermo importante con la previsione di una banca dati del patrimonio edilizio inutilizzato, da costruire sulla base di appositi censimenti comunali da aggiornare con cadenza biennale. È un punto di partenza ineludibile.

### **3. La sostenibilità**

La sostenibilità non è un requisito connaturato alla rigenerazione urbana in quanto tale, bensì una qualità che occorre attribuirle muovendo dal presupposto che non è pensabile che una città, un territorio, un ambiente, un paesaggio vengano rigenerati in modo non sostenibile.

A partire dalla definizione canonica sancita fin dal 1987 dal WCED nel cosiddetto Rapporto Brundtland – "è sostenibile uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri" – per passare attraverso l'aggiustamento proposto da Elkington nel 1994 con la "Triple Bottom Line", fino alla definitiva messa a punto nel 1997 con il "Trattato di Amsterdam", si è pervenuti alla individuazione dei tre pilastri su cui si basa la sostenibilità: economico, sociale e ambientale. Questa condizione è stata assunta anche dal Parlamento Europeo che nel 2007 ne ha fatto oggetto di una raccomandazione diretta alla Commissione e agli Stati membri affinché provvedessero a ratificarla.

Dunque la linea della rigenerazione urbana, pur riguardando in modo specifico gli atti di governo del territorio e la politica urbanistica in particolare, va posta in stretta correlazione con le politiche economiche e sociali dalle quali deve trarre elementi di indirizzo e alle quali deve fornire elementi per la loro definizione.

In definitiva la rigenerazione urbana, oltre all'indiscutibile pregio di porre un'alternativa al consumo di suolo, di contribuire alla ridefinizione funzionale del patrimonio dismesso e di restituire dignità e bellezza agli spazi urbani, deve avere anche una rilevanza economica in termini di produzione e lavoro e una capacità di miglioramento delle condizioni di vita sociale nella città.

#### 4. La rigenerazione nei territori agrari. Il caso Valdichiana

Di rigenerazione si può parlare anche per i territori agrari, senza limitarsi al patrimonio edificato, ed oggi più che mai la problematica è aperta al pubblico dibattito.

Con la Legge 1 dicembre 2015 n. 194 nascono le comunità del cibo e della biodiversità, definite come degli ambiti locali derivanti da accordi che prevedano anche la riqualificazione delle aree dismesse o degradate e dei terreni agricoli inutilizzati.

La comunità del cibo diventa quindi il luogo nel quale sviluppare le relazioni dell'ambito locale, ma soprattutto diventa il tavolo di dialogo dei diversi *stakeholder*, al fine di perseguire gli obiettivi che si sono dati i partecipanti all'accordo, assurgere a quel luogo designato, dalla stessa collettività, alla programmazione, pianificazione e progettazione di interventi di sviluppo locale partecipato.

L'iniziativa, poi trasformatasi in un vero e proprio progetto scientifico di sviluppo locale, è nata per rispondere ad alcuni bisogni fatti emergere durante un evento pubblico l'8/09/2019, da qualche agricoltore presente. Al termine della presentazione del libro *Agricoltura Sostenibile. Sviluppo Locale e Sfide Globali* (Biagiotti, De Lorenzis, Di Matteo, Joime, 2019) nacquero un dibattito e un confronto costruttivo con gli imprenditori agricoli presenti, i quali lamentavano il loro disagio economico, la prospettiva futura di sviluppo locale e la non sostenibilità delle loro imprese.

Il sindaco di Civitella in Val di Chiana, presente tra i relatori, si assunse l'onere di portare le istanze emerse ad un tavolo con i sindaci degli altri comuni dell'area, per valutare se vi fossero le condizioni affinché si potesse strutturare un progetto di sviluppo dell'area.

Ed è proprio in questo contesto che nasce la Comunità del Cibo della Valdichiana con lo scopo di diventare regia per la progettazione e la pianificazione di un nuovo sviluppo locale sostenibile fondato su sette principi generali: tutela e ripristino dell'agrobiodiversità; sviluppo sostenibile; filiera locale; tutela e valorizzazione del paesaggio, tradizione-formazione-innovazione; reti di relazioni; condivisione e concertazione dal basso.

La Comunità del Cibo della Valdichiana insiste sul territorio dei Comuni di Arezzo, Castiglion Fiorentino, Cetona, Chianciano Terme, Chiusi, Civitella in Valdichiana, Cortona, Foiano della Chiana, Lucignano, Marciano della Chiana, Montepulciano, Monte San Savino, San Casciano dei Bagni, Sarteano, Sinalunga, Trequanda e Torrita di Siena, per un'estensione complessiva di 1.829 km<sup>2</sup>.

Al centro delle comunità del cibo vi sono la tutela, la valorizzazione e l'incremento di diversità biologica, agraria ed agroalimentare. È proprio su quest'ultimo concetto che si inserisce il nuovo modo di pensare a modelli di

edificazione a zero consumo di suolo rigenerando gli spazi non più utilizzati ad alta efficienza energetica, di conduzione agronomica riducendo drasticamente l'uso di prodotti fito-sanitari applicando i concetti dell'agricoltura di precisione e modificando gli ordinamenti colturali con specie tipiche e tradizionali. Vi è la necessità di ripensare ad uno sviluppo locale sostenibile con una alta attività di partecipazione. In sintesi la *mission* delle comunità del cibo è la “rigenerazione dei territori agrari” con una visione olistica e multidisciplinare.

Per comprendere la portata che avranno le comunità del cibo è necessario inquadrarle nel contesto europeo ed italiano.

In Europa di rilievo è quanto riportato nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni sulla “Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030”<sup>1</sup>, in merito all’importanza degli agricoltori custodi di preservare la biodiversità fornendoci cibi sicuri, sostenibili, nutrienti e a prezzi accessibili:

[...] Gli agricoltori sono i custodi delle nostre terre e, in quanto tali, svolgono un ruolo essenziale nel preservare la biodiversità: sono tra i primi a risentire delle conseguenze della sua perdita, ma anche tra i primi a beneficiare del suo ripristino. È grazie alla biodiversità che possono fornirci alimenti sicuri, sostenibili, nutrienti e a prezzi accessibili nonché assicurarsi il reddito necessario per sviluppare e far prosperare la loro attività. Il futuro dell’Unione non può prescindere dagli agricoltori europei, che devono continuare a essere il polo sociale ed economico di molte nostre comunità. [...]

Nel paragrafo dedicato ad inverdire le zone urbane e periurbane, sempre nella Comunicazione, la Commissione formula un invito alle Città europee a elaborare piani ambiziosi:

[...] Per riportare la natura nelle città e ricompensare l’azione delle comunità, la Commissione invita le città europee di almeno 20.000 abitanti a elaborare entro la fine del 2021 piani ambiziosi di inverdimento urbano, che includano misure intese a creare in città boschi, parchi e giardini accessibili e ricchi di biodiversità, orti, tetti e pareti verdi, strade alberate, prati e siepi, e che contribuiscano anche a migliorare i collegamenti tra gli spazi verdi, eliminare l’uso di pesticidi, limitare la falciatura eccessiva degli spazi verdi urbani e altre pratiche dannose per la biodiversità. La realizzazione di questi piani potrebbe mobilitare strumenti politici, regolamentari e finanziari. [...]

L’Unione europea ha ribadito l’importanza delle comunità anche nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al

1. Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni da [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ea0f9f73-9ab2-11ea-9d2d-01aa75ed71a1.0009.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ea0f9f73-9ab2-11ea-9d2d-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF).

Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni sulla Strategia dell'UE “Una strategia Dal produttore al consumatore per un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente”<sup>2</sup>, nel capitolo “Favorire la transizione” paragrafo “Ricerca, innovazione, tecnologia e investimenti”, tra le altre cose si legge:

[...] Un nuovo partenariato per sistemi alimentari sicuri e sostenibili per le persone, il pianeta e il clima nell'ambito di Orizzonte Europa istituirà un meccanismo di *governance* per la R&I che coinvolgerà gli Stati membri e gli attori dei sistemi alimentari dal produttore al consumatore, allo scopo di realizzare soluzioni innovative che generino benefici collaterali per l'alimentazione, la qualità degli alimenti, il clima, la circolarità e le comunità. [...]

ed ancora nelle conclusioni:

[...] Il Green Deal europeo è un'opportunità per conciliare il nostro sistema alimentare con le esigenze del pianeta e per rispondere positivamente al desiderio degli europei di prodotti alimentari sani, equi e rispettosi dell'ambiente. L'obiettivo della presente strategia è rendere il sistema alimentare dell'UE uno standard in materia di sostenibilità a livello globale. La transizione verso sistemi alimentari sostenibili richiede un approccio collettivo che coinvolga le autorità pubbliche a tutti i livelli di *governance* (comprese le comunità cittadine, rurali e costiere), gli attori del settore privato lungo tutta la catena del valore alimentare, le organizzazioni non governative, le parti sociali, i rappresentanti del mondo accademico e i cittadini. [...]

In Italia l'attualità dell'argomento è dimostrata con la modifica dell'art. 9 della Carta Costituzionale, nel quale è stato inserito l'ambiente, modificando il suo articolato in:

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.

Nel focus “Le scelte Strategiche e gli Obiettivi Strategici Nazionali (OSN) della Strategia Nazionale per lo sviluppo Sostenibile maggiormente attinenti al tema della biodiversità” (MiTE, 2022) che ha come obiettivo quello di verificare la coerenza della Strategia Nazionale della Biodiversità 2030 (SNB, 2030) con la SNSS, si legge nell'Area Pianeta:

2. Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni da [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a3c806a6-9ab3-11ea-9d2d-01aa75ed71a1.0009.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a3c806a6-9ab3-11ea-9d2d-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF).

- III. Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali.
- III.1 Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori.
- III.2 Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti.
- III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni.
- III.4 Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali.
- III.5 Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale.

È evidente che le comunità del cibo sono il modello previsto nella Strategia Nazionale della Biodiversità 2030 per creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali.

È chiara quindi l'intenzione, sia dello Stato italiano quanto dell'Unione europea, di promuovere aggregazioni locali che agevolino l'attuazione sia della "Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030" sia di "Una strategia dal produttore al consumatore per un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente"; aggregazioni che in Italia sono declinate come comunità del cibo.

La Comunità del Cibo della Valdichiana si è costituita il 18 maggio 2021, tra i soci ci sono Comuni, Associazioni di diverse categorie, soggetti privati, strade del vino e dei sapori e una fondazione. Nella stessa data è stata approvata la Carta ed ora è in procinto di redigere il piano strategico, il documento di programmazione triennale, aggiornato annualmente, in cui saranno identificati gli obiettivi, le azioni, gli ambiti di intervento, le risorse e i compiti affidati ai diversi soggetti partecipanti, nel breve, medio e lungo periodo. Nella definizione degli obiettivi e delle relative azioni saranno fatti emergere l'importanza della valorizzazione del lavoro di raccolta delle aspettative e dei bisogni che i soci esprimeranno nelle fasi di ricognizione. Le azioni del piano dovranno distinguersi da una parte verso le azioni volte al consolidamento della Comunità, e dall'altra nelle attività rivolte al territorio.

Nel mese di dicembre 2021, grazie all'iniziativa della Regione Toscana, la Comunità del Cibo della Valdichiana è stata inserita nell'elenco del MiPAAF tra i distretti dell'agroalimentare, ciò consentirà di partecipare al prossimo avviso per l'accesso alle agevolazioni sotto forma di contributo in conto capitale e/o di finanziamento agevolato, per la realizzazione del Programma di investimenti riguardante la filiera, potendo trovare risorse economiche per porre in atto delle azioni concrete, anche di rigenerazione dei fabbricati rurali costruiti durante la bonifica leopoldina, consentendo di lasciare alle generazioni future testimonianze del passato.

## Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (a cura di Francesca Cacace) (2022), *Rigenerazione urbana e territori agrari*, La Valdichiana Media S.r.l., Torrita di Siena.
- Biagiotti S., De Lorenzis I., Di Matteo U., Joime G.P. (2019), *Agricoltura Sostenibile. Sviluppo Locale e Sfide Globali*, Aracne, Roma.
- Biagiotti S., Iaccarino I., Rindone C.R. (2021), *Presente e futuro del turismo, tra sostenibile ed esperienziale*, La Valdichiana Media S.r.l., Torrita di Siena.
- Bianchi A., Placidi B. (2021), *Rigenerare il Bel Paese. La cura di un patrimonio dismesso e sconosciuto*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Fratini F. (2013), “I quartieri sostenibili di Friburgo”, *Urbanistica Informazioni*, 248, pp. 42-46.
- Giovannini E. (2019), *L'utopia sostenibile*, Laterza, Roma-Bari.
- MiTE (2022), *Strategia Nazionale Biodiversità 2030*, Direzione Generale per il Patrimonio Naturalistico, Divisione III-Biodiversità, Flora e Fauna, CITES, Roma, p. 17, testo disponibile al sito [www.mite.gov.it](http://www.mite.gov.it).

# *Istituzioni nel turismo al servizio dello sviluppo territoriale sostenibile*

di *Vincenzo Mini\**

## **1. Quadro d'insieme**

Risale a quasi cinquanta anni fa (secolo scorso - millennio scorso) un tentativo di ridefinire il concetto di turismo. Con il superamento dell'approccio mercantilistico con una visione che mettesse al centro l'esperienza turistica. Cioè non solo consumo e sfruttamento di beni e servizi anche non direttamente riferibili al comparto turistico ma con l'indicazione e la definizione puntuale della presenza di un corollario importante: *background tourism elements* (Jafari, 1974).

Elementi che caratterizzavano il contesto in cui esistevano sempre attività quali i servizi di supporto e le strutture fisiche turistiche, spinte, molto spesso in maniera controproducente, rispetto a visioni evolutive, dai classici meccanismi economici, ma permeate appunto da atmosfere che si sono formate da evoluzioni geografiche, sociali o culturali. In una parola, non nella accezione negativa che ha assunto però successivamente, attrazioni.

Restiamo pertanto nella più pertinente definizione completa e rileviamo che lo stesso autore li ha suddivisi in tre gruppi: naturali; socio-culturali e creati dagli esseri umani. Nonostante questa suddivisione tutti hanno la necessità di essere salvaguardati da un uso-consumo senza opporre con l'elusione di regole.

Quasi contemporaneamente si affermava una tassonomia relativa ai cosiddetti beni comuni che superava la visione pessimistica simboleggiata dal titolo di un articolo *The Tragedy of the Commons* (Hardin, 1968) e ci si allontanava, anche in questo caso, da un approccio mercantilistico. Si partiva dal rapporto tra bene e utilizzatore e tramite la loro interconnessione si cercava di delimitare l'individuazione dei beni in quattro tipologie più o meno escludibili e/o sottraibili: beni pubblici, beni privati, beni di club e risorse comuni.

\* Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.



Queste ultime difficili da amministrare e gestire sia a livello locale che globale, difficoltà che si potevano superare mettendo al centro la riflessione sul paradigma dello sviluppo locale e sul concetto di *local empowerment*, cioè la possibilità per le comunità di autogestione delle risorse locali (in questo caso risorse di uso collettivo) e l'opportunità di definire autonomamente le regole di uso-appropriazione. Questo concetto si fondava, infatti, sulla valorizzazione delle risorse territoriali e delle identità locali che devono essere messe a sistema superando le inevitabili discrasie derivanti dalla appropriazione e dalla fornitura senza regole o in elusione di esse. Nel primo caso con adeguate ripartizioni della risorsa oppure da una sua limitazione temporale o spaziale. Nel secondo caso con una pertinente organizzazione del sistema e del suo essere resistente e appropriata nel tempo.

Le analisi, da effettuare a più livelli, dovevano tenere conto di questa complessità e rivolgersi agli individui, alle azioni collettive e alle istituzioni. Nonché, con criterio empirico, analizzare preliminarmente: le caratteristiche morfologiche del luogo e le sue condizioni materiali, ricorrendo alla suddivisione succitata di Jafar Jafari; successivamente le peculiarità delle comunità di persone interessate, cioè apertura o chiusura verso le disposizioni comportamentali e la suddivisione delle risorse tra i membri; infine, risultato da perseguire prioritariamente, dopo l'acquisizione empirica, della configurazione delle regole in uso tra gli attori coinvolti. Regole da non riscontrare con una visione monadica ma da inserire in una relazione molteplice. Maggiormente se devono essere applicate in un campo di azioni composto da più attori che intervengono in una situazione.

Da evidenziare, a questo punto, un lavoro fondamentale teso a realizzare una classificazione di regole operative e basilari rilevanti, ordinando le regole a partire dal loro impatto sugli elementi di una situazione di azione. Ne risulta una classificazione con sette tipi di regole che concernono posizioni, confini, scelte, aggregazioni, informazioni, pagamenti e scopi (Ostrom, 2005).

Un passo importante quello suddetto ma per avere risultati concreti per il nostro studio è necessario introdurre dei principi che agendo direttamente sugli interessi, individuali e collettivi, e quindi sugli incentivi dei soggetti coinvolti, facilitano il rispetto nel tempo delle istituzioni autonomamente realizzate. Sono sempre il frutto di studi di Elinor Ostrom (1990) e vengono definiti *design principles* che permettono di individuare quegli assetti istituzionali facilitatori della buona autogestione e della cooperazione tra gli individui. Sono otto principi relativi al disegno di istituzioni di autogoverno che potranno assolvere in maniera adeguata il loro compito. La loro adeguatezza dipende (1) dalla definizione precisa dei confini della risorsa, così come degli individui-organizzazioni che hanno diritto a utilizzarla, (2) dalla corrispondenza tra le regole di appropriazione e di fornitura, da una parte, e le condizioni locali, dall'altra (proporzionalità fra costi e benefici), (3) da una modalità partecipativa che permette alle persone coinvolte di prendere parte alle decisioni sulle

regole da adottare, (4) da attività continue di monitoraggio delle condizioni biofisiche della risorsa in comune e del comportamento delle persone che ne usufruiscono, (5) da un sistema di sanzioni progressivo, (6) dalla presenza forte di meccanismi per la risoluzione dei conflitti fra gli attori coinvolti, (7) dal riconoscimento da parte delle organizzazioni esterne delle libertà che garantiscono alle persone un diritto a organizzarsi e organizzare, (8) dalla presenza di una pluralità di livelli in cui sono organizzate le modalità di *governance* della risorsa in comune tali da non incorrere in sovrapposizione e conflitti.

Il risultato coerente di tali passaggi è propedeutico al disegno di istituzioni veramente prodotto del territorio e non come nei casi prospettati, dalle realtà statali e del mercato, con l'esplicazione di soluzioni standard e non attente al territorio interessato dal fenomeno. Istituzioni che consentono la proprietà comune di risorse e sono appunto istituzioni idonee, capaci cioè di mantenere le caratteristiche di fondo nonostante la presenza di agenti interni ed esterni, qualche volta, confliggenti agli obiettivi prefissati.

Parliamo di istituzioni al plurale e non semplicemente di una ricetta, preconfezionata uguale per tutti, per governare. Inoltre riscontrare degli strumenti per comprendere in maniera approfondita la struttura della diversità istituzionale non è certo traguardo di poca importanza (Vitale, 2010).

Tornando ai beni comuni nel campo della nostra disamina, il turismo, è ulteriormente essenziale capire che ci troviamo di fronte a un tipo di risorsa condivisa, evoluta da un concetto base di bene comune. Cioè territori interessati dal fenomeno turistico o potenzialmente tali in cui devono essere calate regole chiare e non preesistenti da parte di istituzioni. Oppure territori soggetti a fenomeni cosiddetti di *overtourism* in cui è indispensabile attuare misure condivise di risposta corrispondente, al suddetto fenomeno negativo, sempre con il supporto delle istituzioni. Considerando anche che, molto spesso, si tratta di territori considerati per esempio patrimonio comune dell'umanità, una delle diverse denominazioni di salvaguardia di luoghi, in cui è doveroso sforzarsi di partecipare e concorrere alla loro protezione. Da ricordare, sempre che intendiamo intervenire sugli elementi di sfondo turistico, che questi sono suddivisi in tre gruppi: naturali; socio-culturali e creati dagli esseri umani e tutti debbono e possono essere interessati da percorsi di protezione e, se non confliggenti, di valorizzazione.

Dal punto di vista temporale, dopo una fase di standardizzazione del prodotto turistico, si sono avute delle singolarità, o con una definizione più completa delle peculiarità, a cui far riferimento che hanno fatto risaltare i *background tourism elements (BTE)*.

La prima è sicuramente il luogo che potenzialmente deve esprimere caratteristiche uniche e difficilmente riscontrabili in altri territori, rilevabili da persone attente e non soggette a fenomeni di omologazione.

Queste sinergie, ed è la seconda peculiarità, permettono di esprimere giudizi di valore, non prevalentemente economici, rispetto alla destinazione e

all'esperienza. Mentre il costo economico viene misurato non solo sulla tangibilità del prodotto ma in maniera preponderante dai *BTE*.

Anche se, per completezza, una legge economica viene applicata, anzi precisamente viene disapplicata, non essendoci una stanchezza legata al pensare e ancora di più all'usufruire di un prodotto turistico. A differenza dell'acquisizione di prodotti materiali che in presenza di acquisti ripetuti tendono a produrre via via minore soddisfazione, definita legge dell'utilità marginale decrescente, nel caso di attività turistiche questo non accade in maniera automatica poiché tra l'altro la varietà è molto più ampia, dislocata geograficamente, personalizzata.

Ritorniamo pertanto al luogo che, a differenza degli altri mercati di scambio, risulta essere/divenire interessato alla fruizione sia della parte materiale che ancora di più degli elementi turistici di sfondo dalla persona protagonista in presenza e a cui non deve difettare il tempo per avvalersi del luogo. Da sottolineare, luogo autentico nella sua unicità e nella sua risposta al bisogno e non creato in maniera artificiale come per esempio le improbabili piste da sci in territori non soggetti a fenomeni atmosferici corrispondenti.

E ancora, il tempo, unico e non ripetibile, è un'altra peculiarità, poiché non avvalersi di un contesto turistico in un dato momento significa perderlo e anche si trattasse di un prodotto standard esiste una differenza intrinseca nella sua fruizione in quella particolare unità di tempo dettata anche in questo caso dagli elementi di sfondo turistico.

Da ultimo l'esperienza e/o la soddisfazione, in special modo quella derivante dai *background tourism elements* che non decade né tantomeno scompare e serve da fondamenta per i passaggi successivi nella creazione della consapevolezza del luogo.

Accennando alle istituzioni, attori nel contesto turistico, già presenti, si può rilevare la *Destination marketing organisation* (DMO) il cui ruolo è quello di coordinare in modo imparziale la promozione di una destinazione, e in un modo olistico che accresca i benefici economici e sociali per la comunità più ampia (Pike, 2018). Questa definizione sembrerebbe rispondere al quadro precedentemente tratteggiato ma nell'applicazione sui territori ciò non avviene se non in minima parte e sicuramente non in una prospettiva olistica. Ciò avviene poiché, tale organizzazione, è improntata alla visione che scaturisce dalla presenza della parola *marketing* che indirizza tutte le sue contestualizzazioni.

Appare più consono al prosieguo della trattazione rilevare il concetto di *Destination management* (DM) più ampio del precedente e sicuramente più adatto a una implementazione puntuale dei principi e delle regole precedentemente esposte.

Negli anni è stato definito come atto a incentivare un flusso di turisti in un'area con un sistema di pianificazione e controllo delle attività da sviluppare con una tipologia di gestione strategica (Della Corte, 2000). Ad alimentare i

flussi turistici con decisioni strategiche, organizzative e operative ma sensibili a una visione di sostenibilità di lungo periodo (Martini, 2005). Ad identificare e comprendere le relazioni e le interazioni tra gli attori operanti sul territorio sensibilizzandoli agli effetti che l'ambiente competitivo ha nei confronti del sistema che costituisce la destinazione dei flussi turistici (Presenza, 2007).

A nostro parere, in queste definizioni si rileva, pur con una sicura evoluzione, la presenza dell'interesse, che sembrerebbe preponderante, di un turismo estrattivo e non creatore di opportunità per il territorio.

Introduciamo brevemente, sempre per circoscrivere il nostro quadro di insieme, la definizione dei *social network site*. Facciamo un passo indietro e inizialmente definiamo i *social media* e prendiamo a prestito la definizione più utilizzata riportata da Kaplan e Haenlein (2010): "Social Media is a group of Internet-based applications that build on the ideological and technological foundations of Web 2.0, and that allow the creation and exchange of User Generated Content".

Nei *social media* troviamo flessibilità nel soddisfare i bisogni e le capacità sociali dei cittadini. Potenzialmente abilitano e stimolano le relazioni e la partecipazione dei fruitori connessi in rete. Inoltre risulta più facile classificare i diversi tipi di *social media*: mondi sociali virtuali (second life, metaverso); mondi di gioco virtuali; progetti collaborativi; blog; comunità di contenuti (video, foto, testi, ecc.) e *social network site* (SNS).

I SNS richiedono la presenza di una piattaforma digitale che abilita la creazione di reti sociali all'interno del web.

La prima definizione è riportata in uno studio di Boyd e Ellison (2007) e parla di un servizio basato sul web che consente all'utente di costruire un profilo pubblico o semipubblico, creare una lista di utenti con cui condividere connessioni, vedere e attraversare le liste di connessione.

## 2. Prime conclusioni

È stato brevemente rilevato che le istituzioni possono essere fragili a fronte di uno scollamento tra i complessi di regole, anche informali ma quanto meno riconosciute nei costumi locali, che portano a una perdita di coerenza, prestigio e utilità di esse. È stato osservato che è possibile per scegliere e valutare le istituzioni concettualizzarle attraverso un criterio funzionale o cognitivo oppure facendoci guidare da un approccio relazionale. Temporalmente il comparto turismo è evoluto come oggetto di indagine scientifica da una base principalmente pratica/applicata (Jafari, 2001). Si è riconosciuta la nascita e il consolidamento di un turismo sostenibile, non solo come etichetta, intraprendendo, potenzialmente per ogni territorio, un percorso di eventuale rigenerazione. Ciò deve basarsi su una solida analisi scientifica delle sue caratteristiche e sulla successiva attuazione di adeguate strategie di pianificazione e gestione.

E in questa ottica l'ipotesi da verificare è se in una ottica di sostenibilità territoriale e piattaforma partecipativa possa esserci una rivisitazione della organizzazione proposta oppure una sua evoluzione in istituzione con approccio relazionale che permetta il superamento delle fragilità accennate. Fragilità che si riscontra nell'orientamento attuale in cui si tende ad aumentare la competitività di una destinazione attraverso la collaborazione delle sole autorità-enti-imprese del settore turistico, superabile, per esempio, con l'individuazione di partnership tese a proporre-facilitare una visione collettiva e sostenibile del territorio con attività che devono essere riformulate per rispondere alla sfida del superamento della fragilità con la cognizione che inoltre oggi giorno la tecnologia si sta rapidamente integrando in ogni parte della nostra vita, quindi non dovrebbe sorprendere che abbia avuto un impatto anche su una delle consistenze più importanti del XXI secolo: il fenomeno turismo. Nuovi attori e attività che conducano al risultato finale di una istituzione che fornisca sviluppo territoriale sostenibile non legato a una visione estrattiva del turismo e con itinerari di rigenerazione.

La proposta è quella di rivisitare una istituzione presente oppure crearne una ex novo che attui i passaggi indirizzati, come detto, dai principi e dalle regole espliciti che contempli inoltre e in aggiunta, data anche la distanza temporale dalla stesura di tali principi e regole, l'utilizzo della strumentazione pervasiva e onnipresente dei *social network site*.

Con questa strumentazione ed elencate le prerogative, l'utilizzo deve rispondere a ulteriori criteri di non riscontro delle negatività che, in special modo negli ultimi tempi, si stanno palesando in maniera preoccupante. Affrontare e superare questa sfida in una applicazione pratica è il passaggio successivo di questo lavoro teorico preparatorio.

## Riferimenti bibliografici

- Boyd D.M., Ellison N.B. (2007), "Social network sites: Definition, history, and scholarship", *Journal of Computer-Mediated Communication*, 13, 1: 210-230.
- Della Corte V. (2000), *La gestione dei sistemi locali di offerta turistica*, Cedam, Padova.
- Giordana F. (2004), *La comunicazione del turismo - Tra immagine, immaginario e immaginazione*, FrancoAngeli, Milano.
- Hardin G. (1968), "The Tragedy of the Commons", *Science*, 162, 3859: 1243-1248.
- Jafari J. (1974), "The components and nature of tourism: The tourism market basket of goods and services", *Annals of Tourism Research*, 1, 3: 73-89.
- Jafari J. (2001), "The scientification of tourism", in Smith V.L., Brent M., eds., *Hosts and guests revisited: Tourism issues of the 21<sup>st</sup> century*, Cognizant Communications, New York, pp. 28-41.
- Kaplan A.M., Haenlein M. (2010), "Users of the world, unite! The challenges and opportunities of Social Media", *Business Horizons*, 53: 59-68.

- Martini U. (2005), *Management dei sistemi territoriali. Gestione e marketing delle destinazioni turistiche*, Giappichelli, Torino.
- Martini U. (2014), *Management e marketing delle destinazioni turistiche territoriali*, McGraw-Hill, Milano.
- Ostrom E. (1990), *Governing the Commons: The evolutions of Institutions for Collective Actions*, Cambridge University Press, New York (trad. it.: *Governare i beni collettivi*, Marsilio, Venezia, 2006).
- Ostrom E. (2005), *Understanding institutional diversity*, Princeton University Press, Princeton NJ.
- Pike S. (2018), *Tourism marketing for small businesses*, Goodfellow Publishers Limited, Oxford.
- Presenza A. (2007), *Destination Management Organization. Ruolo, organizzazione ed indicatori di performance*, FrancoAngeli, Milano.
- Rossi A., Goetz M., (2011), *Creare offerte turistiche vincenti con Tourist Experience Design*, Hoepli, Milano.
- UNEP, UNWTO (2005), *Making Tourism More Sustainable: a guide for Policy Makers*, UNEP, Paris.
- Vitale T. (2010), “Società locali e governo dei beni comuni”, *Aggiornamenti sociali*, 2: 91-101.
- WTO (2004), *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A guidebook*, UN-WTO, Madrid.

# *Misurare la predisposizione alla sostenibilità delle destinazioni turistiche. Una proposta operativa a partire da uno studio pilota della destinazione turistica Puglia*

di *Federica Epifani\**

## **1. Introduzione**

Il contributo presenta i primi risultati del progetto “Tools and methodologies for a smart evolution of governance”, finanziato nell’ambito del programma REsearch For INnovation della Regione Puglia. L’obiettivo della ricerca è quello di pervenire alla definizione di strategie intelligenti per la mitigazione degli impatti ambientali derivanti dal turismo.

In particolare, si propongono quattro indici utili a valutare la propensione dei territori di mettere in atto strategie di contenimento del degrado ambientale. Si tratta di quattro indici complessi volti a descrivere in maniera sintetica altrettanti aspetti del profilo turistico regionale: l’Indice Territoriale di Protezione Ambientale (ITePA), il Networking Attitude Index (NAI), il Green Tourism Index (GTI) e l’Indice di Qualità Territoriale (IQT).

L’utilità di tali indici è anzitutto quella di restituire una fotografia della capacità di risposta dei territori alle pressioni ambientali derivanti dal turismo. Inoltre l’elevata reperibilità dei dati, anche in ottica diacronica, rende tali indici potenzialmente funzionali ad analisi predittive a supporto delle esigenze di pianificazione della destinazione.

## **2. La questione ambientale nella *governance* turistica della Regione Puglia**

Negli ultimi tre lustri la Puglia ha conosciuto uno sviluppo turistico significativo: nel 2019 si è registrato un aumento degli arrivi pari al 71% rispetto al dato del 2005, mentre per lo stesso periodo l’incremento delle presenze è

\* Dipartimento di Beni culturali, Università del Salento.

stato pari al 42%<sup>1</sup>. Una tendenza, questa, che sembrerebbe essere confermata anche per l'anno 2021, e che compensa gli effetti che il Covid-19 ha avuto sul turismo nel 2020 sebbene la Puglia sia stata una delle regioni che meglio ha retto la crisi. Le motivazioni di questa performance tutto sommato positiva sono da ritrovarsi certamente nella vocazione turistica della destinazione, che vede una prevalenza dell'attrattore balneare, il quale si accompagna in larga parte ad attività outdoor, nonché al progressivo affermarsi, accanto al turismo "mainstream", di forme di turismo alternative orientate all'esperienzialità e all'immersività, oltre che alla sostenibilità. Tuttavia un'esauriente analisi della performance turistica della regione volta ad una lettura predittiva delle possibili traiettorie non può prescindere da alcuni cenni relativi a specifiche linee di *governance*, nel caso di specie con particolare riferimento al ruolo ricoperto dall'ambiente nella gestione sostenibile della Regione Puglia quale destinazione turistica composita.

A partire dal 2011 la Regione Puglia ha intrapreso un lungo e complesso iter di ristrutturazione della propria *governance* turistica. Una delle tappe cruciali di questo percorso – di cui non è purtroppo possibile rendere conto in queste pagine – è il lancio, nel 2016, del Piano Strategico per il Turismo 2016-2025, da qui in poi Puglia365.

In Puglia365 la questione ambientale è presentata come un'imprescindibile condizione di contesto. Si rileva una lettura apparentemente funzionalista, secondo cui l'ambiente è meritevole di tutela in quanto attrattore e in quanto elemento necessario alla preservazione dell'ecosistema turistico. Tuttavia una siffatta interpretazione del Piano Puglia365 sarebbe decisamente riduttiva: esso infatti va contestualizzato entro la più ampia cornice della Programmazione Europea 2014-2020 la quale ha previsto, tra le altre cose, la progettazione e l'implementazione di un ampio spettro di interventi e servizi ambientali di cui le strategie di valorizzazione turistica e culturale del piano avrebbero dovuto beneficiare – è al momento ancora prematuro valutarne gli effetti – ma con indubbie ricadute sulle comunità locali ivi insistenti. È evidente perciò che, più che ad un approccio funzionalista e spiccatamente antropocentrico all'ambiente, Puglia365 cerchi di dar seguito ad un'interpretazione dell'ambiente quale valore trasversale, elemento cruciale nella definizione di una strategia turistica che si dichiara multisettoriale e multilivello. Un impianto, questo, che si ritrova nel Piano Strategico Nazionale per il Turismo – lanciato nel 2017 – e ribadito nel 2021 dalla Strategia dell'Unione Europea per il Turismo Sostenibile.

Un obiettivo implicito è, probabilmente, quello di "territorializzare" il rischio ambientale, e cioè di inglobare, all'interno delle strategie programmatiche territoriali, le misure necessarie a prevenire o, quantomeno, fronteggiare il

1. Elab. personali dell'autrice su dati ISTAT e Pugliapromozione, ultima revisione aprile 2022.



verificarsi di un evento entropico ritenuto probabile (Epifani, Pollice, 2020). In questo senso va letta la particolare attenzione attribuita da Puglia365 ad alcuni *prodotti* turistici che richiedono la messa in atto di specifiche strategie di valorizzazione. In taluni casi, tali *prodotti* s'identificano con vere e proprie destinazioni turistiche emergenti collocate per lo più o in prossimità delle aree ad elevata presenza turistica o nelle aree interne, le quali spesso presentano una significativa dotazione patrimoniale in termini naturalistici, culturali ed esperienziali ma un sistema di offerta turistica non sempre adeguatamente sviluppato, sia perché la domanda turistica, spontanea o indotta, è piuttosto recente, sia perché si tratta non di rado di aree caratterizzate da una storia di spopolamento, estrattivismo e deterritorializzazione con effetti deteriorativi del patrimonio territoriale stesso (Ciervo, 2021). In questi casi, il ruolo del turismo (esperienziale, sostenibile, *slow*) quale leva di sviluppo territoriale, nonché di preservazione e valorizzazione delle emergenze culturali e ambientali, viene esplicitato in dispositivi strategici e di pianificazione coevi o immediatamente successivi a Puglia365, come le Strategie d'Area delle quattro aree SNAI pugliesi<sup>2</sup>, o le Strategie di Sviluppo Locale dei GAL. Se, da un lato, il riconoscimento del turismo quale leva di sviluppo territoriale sostenibile è principio condiviso e riscontrabile in gran parte dei dispositivi di *governance* e di pianificazione che incidono direttamente o indirettamente sulla definizione delle stesse strategie turistiche e suggerisce un progressivo spostamento dell'azione degli attori locali verso un approccio preventivo nei confronti del rischio ambientale – anche attraverso interventi proattivi –, dall'altro è necessario dotare le destinazioni turistiche emergenti di adeguati strumenti di monitoraggio (Torres Delgado, Saarinen, 2014; Gasparini, Mariotti, 2021). Allo stesso modo le destinazioni turistiche mature potrebbero beneficiare, accanto ai tradizionali indicatori di performance, di ulteriori indicatori in grado di rappresentare la predisposizione territoriale a mettere in atto risposte di mitigazione dell'impatto ambientale derivante dalla pressione turistica.

La proposta di quattro indici territoriali intende rispondere proprio a questa esigenza.

### **3. Studio della vocazione turistica pugliese**

Per contestualizzare il procedimento di costruzione degli indici, nonché il relativo utilizzo, è utile fornire alcuni cenni in merito ai profili di turisticità della regione prendendo le mosse dal concetto di vocazione territoriale; un concetto di difficile operazionalizzazione eppure centrale, in maniera più o meno esplicita, in ambito strategico e pianificatorio (Banini, 2013; Epifani, Pollice, Urso, 2021).

2. Gargano, Monti Dauni, Alta Murgia e Sud Salento.

Nel caso in esame si prendono le mosse dallo studio volto alla misurazione e categorizzazione della vocazione territoriale turistica dei comuni italiani effettuato da ISTAT nel 2020.

I criteri utilizzati sono, oltre che di natura geografica e antropica, anche di carattere quantitativo, relativi in particolare al numero di presenze assolute (superiori rispetto al 1° decile dei comuni della medesima categoria) e relative (per abitante o per km<sup>2</sup>, maggiori rispetto al 1° quartile dei comuni della categoria di riferimento): perciò, tale criterio è indicativo di una pressione sul territorio, che aumenta per quantità e tipologia all'aumentare del livello di vocazione turistica del comune.

I dati restituiscono una regione ad alto livello di turisticità, prevalentemente marittima; tuttavia è indicativo il fatto che ben il 62% dei comuni pugliesi, pur rientrando nella categoria di comune turistico, non abbiano sviluppato una vocazione turistica chiaramente definita. Questo si rileva anche cambiando la scala territoriale di riferimento, focalizzando l'attenzione sui Sistemi Turistici Locali<sup>3</sup>. Perciò, ad esempio, la categoria dei comuni turistici senza vocazione specifica nel Salento supera addirittura il 64%. Il Salento, però, è anche il STL che presenta la vocazione turistica più polarizzata, con ben 28 comuni classificati come destinazioni marittime, cui se ne aggiungono altri 6 che all'attrattore marittimo associano anche quello culturale, storico, artistico e paesaggistico. Invero, sono tre i STL che individuano nella risorsa marittima l'attrattore principale (oltre al Salento, Bari e la Costa, Magna Grecia), mentre uno (Valle d'Itria) si configura come il STL con il più elevato livello di vocazione differenziata e un altro (Puglia Imperiale) quello con la vocazione meno definita. Infine, l'area del Gargano e Monti Dauni, la cui offerta è polarizzata sui comuni a vocazione marittima, culturale, storica, artistica e paesaggistica, è anche quello con il maggior numero di comuni non turistici.

La maggior parte dei comuni dotati di vocazione turistica specifica e ad elevato livello di sviluppo è collocata sulla costa. Questo, da un lato, evidenzia la necessità di porre l'attenzione sui rischi legati alla pressione proprio su aree

3. Introdotti dalla Legge quadro sul turismo n. 135/2001 i sistemi turistici locali rappresentano di fatto un territorio omogeneo dal punto di vista della dotazione di capitale culturale, sono responsabili della gestione integrata dei servizi connessi all'accessibilità, alla fruibilità, alla promozione del territorio, nonché più in generale dell'attivazione ed implementazione di strategie di sviluppo della destinazione turistica secondo il paradigma della sostenibilità. Nello specifico, i sistemi turistici locali individuati dalla Regione sono sei, in larga parte, ma non del tutto, corrispondenti alle sei province pugliesi e tutti caratterizzati da uno specifico assetto attrattivo che, oltre a presentare un'offerta turistica prevalente, dimostrano una spiccata matrice identitaria: il Gargano e Monti Dauni, corrispondente con il territorio della provincia di Foggia; Bari e la costa; la Puglia di Federico II, comprendente i comuni della provincia di Barletta-Andria-Trani; Valle d'Itria e Murgia dei trulli, nell'entroterra tra Bari, Brindisi e Taranto; Magna Grecia e Gravine, a cavallo tra le province di Taranto e Bari; Salento, corrispondente alla provincia di Lecce e ai comuni meridionali delle province di Brindisi e Taranto.

ad elevata fragilità; dall'altro si rileva anche il rischio, per i territori dell'entroterra, dell'acuirsi di processi di depauperamento determinati, oltre che dall'endemico spopolamento, anche da fenomeni di estrattivismo funzionale al mantenimento della capacità di carico delle destinazioni turistiche maggiori.

#### **4. Elaborazione degli indici**

Sulla base di queste riflessioni preliminari sono stati elaborati quattro indici complessi volti a descrivere in maniera sintetica quattro aspetti del profilo turistico regionale. Si tratta, nello specifico, dell'Indice Territoriale di Protezione Ambientale (ITePA), del Networking Attitude Index (NAI), del Green Tourism Index (GTI) e dell'Indice di Qualità Territoriale (IQT). Si tratta di indici complessi elaborati a partire da dati raccolti attraverso uno scraping multifonte. La reperibilità dei dati è elevata, poiché sono state consultate fonti open-access (open data, Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, reportistica). Questo assicura una facile applicazione e replicabilità, potenzialmente anche a livello nazionale.

L'utilità di tali indici, infatti, è innanzitutto quella di restituire una fotografia di quella che è la capacità di risposta attuale dei territori alle pressioni ambientali derivanti dal turismo. Inoltre l'elevata reperibilità dei dati, anche in una prospettiva diacronica, rende tali indici funzionali ad analisi predittive.

##### *4.1. Indice Territoriale di Protezione Ambientale*

Indica la predisposizione di un comune ad attivare o aderire a iniziative atte alla salvaguardia del capitale territoriale, con particolare riferimento – ma non limitatamente – al capitale naturale. Per il calcolo, sono stati considerati i seguenti indicatori:

- l'adesione del comune ad un parco nazionale (fonte: [www.mite.gov.it](http://www.mite.gov.it); [ISPRA](http://ISPRA.it); [puglia.con](http://puglia.con));
- l'adesione del comune ad un parco regionale (Atlante Socio-Economico delle Aree protette italiane, 2017; [puglia.con](http://puglia.con));
- la presenza di aree marine protette (Atlante Socio-Economico delle Aree protette italiane, 2017; [puglia.con](http://puglia.con));
- la presenza di riserve statali ([puglia.con](http://puglia.con));
- la presenza di riserve regionali ([puglia.con](http://puglia.con));
- la presenza di siti Natura 2000 (Atlante Socio-Economico delle Aree protette italiane, 2017).

Per ognuna delle forme di tutela considerate viene attribuito valore 1 se presente nel comune. Tale punteggio viene poi rapportato al totale regionale calcolato per ogni forma di tutela.

I valori così ponderati sono stati sommati per comune e normalizzati secondo il metodo min-max.

## 4.2. *Networking Attitude Index*

L'attitudine a fare rete da parte dei comuni è considerato un elemento rafforzativo degli assetti di *governance* locale. La letteratura ha già evidenziato come, nel contesto italiano, soprattutto i comuni di minori dimensioni trovino in contesti reticolari un'opportunità di *empowerment* e di miglioramento del livello di proattività e della capacità istituzionale oltre che di quella progettuale (Pollice, Rinella, Epifani, 2021; Gattullo, Morea, 2021).

È pertanto ipotizzabile che un elevato livello di attitudine reticolare possa incidere sul miglioramento della vocazione turistica.

Per la costruzione di questo indice sono stati presi in considerazione i seguenti indicatori:

- comune rientrante in un'area SNAI (Agenzia per la Coesione Territoriale);
- adesione del comune ad un GAL (PSR Puglia);
- adesione del comune alla rete Borghi Autentici d'Italia ([www.borghiautenticiditalia.it](http://www.borghiautenticiditalia.it));
- adesione del comune alla rete Borghi Più Belli d'Italia (<https://borhipiubelliditalia.it>);
- adesione del comune al Patto dei Sindaci per il Clima ([www.pattodeisindaci.eu](http://www.pattodeisindaci.eu)).

Per ognuna delle reti considerate, all'adesione del comune viene attribuito un punteggio pari a 1. La normalizzazione è avvenuta rapportando il punteggio attribuito al singolo comune al totale regionale relativo ad ogni rete. I punteggi vengono aggregati per somma, standardizzati secondo il metodo z-score e trasformati in t-score.

## 4.3. *Green Tourism Index*

Il Green Tourism Index si propone di valutare l'attitudine dell'offerta ricettiva e attrattiva territoriale ad acquisire forme e modalità operative che tutelino e valorizzino i servizi ecosistemici.

Viene elaborato a partire da quattro indicatori elementari:

- numero di agriturismi (ISTAT, Pugliapromozione, 2021);
- numero di masserie didattiche (Pugliapromozione, 2021);
- numero di campeggi (ISTAT, 2021);
- adesione a parchi agricoli (sit.puglia, 2021).

I dati raccolti sono stati normalizzati rapportando l'elemento alla superficie comunale.

I dati normalizzati sono stati poi standardizzati secondo il metodo degli z-score, poi trasformati in t-score.

L'indicatore di sintesi è stato ottenuto attraverso media aritmetica dei 4 indicatori elementari.

#### 4.4. *Indice di Qualità Territoriale*

L'indice di Qualità Territoriale è utile a misurare il grado di tutela e valorizzazione del capitale territoriale comunale. Gli indicatori utilizzati sono:

- presenza di un sito UNESCO ([www.unesco.it](http://www.unesco.it));
- Bandiera Blu ([www.bandierablu.org](http://www.bandierablu.org));
- Bandiera Arancione ([www.bandierearancioni.it](http://www.bandierearancioni.it));
- presenza/adesione ad ecomusei.

Per ognuno degli elementi, viene attribuito valore 1 se presente nel comune. Tale punteggio viene poi rapportato al totale regionale calcolato per ogni riconoscimento/marchio.

I valori così ponderati sono stati sommati per comune e normalizzati secondo il metodo min-max.

Nella fig. 1, si fornisce una rappresentazione cartografica degli indici.

### 5. **Alcune riflessioni conclusive**

La disamina di specifici fattori territoriali (come la dotazione di capitale territoriale, specificità dell'offerta turistica, ecc.) e di *governance* (come l'adesione a reti sovralocali volontarie) che intervengono direttamente e indirettamente sulla definizione delle strategie turistiche, risulta metodologicamente funzionale ad un'analisi puntuale del territorio, nonché di facile operazionalizzazione.

In questo senso, gli indici proposti appaiono piuttosto efficaci nel cogliere e sintetizzare proprio questi fattori qualitativi e di rappresentarli al fine di analizzarli tanto in chiave sincronica quanto in chiave diacronica. Ciò significa individuare, a partire dall'attenta osservazione della distribuzione spaziale – e in questo il supporto della cartografia è fondamentale –, specifiche attitudini territoriali rispetto al rapporto tra turismo e ambiente. Ad esempio, si rileva una maggiore predisposizione delle aree costiere – a più elevata fragilità e spesso soggette ad *overtourism* – all'istituzionalizzazione di forme di tutela ambientale, secondo un approccio che in molti casi è compensativo, oltre che preventivo. O ancora, le aree dell'entroterra contermini alle destinazioni turistiche maggiori presentano una significativa connotazione *green* dell'offerta turistica; questa, a sua volta, si sviluppa certamente a seguito della saturazione, soprattutto ricettiva, della destinazione turistica maggiore, ma è in grado di caratterizzarsi rispondendo a quel segmento di domanda in cui fattori come l'esperienzialità, i ritmi più lenti, una migliore qualità ambientale generale sono determinanti non solo nella scelta della meta, quanto proprio nella definizione di tutta l'esperienza di viaggio e soggiorno. Tale configurazione turistico-ricettiva sembrerebbe quindi più affine ad un approccio preventivo, laddove la necessità di ampliare l'offerta ricettiva della destinazione turistica maggiore viene colmata attraverso soluzioni extralberghiere tendenzialmente – il che non significa necessariamente – a minore impatto ambientale.

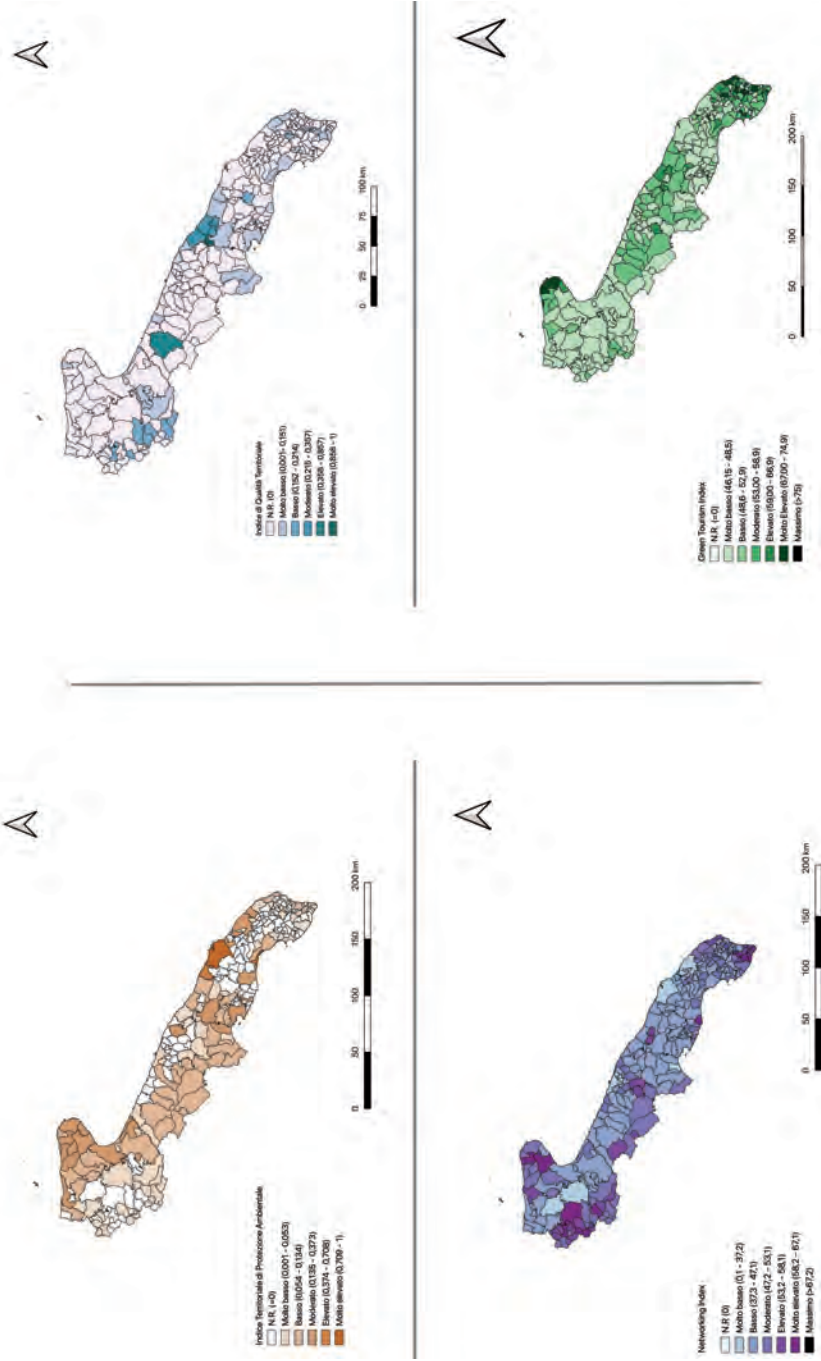


Fig. 1 - Restituzione cartografica dei quattro indici (Fonte: elaborazione personale dell'autrice)

A tal fine, le riflessioni in merito alla vocazione turistica cui si è fatto cenno in apertura appaiono determinanti anche per interpretare tali evidenze in chiave programmatica, e suggeriscono di porre l'attenzione anche sui fattori che definiscono la vision dei territori intesa, per dirla con Raffestin (2015), come il programma degli attori territoriali, e cioè l'insieme di obiettivi condivisi e le relative strategie. Perciò, nel caso di specie, occorre interrogarsi su quanto la vocazione turistica, che nei comuni turistici dalla vocazione non specificata appare "indotta", possa trasformarsi in una vocazione turistica autocentrata e autodiretta. E un tornasole può essere individuato proprio nella predisposizione dei territori ad aderire a reti orientate alla cooperazione e alla valorizzazione del patrimonio territoriale *anche* attraverso il turismo sostenibile: il che presuppone anche una maggiore propensione alla progettazione, volta tanto alla definizione e alla gestione di una destinazione turistica alternativa quanto all'incremento dei livelli generali di qualità territoriale.

Infine, è opportuno evidenziare la rilevanza di un approccio transcalare alla definizione degli indici, volta a cogliere gli effetti del layering di diversi dispositivi normativi e di gestione sulla delimitazione geografica e definitoria della *questione ambientale*, qui colta tanto nelle proprie manifestazioni puntuali quanto nella propensione locale all'*engagement*. Ciò appare fondamentale al fine di favorire una lettura olistica dei processi di pianificazione al livello territoriale con l'obiettivo di contestualizzare entro un sistema complesso di relazioni che, non di rado, debordano la dimensione territoriale stessa, le azioni da intraprendere.

## Riferimenti bibliografici

- Banini T., a cura di (2013), *Identità territoriali. Questioni, metodi, esperienze a confronto*, FrancoAngeli, Milano.
- Ciervo M. (2021), "L'approccio ecosistemico come strumento di mitigazione del rischio ambientale. Un'applicazione per la valutazione della gestione del 'caso Xylella'", *Geotema*, supplemento: 122-132.
- Epifani F., Pollice F. (2020), "Territorialità. Una lettura transcalare dell'emergenza", in Longo M., Preite G., Bevilacqua E., Lorubbio V., a cura di, *Politica dell'emergenza*, Tangram Edizioni, Trento, pp. 135-153.
- Epifani F., Pollice F., Urso G. (2021), "Il paesaggio come vocazione: una disamina nella Strategia Nazionale per le Aree Interne in Italia", *Documenti geografici*, 2: 81-103.
- Gasparini M.L., Mariotti A. (2021), "Sustainable tourism indicators as policy making tools: Lessons from ETIS implementation at destination level", *Journal of Sustainable Tourism*: 1-19, DOI: 10.1080/09669582.2021.1968880.
- Gattullo M., Morea R. (2021), "Il paesaggio dell'Alta Murgia tra riscoperta dei luoghi e nuove pratiche sociali", *Geotema*, supplemento: 145-155.

- ISTAT (2020), *Classificazione dei Comuni in base alla densità turistica come indicato dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 182*, testo disponibile al sito [www.istat.it/it/archivio/247191](http://www.istat.it/it/archivio/247191).
- Ministero dell’Ambiente (2017), *Atlante socio-economico delle aree protette italiane*, testo disponibile al sito [www.areeprotette-economia.minambiente.it](http://www.areeprotette-economia.minambiente.it).
- Pollice F., Rinella A., Epifani F. (2021), “Per una governance della restanza. Nuove prospettive per il paesaggio rurale meridionale”, *Geotema*, supplemento: 134-144.
- Raffestin C. (2015), “Territorialità, territorio, paesaggio”, in Arbore C., Maggioli M., a cura di, *Territorialità: concetti, narrazioni, pratiche*, FrancoAngeli, Milano, pp. 31-39.
- Regione Puglia (2016), *Piano Strategico del Turismo – Puglia 365*, testo disponibile al sito [www.puglia365.it/wp-content/uploads/2017/02/Piano-Strategico-del-Turismo-Puglia365.pdf](http://www.puglia365.it/wp-content/uploads/2017/02/Piano-Strategico-del-Turismo-Puglia365.pdf).
- Torres-Delgado A., Saarinen J. (2014), “Using indicators to assess sustainable tourism development: a review”, *Tourism Geographies*, 16, 1: 31-47.

### *Sitografia*

- [www.bandierablu.org](http://www.bandierablu.org), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.bandierearancioni.it](http://www.bandierearancioni.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.ispra.it](http://www.ispra.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.istat.it](http://www.istat.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.mite.gov.it](http://www.mite.gov.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.pugliapromozione.it](http://www.pugliapromozione.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.sit.puglia.it](http://www.sit.puglia.it), ultimo accesso 20/04/2022
- [www.unesco.it](http://www.unesco.it), ultimo accesso 20/04/2022



# *Le cooperative di comunità per una governance sostenibile dei territori. Il caso di Capranica Prenestina\**

di *Lisa Scafa\*\**

## **1. Introduzione**

Le cooperative di comunità, solo di recente normate in alcune Regioni italiane, sono la risposta ad una finalità delle comunità stesse di diminuire il *digital divide*, sempre più ampio, generato dalle nuove tecnologie. In una società organizzata su tre tipi di relazione (quella commerciale, quella sociale e quella della conoscenza) (Giuntarelli, 2021, p. 165), la rivoluzione digitale, che avrebbe dovuto arricchire e intrecciare i capisaldi fondativi, ne ha, invece, aumentato sempre di più il divario ed enfatizzato la frammentazione. Emerge, dunque, da parte delle comunità (specialmente quelle dislocate nelle periferie delle grandi città, nei piccoli comuni e nelle aree interne) la volontà e la necessità di impegnarsi affinché i territori riacquistino vita o adoperarsi per crearne una nuova, attraverso la cooperazione (ivi, pp. 165-166). Per tentare il superamento di tale frammentazione, le comunità sentono l'esigenza di un "ritorno al territorio" necessario per riscoprire le "peculiarità identitarie dei diversi luoghi" (Magnaghi, 2012, p. 14), nei quali il medesimo territorio viene percepito come "bene comune" da coloro i quali decidano di fondare o entrino a far parte di una cooperativa di comunità.

Per molto tempo le cooperative sono state costituite con l'intento di creare benessere e produrre benefici per i soci, concetto ribadito nel "manifesto" del movimento cooperativo del 1844 della Rochdale Society, il quale cita esplicitamente i "benefici pecuniari" e il "miglioramento delle condizioni sociali e personali" dei suoi membri (Mori, 2015, p. 2). Questa visione degli scopi principalmente lucrativi della cooperativa si protrae per quasi tutto il XX secolo,

\* Tale ricerca rientra nell'ambito della prima fase di lavoro del progetto di dottorato della scrivente. Dottorato di Ricerca in Beni culturali, Formazione e Territorio del Dipartimento di Storia, formazione e società dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

\*\* Dipartimento di Beni culturali, formazione e territorio, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

alla fine del quale, però, si vede una evoluzione nell'ottica della sostenibilità. Nel 1995, infatti, nella Dichiarazione d'Identità Cooperativa dell'Alleanza Cooperativa Internazionale (ICA), viene citata la "cura della comunità" come compito della cooperazione (ivi, p. 5). A pochi anni dalla pubblicazione del Rapporto Brundtland (1987), emerge, quindi, la necessità di estendere il benessere generato da una cooperativa non più solo ai soci, ma anche alla comunità intera. Ecco, dunque, che muta il senso stesso di cooperativa, che fino a quel momento aveva avuto le sembianze di una società, solidificandosi in quanto tale. L'obiettivo diventa quello di generare benessere per i membri della cooperativa, ma anche quello di riversarlo all'esterno a favore del territorio sul quale ha origine.

Le cooperative di comunità, dunque, compaiono in un contesto nel quale è sempre più insistente la necessità di stabilire un rapporto tra comunità e territorio che la ospita, con l'obiettivo di ridurre lo spopolamento, preservare e valorizzare le risorse naturali e offrire maggiori opportunità lavorative sul territorio stesso; affermazione, questa, ancora più vera se si contestualizza alla fase di post-Covid-19 che, in molti ambiti, necessita di un nuovo assetto lavorativo (Giuntarelli, 2021, pp. 166-167).

Parallelamente a questa analisi, al fine di ottenere un quadro più chiaro del contesto in cui si generano le cooperative di comunità italiane, è da tenere in considerazione il progressivo spopolamento delle aree rurali e montane, dovuto, da una parte, all'invecchiamento della popolazione, la quale non riesce più a garantire l'apertura dei servizi elementari del territorio; dall'altra, l'emigrazione delle nuove generazioni per motivi di studio o di occupazione. Inoltre, con la crisi del welfare, gli enti locali riscontrano maggiori difficoltà nel reperire le risorse economiche necessarie per mantenere attivi alcuni servizi fondamentali, quali la manutenzione delle infrastrutture, la cura del degrado paesaggistico e urbanistico (ivi, pp. 165-166). Accanto all'esigenza delle politiche pubbliche di occuparsi delle aree marginali, si innesta un processo di tipo *bottom-up*, nel quale la comunità promuove idee per il benessere di sé stessa (Dumont, 2019, p. 156). In Italia, il fenomeno delle cooperative di comunità è ancora recente, quindi non esiste una giurisdizione unica nazionale, ma è affidata alle singole Regioni, che strutturano il testo legislativo secondo gli obiettivi di sviluppo ritenuti caratterizzanti per la Regione stessa.

Focus del presente contributo è l'analisi di un modello di *governance* territoriale basato sulla sostenibilità, finalizzato allo studio della genesi della cooperativa di comunità di Capranica Prenestina (RM), già riconosciuta comunità da *slow food* e la quale ha tra i suoi obiettivi principali la riqualificazione ambientale e l'occupazione dei residenti nel territorio.

La metodologia di analisi ha previsto un attento studio della recente legge emanata dalla Regione Lazio a marzo 2021 in merito alle cooperative di comunità. Contestualmente è stata condotta una ricerca a Capranica Prenestina (RM), in occasione della quale è stata somministrata un'intervista al consiglier-

re comunale per indagare gli obiettivi che la cooperativa di comunità, in fase di costituzione, sta redigendo per il suo futuro statuto.

## 2. *Governance* territoriale e sostenibilità

Le cooperative di comunità, per loro natura, sono inevitabilmente legate al territorio che ne favorisce la creazione e che le ospita. In questo senso risulta imprescindibile ricostruire la relazione tra territorio, processi di territorializzazione e *governance* (Turco, 2010). Il territorio, infatti, rappresenta, in una visione complessiva, le relazioni che intercorrono tra ambiente e comunità, a diverse scale, da quella locale a quella globale (Dematteis, Giorda, 2012, pp. 1-2). La territorializzazione, dunque, è l'ampio e complesso processo all'interno del quale lo spazio assorbe i valori antropologici e gli aspetti fisici, modificando l'ambiente geografico, il quale non è più riconoscibile in quanto tale attraverso un'analisi esclusivamente naturalistica (Turco, 1998, p. 76). In questa panoramica concettuale, s'inserisce il significato di paesaggio inteso come "racconto del territorio", vale a dire "una configurazione della territorialità" (Turco, 2010, p. 190) che ingloba, inevitabilmente, l'identità narrativa come "il modo in cui un soggetto non semplicemente si autorappresenta, ma rappresenta sé stesso come protagonista di una storia" (Turco, 2010, pp. 192-195). Se è vero che le cooperative di comunità tendono a generarsi principalmente nei contesti territoriali marginali (Giuntarelli, 2021, pp. 165-166), il ruolo delle stesse è anche quello del recupero della memoria e, quindi, di un'identità territoriale, affinché i membri della comunità, non necessariamente membri della cooperativa, possano riconoscersi in quel territorio e farsi riconoscere all'esterno (Bozzato, 2015, pp. 35-37; Morazzoni, 2021, pp. 67-78). Per questi territori, dunque, è indispensabile avvalersi di una *governance* territoriale sostenibile che risponda alle esigenze sociali (Turco, 2010, p. 163). Angelo Turco (2010, p. 164 e p. 170), esponendo la difficoltà di delineare un concetto di *governance* circoscritto, lo definisce come "un apparato ideologico, una meta-definizione, dalle molte implicazioni tanto concettuali quanto metodologiche ed operative", che coinvolge la nozione di sviluppo sostenibile allorché sia legata all'ambiente. Oltre a ciò, nell'ambito delle cooperative di comunità, lo sviluppo sostenibile si fonda con l'idea del patrimonio territoriale, già introdotto dalla Convenzione di Faro<sup>1</sup>, secondo cui il patrimonio stesso conferisce una "reale consistenza spazio-temporale, invita società e territori a proiettar-

1. La Convenzione di Faro risulta particolarmente interessante laddove si conferisce alla comunità un ruolo preminente nei processi di individuazione, tutela, valorizzazione, fruizione e gestione di "aspetti specifici del patrimonio culturale che essa, nel quadro dell'azione pubblica, desidera mantenere e trasmettere alle generazioni future" (art. 1, lett. b) (Di Capua, 2021, p. 164).

si nel futuro e a formulare un progetto collettivo” (Maggioli, Arbore, 2021, p. 18). Ciò che è indispensabile per la buona riuscita delle azioni di una cooperativa di comunità è la collaborazione con le istituzioni. Il coinvolgimento delle amministrazioni deve essere assunto come un valore aggiuntivo alla *governance* territoriale e non come ente organizzatore del processo partecipativo (Ciervo, 2014, p. 568). Nell’ottica di una pianificazione territoriale sostenibile, infatti, è importante che la comunità stessa sia promotrice di un nuovo assetto territoriale, prendendo coscienza delle problematiche presenti sul territorio: tra le altre, lo squilibrio ambientale, la disuguaglianza sociale e la conflittualità territoriale (*ibidem*). La spinta alla cooperazione da parte della comunità, intesa in questo senso, inoltre, scavalca anche le dinamiche di rapporti *top-down/bottom-up* che possono presentarsi nel momento in cui il fattore di raccordo tra comunità e amministrazione locale sia proprio quest’ultima (ivi, pp. 561-563). Attraverso questa prospettiva, che supera qualsiasi rapporto di tipo verticale, alla comunità viene data la “possibilità di partecipazione al processo conoscitivo e interpretativo della territorialità configurativa” (Morazzoni, 2013, p. 125), in quanto, tale partecipazione ha un risvolto, non solo sulla collettività, ma anche sul benessere dei singoli. La condizione di felicità di un individuo è certamente legata a molteplici variabili, tra queste, tuttavia, di rado si considera il territorio e il contesto territoriale dell’individuo e della comunità. Alcune ricerche (Sampson, 2003; Paba, 2012), invece, sottolineano come il “ben-essere” (inteso come il “vivere bene”) sia legato anche, o soprattutto, alle condizioni principalmente urbane e territoriali, come l’organizzazione dello spazio pubblico, la partecipazione dei cittadini alla vita della comunità e le relazioni di prossimità (Maggioli, 2015). Oltre alla riqualificazione ambientale e alla creazione di relazioni sociali genuine, una *governance* territoriale, strutturata secondo questi principi, è per sua natura predisposta allo sviluppo sostenibile. Pertanto, le cooperative di comunità che nascono con l’obiettivo primario di creare benessere all’interno e all’esterno della cooperativa stessa, sono orientate negli intenti al processo di trasformazione in chiave sostenibile, attraverso un governo del territorio che possa dare maggior valore ai principi stessi di sostenibilità (Bozzato, 2021, p. 12).

### **3. Le cooperative di comunità in Italia: il modello**

Perseguendo gli obiettivi della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, la cooperazione di comunità favorisce ciò che Alberto Magnaghi (2013) definisce “globalizzazione dal basso”, a cui ogni membro della comunità è chiamato a prendere parte. Tuttavia, ad oggi non esiste una normativa nazionale, né un albo; pertanto, le Regioni emanano autonomamente i decreti che regolano la forma cooperativa (Pollice *et al.*, 2021, pp. 38-39).

Un importante studio di catalogazione delle cooperative di comunità presenti in Italia, si deve a Bandini Federica, Medei Renato e Travaglini Claudio (2015), i quali hanno tracciato il profilo di 24 realtà, nate tra il 2000 e il 2015 e che rispondono ai criteri di *mission*, *governance*, *accountability* e *advocacy* della cooperativa di comunità, per darne una rappresentazione in termini di creazione e distribuzione del valore sociale aggiunto (Bandini *et al.*, 2015). Nel 2015 risultano dotate di una legge approvata in merito alle cooperative di comunità soltanto le Regioni di Puglia, Emilia-Romagna, Basilicata e Liguria (ivi, p. 22). Nello specifico Puglia e Basilicata, parallelamente ad una definizione giuridica, si sono impegnate a delineare gli obiettivi e le potenzialità, non solo economici, ma anche sociali (*ibidem*). Recentemente anche la Regione Lazio, con la Legge n. 1 del 3 marzo 2021, ha deciso di normare le cooperative di comunità. Secondo il testo legislativo, i territori che possono costituirsi come cooperativa sono le periferie urbane e periurbane; le aree interne, montane o a rischio di spopolamento, caratterizzate da condizioni di disagio socio-economico e di criticità ambientale (Consiglio Regionale del Lazio, 2021). I soggetti che possono diventare soci di una cooperativa di comunità sono le persone fisiche, giuridiche e le associazioni che risiedono e operano nel territorio con carattere di continuità (ivi). La legge, inoltre, riconosce come cooperative di comunità quelle che “abbiano come obiettivo la produzione di vantaggi a favore di una comunità territoriale definita, alla quale i soci promotori appartengono o che eleggono come propria, nell’ambito di iniziative a sostegno dello sviluppo economico, della coesione e della solidarietà sociale volte a rafforzare il sistema produttivo integrato e a valorizzare le risorse e le vocazioni territoriali e delle comunità locali” (ivi).

#### **4. La cooperativa di comunità di Capranica Prenestina (Roma)<sup>2</sup>**

Il comune di Capranica Prenestina è ubicato in provincia di Roma sui Monti Prenestini, breve catena montuosa appartenente al subappennino laziale. Nel censimento ISTAT del 2020 la popolazione totale di abitanti (italiani e stranieri), mantenendosi pressoché stabile dal 2018, si attesta a 316 unità (ISTAT, 2020). La migrazione agricola e rurale del secondo dopoguerra, che ha provocato uno spopolamento delle aree montane (Morazzoni, Zavettieri, 2019, p. 42), ha coinvolto anche Capranica Prenestina e le zone limitrofe. Tuttavia, il territorio del comune è stato caratterizzato nel tempo per la coltura del castagno, utilizzato sia nell’ambito della viticoltura, per la realizzazione delle botti, sia per la produzione del frutto della castagna. Di particolare pre-

2. Il paragrafo è frutto dell’intervista fatta dalla scrivente a Loris Pergolini, consigliere comunale di Capranica Prenestina.

gio risulta essere la lavorazione del frutto stesso, che attraverso un processo di essiccazione viene trasformato in “mosciarella”. Le motivazioni che hanno spinto la comunità a costituirsi come cooperativa devono essere rintracciate nel riconoscimento come “comunità” dal presidio del movimento culturale internazionale Slow Food “Territori del Cesanese” nel 2020<sup>3</sup> e nella menzione per il progetto la “Comunità della Mosciarella” da parte del comitato della III edizione del Premio Nazionale del Paesaggio a febbraio del 2021<sup>4</sup>. In entrambi i casi, gli ottimi risultati sono stati ottenuti grazie all’impegno dell’amministrazione comunale, del Museo Civico Naturalistico e di tutti gli *stakeholder* del territorio. Pertanto, la cooperativa di comunità di Capranica Prenestina, ad oggi ancora in fase di costituzione, si prefigge, tra i suoi obiettivi primari:

- il miglioramento della qualità sociale ed economica della vita attraverso lo sviluppo di attività economiche ecosostenibili finalizzate alla produzione di beni e servizi;
- il recupero di beni ambientali e monumentali;
- la creazione di offerta di lavoro e la generazione, in loco, di capitale sociale;
- la valorizzazione del patrimonio naturalistico, forestale e boschivo ricadente nel comune di Capranica Prenestina e degli altri comuni appartenenti all’area interna dei Monti Prenestini.

La cooperativa di comunità di Capranica Prenestina, prendendo a modello gli statuti di cooperative di comunità già istituite, tra cui quella di Biccari (Pollice *et al.*, 2021, p. 36), e proseguendo le attività di promozione e valorizzazione territoriale tuttora in atto, sarà costituita nel corso del 2022. Oltre agli scopi sopra citati, la nascente cooperativa sta ripensando anche le attività turistiche: l’offerta riguardante la sentieristica è stata recentemente ampliata; così come sono state implementate le attività svolte nel bosco di castagni, che è stato riconosciuto dalla Regione Lazio “Monumento Naturale Castagneto Prenestino”<sup>5</sup>. Infine, la cooperativa si impegnerà a migliorare l’ospitalità turistica valorizzando il centro storico, mettendo a sistema le molte abitazioni sfitte, per creare un albergo diffuso di comunità (Dall’Ara, 2010; Pollice, 2016; Bozzato, 2021). Ad oggi, ancora non esiste un progetto per l’albergo diffuso, ma l’intenzione di crearne uno emerge dall’intervista al consigliere comunale, in accordo con gli altri promotori della cooperativa di comunità, i quali, in futuro, diverrebbero gestori dello stesso. Inoltre, i membri della cooperativa di comunità esprimono chiaramente la volontà di prendersi carico della valorizzazione del centro storico e delle aree naturalistiche presenti sul territorio.

3. [www.parchilazio.it/castagneto\\_prenestino-schede-7128-riconoscimento\\_della\\_comunita\\_della\\_mosciarella](http://www.parchilazio.it/castagneto_prenestino-schede-7128-riconoscimento_della_comunita_della_mosciarella).

4. [www.premiopaesaggio.beniculturali.it/progetto/la-comunita-della-mosciarella-di-capranica-prenestina](http://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/progetto/la-comunita-della-mosciarella-di-capranica-prenestina).

5. [www.parchilazio.it/castagneto\\_prenestino](http://www.parchilazio.it/castagneto_prenestino).

All'interno della cooperativa, infatti, coesistono maestranze di diversa natura, tra queste, ad esempio, agricoltori castanicoli, nonché esperti potatori di castagni. Grazie alla Comunità Slow Food della Mosciarella sono stati coinvolti nei primi tavoli partecipativi sia cittadini residenti nel comune di Capranica Prenestina, sia associazioni del territorio, e, ancora, l'amministrazione comunale, che ha il compito di fare da tramite tra tutti gli interlocutori, attraverso il canale comunicativo del sito istituzionale del comune stesso<sup>6</sup>, il quale ha ampio seguito tra i cittadini.

## 5. Riflessioni conclusive

I territori fragili, quali le aree interne, montane e le periferie urbane, nella maggior parte dei casi, necessiterebbero di adottare sul loro territorio un modello di *governance* finalizzato dapprima al riconoscimento della comunità nel territorio, poi, alla creazione di valore sociale ed economico aggiunto. Il rischio, tuttavia, per la comunità stessa, è quello di essere coinvolta in un processo di gestione territoriale affidato alle amministrazioni, le quali, per il ruolo che ricoprono, assumono un approccio *top-down*. In tal senso, le cooperative di comunità per la loro innata costituzione dal basso (seppur con i limiti che si possono riscontrare nella collaborazione tra amministrazione, associazioni e *stakeholder*) possono ritenersi un valido modello per gestire il territorio, perseguendo gli obiettivi dell'Agenda 2030 e rivitalizzando le aree che rischiano spopolamento e abbandono (Bianchi, 2021). Questo tipo di approccio di *governance* territoriale è quello perseguito dalla nascente cooperativa di comunità di Capranica Prenestina, la quale ha coinvolto l'amministrazione incaricandola di farsi portavoce e promotrice dell'iniziativa. Il coinvolgimento, infatti, è avvenuto in un processo di tipo *bottom-up*, in cui la comunità già precedentemente si era riunita per lavorare alla creazione di pratiche finalizzate alla valorizzazione del territorio, tra cui quelle citate nel paragrafo 4. Le stesse iniziative sono state la leva per far emergere le esigenze del territorio, le quali hanno trovato risposta nella costituzione di una cooperativa di comunità. Inoltre, l'istituzione del Monumento Naturale "Castagneto Prenestino" ha allargato l'interesse a quella porzione di comunità, fino a quel momento non ancora coinvolta, che ha riscoperto le antiche tradizioni di lavorazione del frutto della castagna e dei metodi di potatura e cura del castagneto. In questo contesto, quindi, si è rivelata di fondamentale importanza l'interazione tra le vecchie e le nuove generazioni, che stanno apprendendo i metodi antichi di essiccazione del frutto, il quale, dopo molti anni, è di nuovo commercializzato.

6. <https://comunecapranicaprenestina.it/notizie#>.



## Riferimenti bibliografici

- Bandini F., Medei R., Travaglini C. (2015), “Territorio e persone come risorse: le cooperative di comunità”, *Rivista Impresa Sociale*, 5: 19-35.
- Bianchi M. (2021), “Le cooperative di comunità come nuovi agenti di aggregazione sociale e sviluppo locale”, *Rivista Impresa Sociale*, 2: 71-83.
- Bozzato S. (2015), “Paesaggi tipici. Eterogeneità territoriale ad alto impatto turistico”, *Ambiente, società e territorio*, 2/3: 35-38.
- Pollice F. (2016), “Alberghi di comunità: un modello di empowerment territoriale”, *Territori della cultura*, 25: 82-95.
- Ciervo M. (2014), “Un approccio geografico per una pianificazione territoriale sostenibile”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 7: 559-572.
- Comune di Capranica Prenestina (2021), *Notizie*, testo disponibile al sito <https://comunecapranicaprenestina.it/notizie#>.
- Consiglio Regionale del Lazio (2021), *Disposizioni in materia di cooperative di comunità*, testo disponibile al sito [www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidettaglio&id=9410&sv=vigente](http://www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidettaglio&id=9410&sv=vigente).
- Dall’Ara G. (2010), *Manuale dell'albergo diffuso. L'idea, la gestione, il marketing*, FrancoAngeli, Milano.
- Dematteis G. (2010), “Un dialogo tra scuole: SLoT e autosostenibilità culturale”, in Poli D., a cura di, *Contesti: città, territori, progetti, rivista del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio, Università di Firenze*, 2: 37-45.
- Dematteis G., Giorda C. (2012), “I valori del territorio e l’educazione geografica”, *Journal of Research and Didactics in Geography*, 1, 2: 17-32.
- Dematteis G., Magnaghi A. (2018), “Patrimonio territoriale e corallità produttiva: nuove frontiere per i sistemi economici locali”, *Scienze del territorio*, 6: 12-25.
- Di Capua V. (2021), “La Convenzione di Faro. Verso la valorizzazione del patrimonio culturale come bene comune”, *Aedon*, 3: 162-171.
- Dumont I. (2019), “Le Cooperative di Comunità, un’opportunità per le aree marginali. I casi di Succiso e Cerreto Alpi nell’Appennino reggiano”, in Pollice F., Urso G., Epifani F., a cura di, *Placetelling. Collana di Studi Geografici sui luoghi e sulle loro rappresentazioni, Atti del X Incontro italo-francese di Geografia Sociale, Lecce, 30-31 marzo 2017*, 2: 155-166.
- Frasca A., Viggì L. (2021), *Economia delle aziende turistiche sostenibili*, Cedam, Milano.
- Giuntarelli P. (2021), “Per un sistema di governance del turismo di comunità”, in Bozzato S., a cura di (2021), *Turismo comunità territori. Frontiere di sostenibilità*, Mimesis, Milano, p. 165.
- ISTAT (2020), *Censimenti permanenti. Cittadinanza – Lazio*, testo disponibile al sito <http://dati-censimentipermanenti.istat.it/?lang=it#>.
- Maggioli M. (2015), “Paesaggio capitale fruitivo: partecipazione e benessere nell’esperienza del PUC Condiviso”, in Maggioli M., Arbore C., a cura di, *Pianificare la configuratività territoriale: literacy, conflitto, partecipazione*, *Geotema*, 47: 36-44.
- Maggioli M., Arbore C. (2021), “Turismo di comunità: sviluppo locale, memorie, patrimoni”, in Bozzato S., a cura di, *Turismo comunità territori. Frontiere di sostenibilità*, Mimesis, Milano, p. 18.



- Magnaghi A. (2012), *Il territorio bene comune*, University Press, Firenze.
- Magnaghi A. (2013), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Milano.
- Morazzoni M. (2013), “La normatività configurativa: il caso del turismo”, in Turco A., a cura di, *Governance territoriale: norme, discorsi, pratiche*, Unicopli, Milano, pp. 80-125.
- Morazzoni M. (2021), “Participatory Perspectives on Environmental Protection and Cultural Heritage in Brazil”, in Esposito A., Vannini M.C., a cura di, *Beyond Quarantine. How Culture Heals the Planet*, Mimesis International, Milano, pp. 67-78.
- Morazzoni M., Zavettieri G. (2019), “I grecanici dell’Aspromonte: identità culturale, tradizioni e turismo”, in Zanolin G., a cura di, *The Diversity of Geographies. A plurality of approaches and research themes*, Geography Notebooks, 2: 41-66.
- Mori P.A. (2015), *Comunità e Cooperazione: evoluzione delle Cooperative Verso Nuovi Modelli di Partecipazione Democratica dei Cittadini alla Gestione dei Servizi Pubblici*, Euricse Working Places.
- Paba G. (2012), “Felicità e territorio. Benessere e qualità della vita nella città e nell’ambiente”, in Magnaghi A., a cura di, *Il territorio bene comune*, University Press, Firenze, pp. 33-56.
- Parchi Lazio, *Monumento Naturale Castagneto Prenestino*, testo disponibile al sito [www.parchilazio.it/castagneto\\_prenestino](http://www.parchilazio.it/castagneto_prenestino).
- Parchi Lazio, *Riconoscimento della comunità della mosciarella*, testo disponibile al sito [www.parchilazio.it/castagneto\\_prenestino-schede-7128-riconoscimento\\_della\\_comunita\\_della\\_mosciarella](http://www.parchilazio.it/castagneto_prenestino-schede-7128-riconoscimento_della_comunita_della_mosciarella).
- Pollice F. (2016), “Alberghi di comunità: un modello di empowerment territoriale”, *Territori della cultura*, 25: 82-95.
- Pollice F., Rinela A., Epifani F., Sponziello M. (2021), “Cooperative di comunità come pratica territorializzante: il caso di Biccari”, in Bozzato S., a cura di, *Turismo comunità territori. Frontiere di sostenibilità*, Mimesis, Milano, pp. 38-39.
- Premio del Paesaggio del Consiglio d’Europa, *La “comunità della Mosciarella” di Capranica Prenestina*, testo disponibile al sito [www.premiopaesaggio.beniculturali.it/progetto/la-comunita-della-mosciarella-di-capranica-prenestina](http://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/progetto/la-comunita-della-mosciarella-di-capranica-prenestina).
- Sampson R.J. (2003), “The Neighborhood Context of Well-Being”, *Perspectives in Biology and Medicine*, 46, 3: 53-64.
- Turco A. (1998), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.
- Turco A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.

*Parte quarta*

*Rappresentare e narrare  
le risorse territoriali: pratiche e strumenti digitali  
per la rifunzionalizzazione dei territori*



# *Rural storytelling: itinerari di rigenerazione nell'area dei Sicani\**

di *Giulia de Spuches\*\**, *Francesca Sabatini\*\**

## **1. Introduzione: i Sicani come “oggetto” emergente**

Lo *storytelling* rurale che vogliamo proporre è composto da alcuni elementi invisibili e altri visibili. Infatti, secondo Merleau-Ponty (1964), quando pensiamo all'invisibile stiamo pensando a qualcosa che esiste ma non è un oggetto. È proprio partendo da questo principio che la nostra ricerca ha inizio, dalla domanda che ci ha portato a chiederci cosa e dove sia l'area dei Sicani. Se, invece, ci spostiamo nel dominio della visibilità, i Sicani entrano (ma come vedremo, non sempre) nel campo della geografia di base e, come tali, quando cartografati sono identificati con il simbolo che si dedica all'orografia. Tuttavia, poiché non crediamo a una logica binaria tra invisibile e visibile, il nostro interesse è rivolto ad intercettare la complessità dell'area Sicani come “oggetto” di studio turistico che emerge. Inoltre guarderemo a quegli elementi capaci di influenzare e che producono novità e forme di rigenerazione.

Vedremo come la rigenerazione turistica del cosiddetto “oggetto” Sicani incroci dinamiche plurime che noi pensiamo producano due famiglie di rappresentazioni del territorio: quella degli attori locali che agiscono attraverso reti di relazioni economiche, sociali e culturali articolando un'immagine del territorio reticolare; e quella che ricade per lo più nel dominio del rapporto con le istituzioni, muovendosi tra i bandi e le politiche nazionali, che immaginano i territori soprattutto da un punto di vista areale. Queste due dinamiche, incrociandosi continuamente, fanno emergere il rapporto tra visibilità e invisibilità che sono il centro della nostra riflessione. Raccontando questo territorio, vogliamo sottolineare come l'area dei Sicani sia uno spazio contraddittorio perché percorso da immaginari e poteri contrastanti soprattutto se riferiti

\* Pur essendo un lavoro a quattro mani, Giulia de Spuches ha scritto il paragrafo 1, 2 e le conclusioni, mentre Francesca Sabatini i paragrafi 3 e 4.

\*\* Dipartimento Culture e società, Università degli Studi di Palermo.

all'attività turistica. Se i grandi investitori hanno scommesso sul gigantismo turistico sfruttando la più tradizionale risorsa costiera, alcuni attori locali hanno costruito, nelle aree interne, trame di sviluppo locale concentrandosi su un turismo *slow*, sostenibile e consapevole del patrimonio naturale e culturale. I due mondi non sono separati ma s'incontrano in maniera alquanto innovativa poiché i turisti passano da una vacanza tradizionale a quella del turismo esperienziale proposto da Pierfilippo Spoto che sarà il centro del *rural storytelling*: dalle tre S tradizionali (*sun, sand e sea*) alle più consapevoli tre S (sociale, sostenibile, solidale).

## 2. I Sicani: una geografia quasi invisibile

Negli anni Settanta la Collana di monografie fondata da Roberto Almagià e diretta da Elio Migliorini affida ad Aldo Pecora la *geo-graphiein* della Sicilia. Una scrittura e un disegno che intende dare un quadro completo nel campo fisico, umano, economico, storico e artistico dell'isola<sup>1</sup>. È una monografia importante che si muove all'interno della tradizione italiana e che delinea, appunto, cosa sia la geografia di quel periodo. Secondo un'impostazione consolidata, Pecora inizia descrivendo le regioni naturali della Sicilia. Dopo aver tracciato con esattezza le aree montane della costa nord, il geografo pavese descrive i due tipi di rilievo che "si oppongono in forte contrasto". Sulle monotone colline d'altitudine compresa tra i 40-600 m – dice Pecora – di natura argillosa o marnosa miocenica si ergono aspri rilievi distribuiti in maniera irregolare. Sono masse calcaree o calcareo-dolomitiche del mesozoico che spiccano raggiungendo altezze di circa 1.500 m. Le rocche, così come vengono chiamate, sono sicuramente punti di riferimento di un paesaggio altrimenti collinare. Dunque, per riprendere le stesse parole di Pecora:

le masse calcaree formano rilievi ancor più imponenti e maestosi nell'interno [...] appena più a sud tali masse, tenendosi abbastanza vicine l'una dall'altra, tendono a dar corpo ad una pur poco consistente fascia montagnosa che da Sambuca di Sicilia volge fino a Cammarata, e qui appunto culminano nel monte omonimo (1.580 m) i cosiddetti Monti Sicani (1974, pp. 18-19).

Abbiamo ripreso la descrizione orografica per sottolineare che né nell'indice, né nella carta a corredo della monografia troviamo citati i Monti Sicani. Infine, in questo passaggio, il "i cosiddetti" lascia intuire la difficoltà dell'autore di inserirli in un complesso montuoso ben identificabile. Se, dal punto di vista dell'orografia, i Sicani falliscono nell'identificare il territorio, abbiamo

1. Così com'è scritto nel risvolto di copertina.

provato a guardare la loro relazione con un altro elemento della geografia fisica: la rete idrografica. Negli altipiani interni Pecora descrive come:

la disposizione parallela dei corsi d'acqua di questo versante – favorita dall'uniforme inclinazione del suolo verso il mare e dall'interposizione quasi a pettine di dorsali [...] – abbia contribuito a tenere contenuto lo sviluppo dei bacini imbriferi: il Platani, lungo appena 84 km, ha un bacino di 1.785 km<sup>2</sup> solo in virtù dei numerosi affluenti (1974, p. 73).

Il Platani, come il Sosio o Verdura che percorrono questa parte della Sicilia, deve la sua portata sia ai terreni che attraversa sia alle sorgenti dei monti calcarei che si riversano nelle sue acque. Nel riportare la descrizione della rete idrografica della zona, i Sicani appaiono di sfuggita senza caratterizzare l'area. Abbiamo riportato un'analisi autorevole come quella di Aldo Pecora per sottolineare come l'area dei Sicani sia un “oggetto” di studio visibile e invisibile, costruito più che dalla geografia fisica dall'incrocio tra politiche locali e nazionali.

### 3. Leggere il turismo rurale ed esperienziale

Per comprendere l'area Sicani degli ultimi anni dobbiamo adoperare degli strumenti teorico-metodologici che permettano di raccontare percorsi di sviluppo e rigenerazione basati sul turismo rurale. Con questa etichetta si intende una vasta gamma di pratiche turistiche accomunate dal contatto con la dimensione agricola e rurale. Lane (1994) definisce il turismo rurale per funzioni, legandolo all'interesse per attività produttive – agricole, zootecniche, vitivinicole – sportive e ricreative connesse all'ambiente rurale. Il turista rurale è un soggetto di età, livello di istruzione e disponibilità di reddito superiori alla media del turista di massa che orienta quella ricerca di “staged authenticity” (MacCannell, 1976), tipica della pratica turistica, verso la fruizione estetica del paesaggio, i valori culturali e gastronomici, il contatto con la natura e la pratica di attività outdoor.

In particolare, il *rural storytelling* poggia su un tipo di turismo *slow* caratterizzato da esperienze multisensoriali e da relazioni che mettono a contatto il turista con le comunità degli abitanti. Infatti, questa particolare accezione della pratica turistica propone le esperienze turistiche attraverso un “confronto non anonimo tra turista e operatori locali del turismo” (Ercole, 2019, p. 190). La ricerca di “autenticità” si sposta dai beni culturali tangibili alla possibilità di interagire, grazie alla presenza di un *local*, con la comunità locale: si creano situazioni di partecipazione a pratiche “tipiche” e si accede a dimensioni “uniche”, come la casa privata o le storie personali. Il *local* fonda la sua pratica turistica sia sulla sua capacità relazionale con le comunità locali, sia sul

racconto turistico: ovvero sulla costruzione di uno *storytelling* del territorio che accompagni il turista negli incontri e nelle esperienze.

Tuttavia, raccontare non è mai facile né un atto innocente. Oltre a questioni significative di stile e forma da affrontare, si deve rendere conto del contenuto e dello scopo. Infine, ci sono doveri e responsabilità da osservare, a volte di portata più che simbolica (Lorimer, Parr, 2014). Il racconto turistico apre una serie di questioni che abbiamo voluto indagare attraverso l'analisi dello *storytelling* del territorio di Pierfilippo Spoto, fondatore della *start-up* Val di Kam. L'obiettivo del nostro lavoro è stato far emergere il rapporto tra il racconto turistico e il luogo: su quali oggetti geografici e aspetti del territorio si costruiscono l'itinerario e la narrazione? Quali valori e significati vengono attribuiti a luoghi, attori e storie che si incontrano? Che relazione si crea tra il luogo e gli immaginari turistici (Debarbieux, 2012)? Dopo alcune interviste conoscitive, abbiamo realizzato un *go-along* durante un *walking tour* di Val di Kam, tra Sant'Angelo Muxaro e San Biagio Platani (AG). Il *go-along* è un incrocio tra l'osservazione partecipante e la *walking interview*. Se la *walking interview* restituisce conoscenze e percezioni *place-based* e il *place-attachment* degli intervistati (Evans, Jones, 2011), il *go-along* fa emergere aspetti impliciti del rapporto con i luoghi: le percezioni ambientali, le pratiche spaziali, le biografie degli intervistati, ma anche le dinamiche sociali dei contesti indagati. Abbiamo condotto un "natural go-along" (Kusenbach, 2003, p. 463) accompagnando gli intervistati in un percorso abituale, senza interferire nella costruzione dell'itinerario e conducendo delle interviste semi-strutturate.

#### 4. I Sicani: itinerari di rigenerazione

Gli itinerari di rigenerazione dell'area Sicani afferiscono, come si diceva, a due famiglie differenti: la prima, legata alle politiche nazionali e regionali che non può che agire pensando il territorio in maniera areale; la seconda, invece, attraverso circuiti economici, sociali e culturali reticolari. Faremo un rapido accenno della prima e ci soffermeremo invece sulla seconda.

Nella prima, questa geografia recente sta emergendo con l'attività progettuale e immaginativa del Gruppo d'Azione Locale (GAL) Sicani<sup>2</sup>. Attraverso il Piano di Sviluppo Locale (PSL), finanziato con programmi di sviluppo rurale (PSR Sicilia), ha realizzato diversi progetti tra cui la costituzione del *Distretto Rurale di Qualità Sicani* (DRQ Sicani): un marchio collettivo che unisce attività agricole, agrituristiche e di produzione di beni e servizi, dotandole di una certificazione di qualità per promuoverle all'interno di mercati di nicchia. Un'altra politica nazionale è l'inserimento delle "Terre Sicane" nella SNAI: è

2. Costituito da 29 Comuni tra Agrigento e Palermo ([www.galsicani.eu](http://www.galsicani.eu)).

soprattutto attraverso la misura del settore turistico che si afferma l'area Sicani come "oggetto". Sfruttando politiche nazionali e regionali le "Terre Sicane", con il costituendo Museo diffuso dei Sicani, e il GAL, con la *Sicani Day Experience*, elaborano strategie di rigenerazione territoriale reticolari. Quest'ultimo è un pacchetto che si ispira all'attività del tour operator Val di Kam, di cui parleremo. *Sicani Day Experience* è un itinerario in cui il viaggiatore, fornito di un paniere vuoto, si muove tra i nodi della rete di produttori del DRQ alla ricerca di prodotti, esperienze e storie del territorio.

Il GAL Sicani è quindi un "attore sintagmatico" (Raffestin, 1980) che, creando e producendo territorio, contribuisce alla sua "ecogenesi" (Raffestin, 1986). Questo ruolo è confermato dalle relazioni sinergiche con altre progettualità dell'area come la realizzazione di un Museo Diffuso dei Sicani. La visione che accomuna queste misure è la relazione tra rigenerazione ed elaborazione di un immaginario territoriale capace di costruire i Sicani come oggetto turistico unico e vendibile attraverso il racconto del territorio.

Per comprendere, invece, come si costruisce una forma turistica reticolare dobbiamo seguire l'attività del fondatore di Val di Kam. Fondata nel 2002 da Pierfilippo Spoto, rientrato dall'Inghilterra per avviare un'attività di turismo relazionale e ospitalità rurale diffusa, Val di Kam offre itinerari turistici esperienziali di nicchia caratterizzati da due elementi. Da una parte, la presenza di una guida locale: un soggetto riconosciuto e riconoscibile che sia contemporaneamente un *insider* e un *outsider* (Cosgrove, 1984). Dall'altra, la costruzione di un racconto del territorio intorno ad alcuni portatori di pratiche e di senso del luogo che l'attività vuole promuovere. Come ci dice Spoto, questo racconto si è costruito studiando le foto scattate durante i *tour* e scoprendo che l'oggetto del "tourist gaze" (Urry, 1990) non erano gli aspetti paesaggistici o monumentali del territorio, ma "robi stinnuti, pane cunzato, vecchie che giocavano a carte". Dall'inizio, quindi, gli itinerari e il racconto di Val di Kam mettono al centro il chi, e non il cosa: una scelta che da una parte serve a "distrarre i turisti" da un paesaggio non canonicamente bello, fatto anche di un costruito di scarsa qualità, e dall'altra interpreta la crescente domanda di turismo relazionale.

L'obiettivo della nostra ricerca è far emergere gli oggetti geografici intorno ai quali si costruisce l'itinerario, i temi e il registro del racconto. La *Valle del Platani Experience. Incontri sicani* comincia nella piazza di Sant'Angelo Muxaro, davanti al bar. Porta di accesso al paese, la piazza funziona da soglia in cui la guida fa un'introduzione alla storia locale. Mentre il museo archeologico e la chiesa "non sono per tutti" e spesso vengono esclusi, la seconda tappa dell'itinerario è il caseificio, dove la guida mette in scena la sua funzione di *local insider*: Angelo Greco, pastore e caseificatore, spiega la sua attività attraverso le tecniche di produzione e trasformazione. Il ruolo di Spoto è connettere questo sapere locale e pratico con un paesaggio culturale, creando l'esperienza di un mondo che rischia di perdersi. I narratori si moltiplicano e



il racconto si arricchisce di quella multisensorialità che caratterizza quest'esperienza turistica: si assaggia, si odora, si toccano gli strumenti in legno, si osserva la tecnica e si ascolta il ritmo di un racconto che non si comprende, ma viene tradotto.

Un'altra tappa dell'itinerario è "u furnu", laboratorio che ospita uno degli ultimi forni a legna Spinnato di Sicilia e si annuncia con panchine, cesti di canne di fiume e strumenti di campagna: una scenografia rurale in cui i turisti assaggiano pani e parlano con i fornai. Emigrata in Inghilterra, la signora Maria Tirrito è la narratrice di questo luogo in cui un'altra attività tradizionale viene mostrata nei gesti e nelle tipicità, ma anche nelle dinamiche presenti: si racconta il problema della successione dell'attività che vorrebbero affidare a una donna emigrata dal Sudan esperta di panificazione, pur consapevoli delle difficoltà di accettazione nel paese. Mentre si sfogliano album fotografici di famiglia, si condivide la realtà di un territorio spopolato e in crisi, raccontando le possibili ibridazioni e trasformazioni di un'attività tradizionale.

Dopo aver camminato tra le botteghe ed esser entrati nella temporalità sospensiva del paese, l'itinerario cambia mezzo e il racconto cambia ritmo. Incontriamo il fuoristrada di Spoto che conduce i turisti in un'esplorazione immersiva del paesaggio. Il *Land Rover* con bandiera della Trinacria apre un varco nella dimensione *wild* che compone l'immaginario di una Sicilia *off road*: è il paesaggio rurale il protagonista di questa tappa itinerante in cui il *local insider* racconta l'uso delle terre, le pratiche agricole e i tipi di coltivazioni. Tappa obbligata, il belvedere sul paese che la veduta distale rende ora borgo: è il punto di vista del paesaggio in cartolina, ma è anche l'occasione per raccontare i problemi di scarsità d'acqua quando, con il ritorno degli emigrati, il paese "fa il pienone". Spoto mostra il borgo, ma racconta il paese reale e multiplo: morente ma pervicace, ricco di risorse ma scarso di servizi. Se nelle prime tappe il racconto era narrativo e biografico, qui diventa storico, assume profondità e scava nelle forme del paesaggio: dalle necropoli dei Sicani, popolo che nel III millennio a.C. popolò la valle del fiume Platani, ai contadini che con piccole invenzioni *water-saving* abitano il paesaggio contemporaneo.

L'itinerario e il racconto proseguono: dal paese al paesaggio, il viaggio sconfinava nella terra del mito. Il *Land Rover* ci conduce rallentando, per farci entrare dentro il paesaggio e dentro il racconto: Aldo Bongiovanni è coltivatore, inventore e alchimista di San Biagio Platani. "Ultimo *seed saviour* di Sicilia, ma lui neanche lo sa", Bongiovanni coltiva piante officinali, scambia semi e fa preparati fitoterapici. Mentre il nuovo protagonista racconta la sua pratica collegando il mito agli elementi, la biochimica alla favola, lo *storytelling* è accompagnato da un attraversamento multisensoriale: si cammina raccogliendo piante, odorando fiori e bevendo gocce di *elisir* balsamici. Il viaggio nel viaggio si conclude al belvedere sul panorama, "luogo della magia" dove il tempo si sospende del tutto e il paesaggio compie l'incanto.



Fig. 1 - Paese e paesaggio con Val di Kam. Sant'Angelo Muxaro (Fonte: foto di Francesca Sabatini)

È il vascello del *local insider* a ricondurre i turisti fuori dal mito, di nuovo alla piazza dove l'esplorazione era cominciata. È lì che ci si rende conto che il racconto ci ha immersi in un paesaggio animato da storie di vite, di campagne e di piante. L'alternanza tra tradizione e innovazione, tra dimensione produttiva ed estetica delle voci narranti costruisce un paesaggio plurale. In questa tessitura, il *local insider* confeziona quella *staged authenticity* che i turisti desiderano consumare, ma al contempo restituisce un luogo multiplo, irriducibile all'immagine turistica. Il racconto rende gli attori del territorio consapevoli del valore e dell'unicità delle loro pratiche confermando che, a certe condizioni, la pratica turistica stimola la negoziazione dell'identità locale e permette processi di "self-definition and sense of territoriality" (Debarbieux, 2012, p. 2).

## 5. Conclusioni

Il racconto che abbiamo proposto mostra il processo di rigenerazione di un territorio che emerge come geografia recente, passando da oggetto invisibile a visibile. Prima di tutto nell'affermazione del nome che nasce dalle geografie immaginarie degli attori locali per promuovere una nuova territorialità. Gli stessi attori rafforzano l'emergere di questa geografia anche attraverso la formalizzazione delle politiche regionali e nazionali. Successivamente, come

abbiamo visto, il *rural storytelling* si afferma come strumento di contatto tra il locale e il globale attraverso la dimensione turistica. In un'area senza particolari emergenze turistiche, poco conosciuta finanche dai siciliani, alcuni attori hanno scommesso su un turismo *slow* che si appoggia sui temi del sociale, sostenibile e solidale. Dal nostro punto di vista, il paesaggio costruito attraverso il racconto nel *walking tour* della Val di Kam afferma la ricchezza di risorse e di pratiche che possono essere afferrate soltanto attraverso esperienze multisensoriali. Infine, sullo sfondo di questo paesaggio mosso dei Sicani si muovono itinerari di rigenerazione da continuare a seguire e comprendere.

## Riferimenti bibliografici

- Cosgrove D. (1984), *Social Formation and Symbolic Landscape*, University of Wisconsin Press, Madison.
- Debarbieux B. (2012), "Tourism, Imaginaries and Identities: reversing the point of view", *Tourism Review*, 1: 1-13.
- Ercole E. (2019), *Turismo rurale. Sviluppo locale, sostenibilità, autenticità, emozioni*, FrancoAngeli, Milano.
- Evans J., Jones P. (2011), "The walking interview: methodology, mobility and place", *Applied Geography*, 31, 2: 849-858.
- Kusenbach M. (2003), "Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool", *Ethnography*, 4, 3: 455-485.
- Lane B. (1994), "What is rural tourism", *Journal of Sustainable Tourism*, 2, 1: 7-21.
- MacCannell D. (1976), *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, University of California Press, Berkeley.
- Lorimer H., Parr H. (2014). "Excursions: telling stories and journeys", *Cultural Geographies*, 21, 4: 543-547.
- Merleau-Ponty M. (1964), *Le visible et l'invisible*, Gallimard, Paris.
- Pecora A. (1974), *Le Regioni d'Italia. La Sicilia*, 17, Utet, Torino.
- Raffestin C. (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, Litec, Paris.
- Raffestin C. (1986), "Ecogénèse territoriale et territorialité", in Auriac F., Brunet R., eds., *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard & Fondation Diderot, Paris, pp. 175-185.
- Urry J. (1990), *The Tourist Gaze*, Sage, London.

# *Tour esperienziali contemporanei nei paesaggi pittoreschi dell'Appennino Centrale*

di Antonio Ciaschi\*, Mario Morrica\*\*

## **1. Narrazione dei paesaggi vissuti**

Il saggio esplora i *territori della memoria* legati ai percorsi tematici e itinerari culturali nei paesaggi identitari, ai cammini lenti oggetto di una forma emergente di turismo che sembra riscoprire il valore autentico del viaggio: transito da una realtà solo immaginata, desiderata, ad una concretamente e intimamente vissuta, passaggio tra dimensioni spaziali, limiti fisici, mentali e virtuali. Si propone una riflessione sulle forme di progetto e narrazione dei *tour* contemporanei che calcano le direttrici consolidate, riconosciute e da introdurre, comunque misurate alla storia del territorio, per un turismo lento, esperienziale ed ambientale. Ripercorrere questi itinerari porta a formalizzare le singole unità di paesaggio, a fissare le sue emergenze, a scoprire nuove centralità nell'insieme, a decifrare le relazioni ciclicamente instaurate tra gli elementi, tanto da poter riconoscere non solo le trasformazioni, ma anche le potenziali prospettive future.

È possibile parlare di *patrimonio culturale* per i sistemi lineari storici di media e lunga percorrenza, a cui si attribuiscono non solo valori strutturali per le regioni attraversate, ma anche potenziali conformativi nei singoli sistemi comunitari e tra distinte unità sociali. Tratturi, cammini, percorsi religiosi, ma anche la capillare propagazione di sentieri e mulattiere si è lentamente sedimentata nelle aree interne dell'Appennino centrale, lasciando tracce visibili o solo custodite nella memoria del territorio, divenendo talvolta, attraverso recenti processi di patrimonializzazione, nuova risorsa identitaria. *L'heritage* connessa agli spazi lenti del viaggiare comprende beni tangibili e intangibili: i sistemi lineari associati, i monumenti naturali, i centri storici, i paesaggi della

\* UNIFortunato; Istituto di Studi Politici San Pio V.

\*\* Dipartimento di Scienze umanistiche, della comunicazione e del turismo, Università degli Studi della Tuscia; Istituto di Studi Politici San Pio V.

tradizione, e ancora, le pratiche popolari e gli stili di vita del luogo. Paesaggi riconosciuti nella loro unicità, osservati e riprodotti, da artisti e studiosi come E. Lear (1843-1844), M.C. Escher (1928-29), protagonisti di *tour* funzionali all'osservazione dei *quadri d'insieme* e alla narrazione dell'esperienza vissuta. Viaggi dai ritmi misurati in contesti propriamente pittoreschi, con molte e ravvicinate soste contemplative, che consentivano effettive immersioni emozionali, capaci di svelare il senso più profondo dei luoghi, gli aspetti di unicità fisica, naturalistica, ed antropica. In questi termini il paesaggio viene però comunemente confuso con il panorama, considerato un'ampia veduta generale, un'immagine statica, cartolinistica, anche se talvolta di grande suggestione estetica. Gli studiosi negli ultimi due secoli hanno lasciato resoconti iconografici o letterari, contribuendo alla diffusione della cultura dei paesaggi identitari, mediante un contatto più autentico con lo spazio fisico e un rapporto intimamente contemplativo e rispettoso con la natura. La penisola viene visitata e descritta da geografi, storici, artisti, economisti, o semplici esploratori, i quali si avvicinano all'Italia come ad un *laboratorio* nell'intento di tracciare la "storia rustica d'Italia"<sup>1</sup> e non per parlare di edifici, città, o di arte; la storia viene affrontata in modo sperimentale mettendo in discussione l'immagine precedentemente posseduta. Le interpretazioni di questi viaggiatori hanno contribuito, in questo modo, alla ricostruzione della storia, dei "caratteri nazionali", delle attitudini native degli abitanti, cioè hanno formulato immagini chiare, associate ai paesaggi, che influenzeranno gli atteggiamenti degli stranieri verso il Bel Paese (Scaramellini, 1980). Il *sentimento della natura* cattura l'esploratore, lo affascina e lo allietta, non per un'esperienza cognitiva immediata e fugace, ma lo rinvia in ogni caso ad un piacere ultimo, compiuto, che nasce solo dalla consapevolezza sui meccanismi e sui processi che hanno generato quel paesaggio. Possiamo affermare che l'*atteggiamento estetico* del visitatore è mediato, ed anzi affinato dalle sue conoscenze iniziali, verificate all'atto dell'esperienza reale, le quali permettono la restituzione delle descrizioni paesaggistiche, in cui si fondono le nozioni tecniche, artistiche e le valenze dell'insieme.

### 1.1. *Condizione culturale della percezione*

La valutazione del paesaggio non può essere affidata soltanto ad una percezione visiva di volumi e superfici, forme e colori, luci ed ombre, in quanto *luogo* ha per definizione anche una configurazione sociale, risultato dei comportamenti individuali e di gruppo. Il paesaggio è infatti esito non stabile delle

1. Frédéric Lullin de Châteauvieux arrivò in Italia nel 1812 su incarico del Ministero dell'Interno francese, per relazionare sull'agricoltura italiana. Nel resoconto, pubblicato in "Bibliothèque Britannique" l'anno successivo, individua le diverse realtà territoriali in funzione delle attività agricole presenti.

più diverse esperienze e vicende, di eventi naturali e culturali, di innovazioni tecnologiche che modificano costantemente le forme e le funzioni. Alla prospettiva sincronica, attenta ai rapporti immediati e diretti tra la popolazione e il luogo, segue perciò quella diacronica, delle graduali trasformazioni fisiche e sociali distinte nel tempo, la sola che consente di valutare i processi di costruzione storica del paesaggio e i mutamenti nella lunga durata<sup>2</sup>. Il viaggiatore, consapevole della complessa nozione di paesaggio, diventa autore di un'immagine formalizzata, se riesce a trasmettere una sintesi della sua personale esperienza visiva *sincronica* e *diacronica*, in grado di contribuire alla definizione dei valori di unicità, riconosciuti comunemente per il paesaggio attraversato. Il resoconto di viaggio è una fonte non scientifica ma dai contenuti geografici, infatti, oltre a proporre il viaggio personale dell'autore, queste opere hanno spesso uno scopo documentario, vogliono cioè divulgare notizie sui territori visitati, informazioni sui modi di vita, i costumi, le concezioni proprie delle popolazioni incontrate. La *geografia della percezione* (Downs, 1970) vuole, attraverso l'analisi della fonte, individuare le modalità secondo cui l'autore è venuto a contatto col territorio in questione, e indagare sui processi di formazione dell'immagine associata a quella determinata area, che viene successivamente trasmessa nelle forme espressive scelte. Gli studi di Downs intendono esplicitare i meccanismi di formazione e trasformazione delle rappresentazioni dello spazio oggetto di percezione diretta (quindi "direttamente vissuto"), ma anche oggetto di *codificazione culturale* prima e dopo il momento della percezione. Nella geografia della percezione la natura dell'immagine va indagata nelle sue relazioni con il "mondo reale", negli elementi che influenzano il passaggio del mondo reale in immagine; a questo dobbiamo aggiungere la trasformazione delle immagini "codificate", cioè già presenti nel soggetto prima della percezione diretta, vale a dire le immagini non ancora vissute, ma solo presenti nella memoria per conoscenza indiretta. Il punto di partenza non è quindi il mondo reale, piuttosto il sistema di valori posseduto dal soggetto che coglie lo spazio, sia esso individuo o gruppo sociale. Infatti gli psicologi mettono in evidenza, nel processo della percezione due tipi di fattori: *strutturali* e *funzionali*. Nell'ambito dei fattori *strutturali*, è fondamentale il modo in cui l'autore viene a contatto con lo spazio fisico e sociale, ma bisogna far riferimento anche ai fattori *funzionali*, tra cui l'organizzazione cognitiva originaria, cioè l'insieme di credenze e atteggiamenti (e quindi anche di immagini della conoscenza indiretta) possedute da un individuo nei confronti di un oggetto.

Nel processo di formazione dell'immagine conta la durata della percezione, non in quanto misura temporale del contatto con una realtà materiale, ma come *fase* di verifica dei propri atteggiamenti e competenze possedute,

2. Sereni nel rapporto città-campagna trova indirizzi di ricerca "che tendano ad individuare sul piano sincronico, sociologico, non meno che su quello diacronico e storico, i decisivi elementi strutturali" (Sereni, 1970).

possibile tramite il confronto con una dimensione certa, che viene riconosciuta in modo selettivo e spesso convenzionale. In questo processo percettivo, realizzato mediante l'applicazione nella realtà di immagini preesistenti e la loro verifica di fronte al contatto sensoriale, hanno importanza quei meccanismi che tendono a preservare la stabilità del campo cognitivo, come capacità di accesso al confronto tra informazioni possedute e realtà.

La correlazione tra la creazione artistica, le teorie spaziali e la geografia culturale promossa dalla *geopoetica* di White già nel 1989, aspira a rileggere il rapporto tra pratica letteraria e spazio geografico, rimettendo la terra al centro dell'esperienza umana e creativa, e dunque suggerendo un radicale equilibrio tra elementi: l'umano parte della natura. La natura non viene più percepita dal nostro sguardo nella sua maestosità, oggi siamo al suo interno, nelle molteplici trasformazioni ecosistemiche; siamo irrimediabilmente coinvolti nei suoi processi di alterazione delle risorse naturali, da questo punto occorre ripensare il nostro esserci in relazione allo spazio condiviso con le altre forme di vita. Riconoscersi "dentro" la natura e parte di essa vuol dire accedere al dominio dell'"influenza segreta" che esercita sull'uomo, in un doppio movimento, di repulsione e di ricezione profonda, "traducibile in immagini e in leggi che non sono ancora 'leggi di natura' in senso scientifico, ma deduzioni logiche a partire da determinate impressioni sensoriali contenenti significati di carattere diverso" (Portoghesi, 2012, p. 43).

## 2. Beni comuni e nuovi esploratori

L'osservazione diretta, empatica della realtà torna ad essere centrale, infatti è il primo passo per una conoscenza storica, profonda, che provoca una fase regressiva nella memoria (visione *diacronica*). La giustapposizione di passato e di presente nei territori richiede divisione della realtà osservata in elementi storicamente costitutivi, esito di un lungo confronto tra natura e uomo. Si guarda lo spazio come se fosse una dimensione che ospita fenomeni inediti, prevaricanti, drammatici, si tralasciano generalmente i legami con il passato, invece le novità, anche le più inaspettate, si presentano fortemente relazionate con le situazioni accadute, i passaggi ripetuti, non solo sul piano materiale. La *storiografia del territorio contemporaneo* ci rammenta come l'osservazione critica, la ricerca di precedenti impressi nel paesaggio, e l'analisi dell'accumulazione storica di conoscenze di diversa natura, possano contribuire ad individuare risposte efficaci alle questioni del vivere presente. Alle letture incrociate *diacroniche* e *sincroniche* dei "testimoni" autorevoli del passato o degli specialisti, si aggiungono i molteplici punti di vista, appartenenti alla platea dei viaggiatori contemporanei, che praticando l'attraversamento lento dei territori aspirano ad un legame autentico e diretto con la realtà percepita, non una conoscenza sfuggente, ma una discesa nei valori del paesaggio tale da riuscirne poi a restituire il senso.



Il racconto si fa plurale, la costruzione delle immagini prevalenti può avvenire attraverso nuovi canali di linguaggio, il resoconto viene diffuso grazie a forme espressive e dispositivi originali che arricchiscono le canoniche modalità di comunicazione, per veicolare informazioni o semplicemente sensazioni vissute.

Nell'attuale fase di transizione della cultura geografica, i quesiti sono sulle possibili integrazioni tra *racconti*, come le differenti visualizzazioni letterarie, artistiche e digitali concorrono alla conferma o all'obiezione di immagini fissate nella memoria da gradi di conoscenza diretta o indotta; quale il loro contributo nei processi di riconoscimento e patrimonializzazione dei sistemi di attraversamento nei paesaggi. L'attenzione è rivolta all'importanza del racconto contemporaneo, alla sua capacità di mutare i paradigmi della partecipazione e della negoziazione nelle iniziative di rigenerazione di specifiche categorie di *beni comuni*. Questo comporta non solo il rilancio del settore turistico nelle aree più fragili mediato dalla rigenerazione della fitta rete di penetrazione tra paesaggi, ma anche il consolidamento dei valori di riconoscibilità ed appartenenza associati alle risorse collettive, possibile solo con la lettura condivisa del patrimonio culturale territoriale. L'obiettivo è verificare i criteri interpretativi, gli strumenti di osservazione e di restituzione, raccogliendo il pensiero di discipline e saperi affini alla geografia della percezione, e le esperienze spontanee emergenti, con la finalità di comporre un quadro di coerenze e di opportunità per le reti fisiche e immateriali tra paesaggi. In questa direzione si potrà costruire il profilo dei nuovi esploratori, dei *visitatori attori* rapportati ai protagonisti sociali stabili, e definire le forme espressive, i linguaggi ibridi capaci di rappresentare i valori tipici dei luoghi in mutazione e l'essenza dello spazio vissuto, che contribuiscono a consolidare le immagini o a rigenerarle per dare nuova evidenza ai contesti.

### 3. Trame di identità: il caso di Gagliano Aterno (AQ)

Il comune di Gagliano Aterno (AQ) all'interno della redazione del nuovo Piano Regolatore e delle opportunità del PNRR propone la rigenerazione di antichi tracciati della transumanza verticale, per favorire un turismo sostenibile con possibilità escursionistiche, didattiche ed esperienziali, e ristabilire il legame tra i valori paesaggistici del borgo, dal pregiato patrimonio artistico ed architettonico, e il contesto agro-silvo-pastorale di prossimità. Questa iniziativa vuole integrarsi ad altri studi e operazioni alla scala vasta, finalizzati al recupero dei cammini tematici, dei tracciati della memoria, delle direttrici territoriali storiche, dei *tour* di studiosi ed artisti<sup>3</sup>.

3. Il territorio abruzzese fu frequentato da E. Lear tra il 1843 e il 1844. Intraprese un viaggio dalla Piana del Fucino a quella Peligna fermandosi in diversi borghi e restituendo i contesti paesaggistici visitati nella pubblicazione *Illustrated Excursions in Italy* del 1846. I



Nella dimensione delle singole comunità montane, la rete dei sentieri e i percorsi viari minori erano centrali per la micro-economia basata sulla sussistenza e la vicinanza delle attività al centro abitato, in quanto garantivano la custodia delle risorse naturali subito disponibili. Tutt'oggi sono in parte visibili o individuabili, e rappresentano un'altra preziosa testimonianza del paesaggio identitario, in uno scenario semi-naturale inalterato, da ripensare per gli attuali sistemi locali di sviluppo che devono necessariamente rileggere l'intero potenziale territoriale, applicando una visione d'insieme, ponendo attenzione ai singoli elementi, alle tracce del passato, alle sinergie esistenti o silenti.

La pastorizia, associata a forme di agricoltura "marginale", è stata uno dei cardini dell'economia montana abruzzese, collegata alla sapiente gestione delle risorse naturali, tale da generare una specifica cultura di pluriattività socio-economiche che condizionavano il benessere e gli stili di vita delle comunità. Le relazioni tra la pastorizia, l'agricoltura, l'uso delle coperture boschive e dell'incolto sono soggette a variazioni nel tempo e nello spazio, ci sono singolarità di pratiche sui diversi versanti montuosi, pertanto pur partendo dagli stessi principi di crescita si può parlare di *unità* di paesaggi agro-silvo-pastorali, differenziati per caratteristiche dei luoghi e dei sistemi di attività riconosciute dalle singole unità sociali. Nei pascoli alti si trovano specie foraggiere diffuse dai pastori; sono ancora evidenti sentieri, ricoveri e sistemazioni idrauliche volte a migliorare o a preservare la fertilità del suolo. Il paesaggio ha lasciato testimonianze di un presidio costante sul territorio: le capanne in pietra, utilizzate sia dai pastori sia dai contadini, stazzi e recinti per il bestiame sono isolate o composte in complessi multifunzionali.

Sui versanti del Sirente (fig. 1) ma soprattutto della Majella sono presenti i segni delle pratiche agricole minori, esclusivamente stagionali, in cui si replicano costantemente le colture e gli interventi preliminari di messa a regime del suolo. I terreni da coltivare erano selezionati in funzione della fertilità e della posizione riparata, si privilegiavano le piccole valli, le doline prossime ai pascoli d'altura, o si ricavavano spazi lungo i pendii opportunamente terrazzati. Le pietre rimosse dai campi, spesso di forma irregolare (*scasci*), venivano accumulate in macere o talvolta utilizzate per i muri di recinzione, il contenimento del versante, o ancora erano impiegate per la costruzione di capanne a falsa cupola, che servivano da rifugio temporaneo e da deposito. Nelle regioni appenniniche il pastoralismo non è solo la transumanza a lungo raggio, nota come industria armentizia extraregionale, ma si esercitava anche una pastorizia stanziale, a breve raggio, più propriamente locale e legata alla morfologia dei territori, con spostamenti stagionali da monte a valle e viceversa detta anche "monticazione".

I segni dell'attività agro-pastorale sono oggetto di tutela e valorizzazione nelle politiche degli Enti Parco presenti in Regione, ma rappresentano ancora

disegni realizzati accompagnano il racconto di un itinerario oggetto di esplorazioni ravvicinate, la scena di uno sguardo indagatore che privilegia la vastità del paesaggio naturale e non tralascia il resoconto delle singolarità notate nei luoghi dell'abitare.



*Fig. 1 - Il borgo di Gagliano Aterno e sullo sfondo il Monte San Nicola e il Monte Sirente (Fonte: foto di Mario Morrica)*

un potenziale non pienamente espresso per il turismo paesaggistico ed esperienziale, infatti gli interventi sono occasionali, con effetti deboli rispetto alle dinamiche dei territori. Il progetto di PRG ha inteso comporre un insieme di azioni volte al recupero degli antichi tracciati, mettendoli in relazione ai fattori di unicità ed emergenza presenti (borgo, aree boschive, piane d'altura, aree di interesse archeologico, geositi). L'idea è quella di movimento pervasivo nel territorio e della sua descrizione da parte di una comunità aperta, dai molteplici sguardi, che esprime l'interesse al deposito di cultura in ogni parte attraversata<sup>4</sup>. L'obiettivo è la ricomposizione della maglia dei percorsi lenti modulata alle unità paesaggistiche, e la realizzazione di *nuove centralità identitarie* sul palinsesto territoriale. I capisaldi nella multifunzionalità dello spazio agro-silvo-pastorale, saranno capaci di erogare servizi ecosistemici di interesse non solo locale, per la fruizione del potenziale esistente di una cittadinanza estesa, agli abitanti dei comuni limitrofi, ai *visitatori attori*, ai meta-turisti, ai *flâneur* contemporanei. La manutenzione o

4. "Cercare il paesaggio individua allora un percorso conoscitivo e creativo attraverso il quale l'emozionante complessità stratificata dei paesaggi che si sono susseguiti nel pianeta come splendenti tessere di un mosaico infinito possa continuare a esistere" (Thermes, 2012).

il ripristino dei percorsi va associata alla partecipazione degli abitanti – residenti, vacanzieri, visitatori di luoghi – nei modelli di gestione dei beni comuni (suoli demaniali, reti storiche della mobilità, risorse naturali, emergenze naturalistiche). Le reti di *attori sociali*<sup>5</sup> da attivare già nelle fasi preliminari di individuazione delle opportunità, possono rinnovare più facilmente gli antichi processi di gestione delle risorse identitarie e consentire una ritrovata cura del territorio, mediante pratiche d'uso e disciplinari comportamentali aggiornati.

## Riferimenti bibliografici

- Cohen E. (1974), “Who is the Tourist? A Conceptual Clarification”, *The Sociological Review*, 2: 527-555.
- Colecchia A., Manzi A. (2015), “Orti medievali in contesti urbani e peri-urbani dell’Abruzzo interno: inquadramento storico-archeologico e agronomico”, in Arthur P., Imperiale M.L., a cura di, *VII Congresso di Archeologia Medievale, Lecce, 9-12 settembre 2015*, All’Insegna del Giglio, Sesto Fiorentino (FI), pp. 348-353.
- Corna Pellegrini G., Cesa-Bianchi M., Geipel R. (1985), *Ricerca geografica e percezione dell’ambiente: atti del Colloquio internazionale sul tema Geografia e percezione dell’ambiente, Milano, 26 febbraio 1979*, Unicopli, Milano.
- Downs R.M. (1970), “Geographic space perception. Past approaches and future prospects”, in Board C. *et al.*, *Progress in Geography*, vol. 2, pp. 65-108.
- Montagnetti R. (2015), “Gli Insediamenti francescani nel territorio del Parco Regionale ‘Sirente-Velino’: dati preliminari”, in Redi F., Montagnetti R., Rosati P., Lallone D., a cura di, *L’altopiano di Baullo di Gagliano Aterno (AQ) e la presenza francescana nel territorio del Parco Regionale Sirente-Velino, VII Congresso SAMI*, All’Insegna del Giglio, Sesto Fiorentino (FI), pp. 510-512.
- Portoghesi P. (2012), “Il rapporto città-natura”, in Gottardo F., a cura di, *Proteggere e definire il paesaggio*, Accademia di San Luca, Roma, p. 43.
- Scaramellini G. (1980), “Natura, uomo e società in relazioni di viaggio del secolo XIX”, in Geipel R., a cura di, *Ricerca geografica e percezione dell’ambiente: atti del Colloquio internazionale sul tema Geografia e percezione dell’ambiente*, Unicopli, Milano, pp. 199-235.
- Sereni E. (1970), “Città e campagna nell’Italia preromana”, in Mansuelli G., Zangheri R., a cura di, *Atti del Convegno di Studi sulla Città etrusca e italica preromana*, Galeati, Imola, pp. 109-128.
- Thermes L. (2012), “Cercare il paesaggio”, in Gottardo F., a cura di, *Paesaggio. Sopravvivenza e trasformazione*, Accademia Nazionale di San Luca, Roma, pp. 44-47.

5. Cohen riconduce le forme del turismo a due principali figure: una relativamente stabile e periodica (il vacanziero o *vacationer*), l’altra mobile ed instabile (il visitatore di luoghi o *sightseer*). Il *vacationer* combina le caratteristiche dell’attore sociale con quelle dei luoghi di sviluppo, nei centri o nelle aree di turismo balneare, collinare e montano, e poi il *sightseer*, presente principalmente nei grandi centri d’arte e di storia ma anche nei centri minori (Cohen, 1974).

# *L'importanza della narrazione dei cammini: esperienze pugliesi*

di Sergio Fadini\*, Alberto Corbino\*\*

## **1. Introduzione**

I cammini ci consentono di “interiorizzare la geografia camminando, ripercorrendo col lento movimento dei nostri piedi gli stessi sentieri tracciati da chi in montagna ci viveva e ci ha preceduto. Un territorio si può conoscere solo attraverso la pazienza del percorrerlo con la lentezza del passo e l’attenzione dello sguardo” (Viola, 2021).

Essi costituiscono una delle più marcate e autentiche narrazioni della identità territoriale di una comunità, ovvero di quel “collante sociale che favorisce la coesione e quindi ne fa meccanismi di convergenza strategica tra attori e partecipazione attiva della comunità locale possibile” (Banini, Pollice, 2015).

Diversi studi si sono concentrati sull’analisi sociale per determinare gli atteggiamenti e il supporto degli *stakeholder* e delle comunità locali, in particolare nelle aree protette (Liu *et al.*, 2010), in siti ad alta vocazione naturale (Apostolopoulou *et al.*, 2012) o nella gestione ambientale in generale (Rees *et al.*, 2013).

Per poter svolgere appieno la loro funzione di tramite geografico e storico, i cammini, come altre iniziative volte a promuovere ecoturismo “dovrebbero ruotare intorno a una strategia condivisa e ben compresa della comunità locale e da tutti i soggetti compresi interessati al turismo e alla conservazione” (Trischitta, 2006). Una comunità locale che, in questi territori, si esprime “reinterpretando in modo innovativo gli *asset* territoriali materiali e immateriali e facendo leva sulla coesione sociale e sulla sostenibilità ambientale” (Banini, Pollice, 2015) attraverso soggetti che sono il più delle volte “energie minoritarie rispetto alla maggioranza della popolazione” (Lorenzetto, 2021). L’analisi effettuata mostra come sia difficile, per tali soggetti, passare dalla fase di ide-

\* Scuola di formazione AITR.

\*\* Dipartimento di Scienze politiche, Università degli Studi di Napoli Federico II.

azione alla fase di programmazione, manutenzione o trasformazione di spazi. Infatti, oltre all'approccio *top-down*, si registra anche un proficuo approccio *bottom-up*: spesso i cammini sono frutto del lavoro generoso di realtà locali, quanto meno in prima battuta; e, se trovano terreno fertile all'interno dell'ente regionale, hanno poi maggiori prospettive di riscontro e di sviluppo. Tale approccio è di fondamentale importanza per evitare la realizzazione di cammini che poi vengono abbandonati poco dopo essere stati messi in sicurezza, ma al contempo limita la portata di tali percorsi, poiché è più difficile trovare un accordo e un coordinamento di carattere sovraregionale.

“Il rischio è anche quello che istituzioni e politica locali le strumentalizzino o si deresponsabilizzino, rispetto a questioni e impegni di cui dovrebbero farsi carico e il cui vuoto queste realtà volontaristiche cercano di colmare. Le associazioni nutrono aspettative verso le istituzioni, che vengono a volte disattese, e questo fraintendimento spesso genera conflitti” (ivi).

La narrazione dei sentieri, che è, in un esercizio di genesi creativa, recupero di memoria, sviluppo di prospettiva, abbisogna quindi di una forte coesione tra il soggetto pubblico che lo istituisce e le comunità locali che ne custodiscono la mappa geografica e culturale, unendo ai caratteri di identità e autenticità, l'efficacia e l'efficienza necessaria a trasformare un'idea progettuale in un vero strumento di valorizzazione del territorio. Nei paragrafi successivi prenderemo in esame ciò che avviene in Puglia, regione al Sud, per incremento turistico negli ultimi anni, che sta provando a diversificare la sua offerta, coinvolgendo maggiormente le aree interne.

## 2. Contesto

In Italia sono le Regioni ad avere la titolarità sulla realizzazione e il riconoscimento dei cammini. Il governo ha poi stabilito 11 requisiti da rispettare per poter essere valutati come cammini di rilevanza nazionale ed essere inseriti dall'Atlante dei Cammini curato dal Ministero. Al 2018, ultimo anno in cui c'è stato un aggiornamento, su 116 proposte di cammini solo 44 hanno passato il vaglio e sono state inserite nell'Atlante. Di questi 3 sono al Sud: la Magna Francigena in Sicilia, il Sentiero dei briganti e il Cammino di San Francesco da Paola in Calabria.

Degli altri 72 progetti non ancora promossi, 17 provengono dalla Calabria, 10 dalla Puglia, 6 dalla Campania, 4 dalla Sicilia, 1 dal Molise e 1 dalla Basilicata, per un totale di 39 progetti riguardanti il Sud. Inoltre vi sono due cammini che sono stati ritenuti di particolare valore e finanziati per garantire la loro implementazione: la Via Francigena del Sud e la Via Appia.

Gli 11 requisiti statali, al momento in vigore, sono: 1) percorsi lineari e fruibili; 2) presenza di segnaletica orizzontale e/o verticale per ogni tappa; 3)

percorso fruibile in sicurezza; 4) percentuale di strade asfaltate presenti lungo il cammino non superiore al 40% del totale della lunghezza; 5) tappe dotate di tutti i servizi di supporto al camminatore; 6) descrizione online, sul sito di riferimento, di ogni tappa; 7) servizi di alloggio e ristorazione entro 5 km dal Cammino; 8) esistenza di un “organo di governo” del Cammino; 9) garantire la vigilanza e la manutenzione del percorso; 10) realizzare la georeferenziazione del percorso; 11) sito del Cammino costantemente aggiornato.

Ciò non toglie che possano esistere cammini “certificati” da singole Regioni. O addirittura cammini che esistono senza avere legami con le istituzioni.

Il discorso è diverso per le ciclovie turistiche, per le quali è stato firmato nel 2016 un accordo fra governo e Regioni per la creazione di un “Sistema Nazionale di ciclovie turistiche”, gestito attualmente dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

A ciò vanno aggiunti progetti come “Italia Valore Paese” che è gestito dall’Agenzia del Demanio in collaborazione con enti che possiedono edifici da dismettere lungo i percorsi. Sebbene sia nato per dotare di strutture ricettive e tecniche i cammini, non risulta vi siano state interazioni con gli altri progetti per armonizzare la progettualità complessiva.

Nel PNRR i cammini non hanno avuto alcuno spazio se non all’interno dei fondi complementari, con pochi itinerari inseriti (Via Appia, Via Francigena e cammini religiosi del centro Italia) che erano già stati approvati e finanziati in passato all’interno del Programma stralcio cultura 2014-2020. Nessun nuovo progetto, dunque, ma solo l’impegno che i fondi già stanziati saranno utilizzati per realizzare quegli stessi progetti. Sono andate deluse le aspettative sia delle realtà impegnate nella promozione e fruizione dei cammini, sia delle commissioni Cultura del Senato e Attività produttive e Turismo della Camera, che avevano inviato precise raccomandazioni al governo di ampliare il novero dei cammini finanziati. Al contrario le ciclovie sono state inserite all’interno dei fondi per le infrastrutture legate alla mobilità sostenibile (missione 4, componente 2) e sono state finanziate 10 ciclovie per un totale di 400 milioni di euro di spesa.

Rispetto alla necessità di far sviluppare una narrazione funzionale intorno ai cammini, si riscontra un’atavica difficoltà nei “progetti cammino” di ampia portata, causata dalla lentezza procedurale con cui le Regioni danno riscontro alle richieste del governo, durante il complesso iter.

Inoltre, si riscontra una difficoltà di interazione tra gli ideatori di cammini esistenti o potenziali. L’Italia è costellata di piccoli cammini, eppure non si è ancora stati capaci di unirli in una rete armonica, in grado di competere nel medio-lungo periodo con il Cammino di Santiago. Si agisce in ordine sparso, ogni Regione legifera in modo autonomo e si creano sovente sovrapposizioni con lo Stato, come nel caso degli Atlanti regionali.

Per averne un'idea, basti pensare alla mancanza di cammini interregionali legati a grandi narrazioni del passato che accomunano molteplici Regioni del Meridione come, giusto a titolo di esempio, la presenza dell'intera filiera produttiva del grano, con testimonianze in quasi tutte le Regioni del Sud e l'esistenza storica del Regio cammino materano tra Campania e Basilicata; o come le molteplici opere di ingegneria del passato ancora oggi esistenti non solo al Sud e dall'alto potere narrativo, come gli acquedotti romani. Per non parlare di uno dei pochi personaggi storici che ha lasciato segni indelebili in tutto il meridione come Federico II e la cui vicenda storica, con la sesta crociata non combattuta a significare il rispetto fra i popoli e le religioni, sarebbe da sola un buon motivo per dedicargli un lungo cammino laico.

### 3. Caso studio

In Puglia da diversi anni c'è una forte attenzione al tema dei cammini, testimoniata dall'inserimento di specifici riferimenti nel Piano Cultura regionale, da una delibera regionale per il riconoscimento dei cammini, dalla creazione di un Atlante dei cammini pugliesi, in via di aggiornamento; nonché dall'adozione di criteri più articolati rispetto a quelli nazionali, indicatori ideati dalla Rete dei cammini del Sud a dimostrazione del forte attivismo presente al Sud e di come l'interazione con le istituzioni possa essere efficace.

La Regione ha inoltre aderito a progetti come le Vie Francigene e *South cultural routes*; al 2018 risalgono poi gli accordi operativi col Ministero della Cultura per la realizzazione della Via Francigena e dell'*Appia Regina Viarum*.

L'ente regionale ha dato il via a un processo di informazione e coinvolgimento degli operatori turistici tramite diversi progetti Interreg di cui è stata partner, come il *Green Pilgrimage* o *The route net*. La Regione ha organizzato vari incontri aperti agli operatori turistici locali, per far conoscere nei dettagli le prospettive date dai cammini, le necessità e le opportunità da cogliere, oltre a finanziare progetti in tema.

Ad oggi diversi sono i cammini in terra di Puglia, afferenti a diverse tipologie progettuali, dai cammini nazionali con budget ingenti, fino a quelli pensati da una singola persona, passando per la passione e l'impegno di associazioni di professionisti o di realtà locali e non solo.

I progetti più imponenti sono quelli legati alle vie nazionali: la Via Appia e la Via Francigena del Sud. Dal 2018, anno in cui il governo ha stanziato 20 milioni di euro, si è fatto poco, molti tratti dell'Appia non sono ancora percorribili mentre il tratto meridionale della Via Francigena vede un percorso agibile, un susseguirsi di pubblicazioni e un sito funzionante.

Per la Via Appia la Regione Puglia sta inserendo, all'interno dei piani della mobilità, lavori per garantire la realizzazione di sentieri lungo l'arteria, che nel frattempo è diventata una strada molto trafficata dai veicoli a motore, co-



me ad esempio il tratto che da Gravina in Puglia lambisce Altamura (S.P. 27), teatro di molti incidenti negli ultimi anni e rischioso da percorrere a piedi.

Per la Via Francigena si nota un buon dinamismo da parte dell'ente regionale rispetto ad altri enti e Regioni. Ciò è dovuto probabilmente alla presenza di responsabili e impiegati competenti e appassionati, fra cui il referente tecnico per le Vie Francigene del Sud dell'AEVF (Ass. Europea Vie Francigene). Visti i buoni risultati sarebbe ipotizzabile l'opportunità per altri enti pubblici di investire in risorse umane appassionate e competenti in materia.

Ci sono poi una ventina di tappe del Sentiero Italia gestito dal CAI che passano per la Puglia, da Grottaglie fino alla Daunia, attraversando diverse province pugliesi per poi proseguire in Molise. Non risultano però collaborazioni esplicite fra questo lungo itinerario e gli altri cammini esistenti o in costruzione, né con le istituzioni, a dimostrazione di come collaborare fra gli ideatori di percorsi non sia facile.

Esistono inoltre progetti di ciclovie nazionali o internazionali che passano per la Puglia, come la ciclovía Adriatica, quella dei Borboni, quella dell'acquedotto pugliese nonché Eurovelo 5, per alcuni dei quali sono previsti lavori infrastrutturali. Discorso a parte per la ciclovía dell'Ofanto, che lega la provincia di Foggia con quella della BAT, ideata dal Parco regionale fiume Ofanto e interamente in territorio pugliese, sebbene il fiume nasca in Campania.

Vi sono poi cammini ideati dagli appassionati, di solito caratterizzati dall'essere prevalentemente regionali, con narrazioni di fondo abbastanza limitate. Fa eccezione il cammino "Con le ali ai piedi" ideato da una singola persona e dedicato ai luoghi di San Michele, che dall'Abruzzo arriva fino al Gargano e di cui esiste una guida cartacea e un sito artigianale ma aggiornato. Così come la Via Michaelica, considerata una variante della Via Francigena, diversa dal precedente cammino e ideata da un'associazione comasca. E le varie vie del Cammino Materano, che finiscono tutte in Basilicata.

Non tutti i cammini che citeremo fanno parte dell'atlante pugliese, che sono quelli ovviamente maggiormente esaustivi nelle informazioni date ai camminatori, sebbene ci sia il rischio di non riuscire a distinguere un cammino "ufficiale" da un altro, poiché sui siti web dei cammini "certificati" a livello regionale non si trova un logo o una dicitura ufficiale che li distingua in modo nitido dagli altri. Ciò rende il quadro variegato: quasi sempre troviamo informazioni sulla sentieristica e l'usanza dei timbri; raramente invece sono accessibili informazioni tecniche utili per mettersi in cammino, per avere accesso alle quali sovente è necessario contattare gli ideatori del percorso. Dietro questo "riserbo" ci possono essere varie spiegazioni, una delle quali potrebbe riguardare il voler mantenere centralità rispetto ad una possibile opportunità di *business*.

Nella tabella riportiamo tutti i cammini esistenti o in fase di progettazione che passano in Puglia.

Gli artefici di tali percorsi sono realtà molto diverse fra loro, tutte locali ad eccezione del progetto della Via Litoranea che rientra nella Via Francigena: il Cammino del Salento è stato ideato dalla "FEM srls"; quello di don Tonino



dalla diocesi di Molfetta; quelli di Leuca dalla Fondazione di partecipazione “De Finibus Terrae”, ispirata dalla Diocesi di Ugento; quello materano dall’APS “in Itinere”; la rotta dei due mari dall’APS omonima; i cammini federiciani dall’associazione “Puglia federiciana”. Realtà e storie diverse, accomunate dalla passione verso il proprio territorio, sintetizzate nella tab. 1.

*Tab. 1 - Cammini in Puglia*

<i>Nome</i>	<i>Province pugliesi</i>	<i>Inizio-fine</i>	<i>Ideazione</i>	<i>Focus narrativo</i>
Via Francigena del Sud	FG-BAT-BA-BR-LE	Da Roma a Leuca	AEVF	Vie Francigene
Via Litoranea (progetto)	FG-BAT-BA	Da Manfredonia a Bari	AEVF	Vie Francigene
Con le ali ai piedi	FG	Da Poggio Bustone a Monte Sant'Angelo	Individuo	San Michele
Cammino materano - Via Dauna (progetto)	FG-BAT-BA	Da Termoli a Matera	APS locale	Matera2019
Cammini federiciani	BA-BAT	Da Gioia del Colle a Trani	Associazione	Federico II
Cammino materano - Via Sveva (progetto)	BAT-BA	Da Trani a Matera	APS locale	Federico II
Via Appia (progetto)	BA-BR	Da Roma a Brindisi	Ministero	Strade romane
Cammino materano - Via Peuceta	BA	Da Bari a Matera	APS locale	Matera2019
Cammino materano - Via Ellenica	BR-TA	Da Brindisi a Matera	APS locale	Matera2019
Cammino materano - Via Jonica (progetto)	TA-LE	Da Matera a Leuca	APS locale	Matera2019
Rotta dei due mari	BA-TA	Da Polignano a Mare a Taranto	APS locale	Taranto
Cammino Materano - Via Ellenica	BR-TA	Da Brindisi a Matera	APS locale	Matera2019
Cammino del Salento (due varianti)	LE	Da Lecce a Leuca	Ditta locale	Salento
Cammino di Don Tonino	BA-BR-LE	Da Molfetta a Leuca	Diocesi	Don Tonino Bello
Cammini di Leuca - Via Sallentina (progetto)	TA-LE	Da Taranto a Leuca	Fondazione di partecipazione	Pellegrinaggi
Cammini di Leuca - Via Leucadense (progetto)	BR - LE	Da Brindisi a Leuca	Fondazione di partecipazione	Pellegrinaggi
Cammini di Leuca - Via Traiano calabro (progetto)	BR - LE	Da Brindisi a Leuca	Fondazione di partecipazione	Pellegrinaggi

*Fonte:* elaborazione degli autori.

Raramente è esplicitato se vi sia una comunità locale di supporto, basilare affinché il cammino non resti qualcosa di avulso dal territorio. Nel Cammino Materano sono previsti dei comitati di tappa.

Anche le fonti d'ispirazione alla base della narrazione di ciascun cammino sono ovviamente differenti. Nel Cammino Materano, fatta eccezione per il progetto della Via Sveva, più che la narrazione ha prevalso la speranza che il nome Matera possa nel tempo restare evocativo per richiamare turisti, dopo che è stata capitale europea della cultura nel 2019.

Discorso simile vale per la Rotta dei due mari, poco originale ma certo l'esempio di "Basilicata coast to coast" insegna che anche le narrazioni deboli possono nel tempo diventare potenti; una narrazione legata alla rinascita di Taranto potrebbe diventare fattore di orgoglio come è avvenuto per Matera, capace di far decollare anche altri progetti legati ai vari cammini in progettazione che passano per Taranto. Ma un buon lavoro di marketing non basta quando il territorio presenta problematiche quali l'inquinamento industriale o le discariche abusive di rifiuti.

Un'esperienza narrativamente significativa è quella dedicata ai luoghi di Federico II, che purtroppo non è un cammino aperto a tutti, manca l'intesa fra l'ente regionale e l'associazione promotrice, tipico esempio di come non sia facile trovare l'equilibrio fra chi mette in campo idealismo e passione ed esigenze pubbliche.

#### 4. Conclusioni

La delimitazione di questa mappa legata ai vari approcci pugliesi al Cammino è stata possibile grazie allo storico interesse per questo tema da parte degli autori, ai vertici dell'Associazione "Il Vagabondo" che promuove, da oltre 20 anni, il turismo responsabile nel Sud Italia con particolare attenzione alle tecniche narrative di viaggio.

La Puglia può di certo considerarsi una realtà virtuosa all'interno del panorama dei cammini del Sud Italia, per la proficua e costante interazione tra autorità regionali e comunità locali e il numero di iniziative realizzate. Restano, come detto, ampi margini di miglioramento, in particolare in ambito di *governance*, poiché in generale manca il coinvolgimento di Parchi e GAL o altri enti intermedi, salvo poche eccezioni tra cui la citata ciclovia dell'Ofanto, frutto di un'intensa attività di progettazione e mediazione ad opera dell'omonimo Parco Regionale.

Passando al livello macro-regionale, ciò che sembra mancare è invece l'individuazione di uno o più macro-temi narrativi, capace di legare i vari territori e i vari cammini che si snodano lungo l'intera penisola. Sarebbe quindi auspicabile creare un comitato tecnico tra Stato, Regioni e ideatori-gestori di

cammini, al fine di armonizzare l'esistente e ciò che è in progettazione in un progetto di ampia portata, come richiesto da diverse realtà attive in vari sedi istituzionali.

## Riferimenti bibliografici

- Apostolopoulou E., Drakou E., PEDIADITI K. (2012), "Participation in the management of Greek Natura 2000 sites: evidence from a multilevel analysis", *Journal of Environmental Management*, 113: 308-318.
- Banini T., Pollice F. (2015), "Territorial identity as a strategic resource for the development of rural areas", *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia Roma - XXVII*, fascicolo 1, gennaio-giugno, pp. 7-16.
- Liu J., Ouyang Z., Miao H. (2010), "Environmental attitudes of stakeholders and their perceptions of conflicts between protected areas and communities: a case study in China", *Journal of Environmental Management*, 91: 2254-2262.
- Lorenzetto E. (2021), "Camminare e narrare come pratiche dei cittadini per fare paesaggio", in Frank M., Pilutti Namer M., a cura di, *La Convenzione Europea del Paesaggio vent'anni dopo (2000-2020) - Ricezione, criticità, prospettive*, Ed. Ca' Foscari, Venezia, pp. 226-233, DOI 10.30687/978-88-6969-562-9/019.
- MIBACT, *Atlante dei cammini*, testo disponibile al sito <https://camminiditalia.cultura.gov.it/home-cammini-ditalia/atlante-dei-cammini>.
- Novelli G., Novelli M. (2006), "Il Parco Nazionale del Gargano", in *I Parchi Nazionali Patrimonio Naturale e Culturale d'Italia*, MATT-SGI, Roma, pp. 97-98.
- Rees S.E., Attrill M.J., Austen M.C., Mangi S.C., Rodwell L.D. (2013), "A thematic cost-benefit analysis of a marine protected area", *Journal of Environmental Management*, 114: 476-485.
- Regione Puglia (2021), *Deliberazione della Giunta Regionale 22 novembre 2021*, n. 1890. Riconoscimento di Cammini e Itinerari Culturali - Indirizzi.
- Trischitta D. (2006), "Il Parco Nazionale dell'Aspromonte", in *I Parchi Nazionali Patrimonio Naturale e Culturale d'Italia*, MATT-SGI, Roma, p. 99.
- Viola L. (2021), "Piedi, sedere e immaginazione", *La Ciapera*, 27 dicembre.
- Zanni S. (2021), *Relazione preliminare sul tema "Cammini Interregionali" per l'esame consultivo del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) e affare assegnato n. 590*, presentato in audizione alla Commissione Cultura del Senato della Repubblica.

# *Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura*

di *Luisa Carbone\**

## **1. Comunicare l'immagine del territorio**

Come è noto, la narrazione del marketing territoriale, filtrando attraverso una serie di procedure selettive di apparente matrice “culturale” le immagini dei territori, contribuisce non solo a stimolare nuove suggestioni identitarie, ma anche a produrre le condizioni politiche, che, in molti casi, hanno consentito di introdurre questi cambiamenti rivoluzionari, incontrando fino ad ora il consenso di una parte significativa delle élite urbane e della maggioranza degli abitanti (Minca, 2005, p. 5). In questi anni, lo schema applicato nel marketing territoriale, soprattutto per le grandi realtà urbane ha riguardato sia il ruolo dei mass-media e dei tour operator nel produrre comunicazione sia i metodi della diffusione di una certa immagine di un luogo attraverso testimonials celebri in attività promozionali, tramite strumenti come giornali, eventi, servizi informativi televisivi, documentari, film, o programmi televisivi sulla località. In questo schema, una particolare attenzione viene rivolta alla funzione del passaparola, che ha assunto un ruolo molto rilevante nel processo di miglioramento dell'immagine dei luoghi, in quanto molte volte considerata più credibile delle fonti informative ufficiali e il più delle volte basata sull'esperienza personale e, per questo, considerata rassicurante. È innegabile, la componente mediatica dei *social media* sta diventando uno degli obiettivi più consistenti per la riuscita di ogni operazione sul territorio, che sia urbana o relativa al capitale naturale, per cui le città e i territori rurali e verdi, che assomigliano sempre di più a reti instabili di trasformazioni, sono paragonabili più che a luoghi all'aver luogo, in un continuum sovraesposto attraverso cui ciò che accade è ovunque visibile, ma ciò che lo ha reso possibile rimane nell'ombra, nascosto nella piega del controllabile, del non rilevabile, sfuggente alle complesse pratiche del traccia-

\* Dipartimento di Scienze umanistiche, della comunicazione e del turismo, Università degli Studi della Tuscia.

mento. Le immagini “verdi” assumono un ruolo fondamentale, ponendosi come portatrici di significati sorprendenti rispetto a un comune sistema di attese, avendo la capacità “di fare emergere del senso che, pur andando oltre il buon senso, può produrre consenso, progettualità sociale” (Dematteis, 1985, p. 37). Già le immagini del territorio permettono, ai singoli individui di identificarsi come membri della comunità, ma le immagini “verdi” diventano elementi indispensabili, sulle quali oramai si possono strutturare specifici percorsi di sviluppo, dove non sempre però è possibile affiancare la parola sostenibile, che rappresentano un’opportunità per le amministrazioni urbane per “sedurre” le comunità locali e i nuovi cittadini a dare il consenso a decisioni e azioni per delineare o riconfigurare il territorio che abitano.

In questa ottica, è fondamentale la capacità dell’informazione veicolata dalla immagine del territorio di coinvolgere l’attenzione anche di saperi non esperti, poiché se l’immagine trasmessa non riflette l’identità specifica e la realtà dell’area, può innescare nel lungo periodo un circolo vizioso di “discredito”. È infatti evidente il rapporto tra l’immagine percepita e il potenziale del territorio, per cui impressioni, idee, credenze, informazioni formano l’immagine del luogo. Quest’ultima legata alla vocazione del luogo, basata quindi su elementi credibili, pochi ed efficaci elementi chiave, che devono essere rivolti soprattutto ai soggetti interni al territorio, mirando ad offrire informazioni sui progetti di sviluppo del territorio, a rafforzare il senso di appartenenza al territorio, ad esplicitare modelli di conciliazione di interessi divergenti e a stimolare la partecipazione alle politiche di sviluppo del territorio.

In quest’ottica, il contributo ha l’intento di indagare quanto la comunicazione e la narrazione territoriale possano svolgere un ruolo di rilievo per lo sviluppo di un’area image e di una percezione complessivamente positiva di un territorio, prendendo in esame il caso dei Monti Cimini e facendo particolare attenzione alle potenzialità ambientali in virtù di due aspetti: la messa in evidenza del posizionamento competitivo del territorio e la capacità di favorire la ricerca e lo sviluppo di relazioni con i soggetti locali.

Le prospettive che offre il marketing territoriale invitano a costruire di fatto strategie di rete per migliorare l’attrattività del capitale naturale di un territorio, per cui i concetti di rappresentazione dell’esistente e di propensione alla trasformazione, di fatto, si affiancano e si intrecciano in una arena essenzialmente comunicativa e argomentativa che riguarda lo sviluppo sostenibile urbano e rurale.

Una messa in rete che partecipa con varie modalità ai programmi di sviluppo, poiché la complessità “dell’ambiente territoriale e della tipologia degli interlocutori implica la presenza di processi e di flussi di comunicazione multiformi e variegati” (Ostillo, 2000) e suggerisce pertanto una visione interfunzionale e integrata, che deve tenere conto dei flussi comunicativi interni ed esterni, verticali ed orizzontali, nonché delle forme e delle modalità comunicative con le specifiche caratteristiche, e infine dei messaggi e dei media con

i diversi livelli di impatto (istituzionale, commerciale, gestionale, economico-finanziaria), che possano suscitare nei confronti del territorio sentimenti di riconoscimento e promuovere la partecipazione e la condivisione.

## 2. La figurabilità dei Monti Cimini

Pensare ai Monti Cimini in termini di imageability (Lynch, 1960), in grado di evocare nel cittadino e nel turista un'immagine spettacolare, dove l'ambiente è ben visibile e in grado di sollecitare l'attenzione di chi abita il territorio o lo attraversa, vuol dire che “non è sufficiente la cura del margine per cambiarne la natura; è necessario ridefinirne spazi ed opportunità dove centrare il vecchio margine” (Gregotti, 1991, p. 61). L'immagine, come già ribadito, svolge un compito fondamentale e può essere considerata a pieno titolo una risorsa strategica del territorio, le cui leve emergono nella loro triplice funzione: identificativa, valutativa e fiduciaria. La comunicazione, veicolata da una buona immagine suscita affidabilità, serietà e credibilità, implementando la percezione dello “spirito del luogo”. E se partiamo dal presupposto che “l'ambiente esprime la geograficità della natura” (Turco, 2010, p. 165) va da sé comprendere quanto fondamentale sia il capitale naturale, oramai diventato il nuovo contesto dentro il quale si devono collocare tutte le politiche territoriali.

In questo quadro, i Monti Cimini rappresentano un'area di grande interesse naturalistico situata nell'Antiappennino laziale, a sud-est di Viterbo. Rappresentano quanto rimane della corona perimetrale di due sistemi vulcanici: il vulcano Cimino, più antico, situato nel comune di Soriano nel Cimino (1.053 m/slm) e il vulcano Vicano, più recente, con il Monte Fogliano (963,5 m) m/slm e la plurisecolare Faggeta che ricopre la vetta a quota (1.053) m/slm Poggio Nibbio (896 m/slm) e il Monte Venere (851 m/slm), la cui caldera ospita oggi il Lago di Vico.

I Monti Cimini sono ancora in parte notevole rivestiti da boschi e dalla Faggeta Vetusta, patrimonio dell'UNESCO, ma allo stesso tempo pullulano di centri storici minori. Ancor più lontano dal centro dell'apparato vulcanico, su lembi della platea tufacea, limitati da solchi incassati e a pareti ripide scavate dai torrenti, spesso anzi alla confluenza di due fossi, si trovano centri, caratteristici per la loro posizione, che fa sembrare vere e proprie fortezze naturali.

Questa combinazione di natura e nuclei abitati crea uno strano contrasto, l'immagine che molti frequentatori del luogo hanno, è quello di un territorio immerso in un incantesimo. Un territorio che potrebbe svolgere, in un tempo medio-lungo, il “ruolo di magnete” rispetto ai tessuti circostanti, ma che nel frattempo deve misurarsi con l'esigenza di procedimenti progettuali nuovi e complessi sia a livello naturale sia a livello del nuovo abitare, per cui i Monti Cimini si potrebbero configurare come “il luogo in cui le ragioni dell'ambiente e quelle dello sviluppo si coniugano in direzione della riqualificazione del vivere e dell'abitare di tutti i cittadini” (Bonora, Vitali, 2013, p. 236).

La riflessione sul rapporto capitale naturale e urbanizzazione riconduce il discorso ambientale al centro dei compiti della politica territoriale, che in fatto di politiche decisionali e di azioni per la collettività interviene per definire, comporre e scomporre il territorio al fine di organizzare adeguatamente lo spazio di relazione fra uomo e natura. In questo contesto non è da sottovalutare che i documenti sulle città sostenibili indichino la necessità di allargare il raggio di azione delle politiche ambientali dalle città agli spazi rurali e ambientali circostanti. La tendenza turistica globale e locale della fruizione del patrimonio verde vede aumentare i turisti con un livello di istruzione superiore, appartenenti alla fascia d'età 35-55 anni, che scelgono di visitare parchi e zone rurali, anche poco frequentate, al fine di conoscere la cultura locale, le tradizioni, la gastronomia. Si tratta di esperienze in costante cambiamento, link di una rete di "mobilità fisiche e virtuali" che incessantemente riconfigurano lo spazio urbano e rurale, l'organizzazione delle attività turistiche e non, il brand e l'immagine stessa del territorio. La stessa competitività turistica misurata sulla propensione dei turisti a visitare o meno un territorio non è più solo influenzata dalle preesistenze artistiche, storiche e culturali o dalla presenza di risorse o dalla qualità dei servizi offerti, ma da questa continua interazione che ridisegna costantemente lo sviluppo territoriale, influenzandone l'immagine turistica. Difatti, l'aumento dei flussi turistici influisce sull'evoluzione dei territori, ne cambia l'economia e ne determina l'uso degli spazi, influenzando anche le relazioni tra la città e il contesto ambientale in cui è inserita, facendo emergere in alcuni casi nuovi segmenti di leisure e/o di turismo d'affari.

In questo prospetto, le sfide per i Monti Cimini sono numerose soprattutto in relazione alla lenta trasformazione dei pascoli ad opera del consumo di suolo, oppure dall'eccessiva pressione del bestiame, dal deperimento delle formazioni forestali e dal danneggiamento degli habitat degli animali, dovuto in parte ai cambiamenti climatici, ma in parte anche alla scarsa conoscenza naturalistica, sia fra i cittadini sia fra i turisti, che mette a rischio e compromette la tutela naturalistica dell'area in cui le pratiche tradizionali protratte per secoli hanno garantito la conservazione della biodiversità e potrebbero tradursi in uno stimolo per aumentare il turismo sostenibile nei Monti Cimini.

Sono molti i progetti che interessano l'area con l'obiettivo di promuovere azioni che possano facilitare la coesistenza armoniosa tra attività umane e conservazione della natura, anche favorendo le pratiche tradizionali necessarie al mantenimento dell'ecosistema, nonché ad aumentare la consapevolezza di residenti e visitatori sull'importanza della biodiversità e del patrimonio ambientale dell'area anche dal punto di vista economico. Azioni che prevedono il miglioramento della fruibilità dei siti attraverso interventi di riqualificazione e la predisposizione di itinerari ad hoc, pacchetti dedicati al turismo naturalistico e l'istituzione di punti informativi, disposti lungo i vari km di sentieri che attraversano gli ambienti più caratteristici.

Progetti che devono superare molte criticità, soprattutto in termini di comunicazione e sensibilizzazione, ma che dimostrano quanto sia importante connettere la natura alle pratiche dello spazio urbano e del turismo in una prospettiva di rinnovata integrazione e complementarità, ma anche in ragione del suo carattere multifunzionale, che va oltre il fatto di costituire un bene accessorio per la città o per il turismo, facendo sì che l'incantesimo del luogo sopravviva e ne venga tramandata l'immagine. Questo vuol dire non guardare ai Monti Cimini come una destinazione turistica, ma come esperienza, valutando il territorio non solo per le risorse di cui dispone, ma per il geostorytelling che offre e che integra con il quotidiano della comunità. Oramai sono numerosi gli smart territory che arricchiscono l'esperienza del turista nel territorio che visita, permettendo di visualizzare sullo smartphone le informazioni di diversi point of interest, individuando gli esercizi commerciali dove spendere un plafond di buoni sconto per prodotti e servizi classificati come "portatori di emozioni".

L'incantesimo attuale del territorio dei Monti Cimini è il risultato di una dialettica continua con la cooperazione che permette di "trovare le migliori forme ed i migliori interlocutori per collaborare" (Senn, 2015, p. 14) per cui tutti gli attori e le parti sociali sono coinvolte non solo per la realizzazione di progetti, ma nella gestione continua di un progetto territoriale strategico. Il risultato di questa progettualità condivisa e partecipata può attuare una vera e propria *governance* territoriale capace di agire per obiettivi e in grado di produrre coalizioni di più attori che si pongono determinati scopi.

È necessario progettare percorsi dal valore naturalistico e paesaggistico in grado di fare leva sulle emozioni, per consentire quello scambio di identità fra comunità locale e turisti o meglio cittadini temporanei, in modo da poter restituire non solo una modalità di intervento, ma "una pratica del fare", cercando di individuare e suggerire delle linee di sviluppo nel rispetto degli elementi della tradizione e della innovazione compresenti nella città e nel capitale naturale.

### **3. Scagliare una immagine nel futuro**

Cacciari ha definito la progettualità un "gettare oltre", partendo dal verbo sostantivato pro-iectum, dove iectum rappresenta tutta la forza dello "scagliare" (un'idea, una capacità che prima non c'era) e la preposizione pro, il senso di finalizzazione e di vantaggio, del "fuori", dell'andare oltre una barriera. Barriere che il più delle volte una pianificazione incontra, trovando, in primo luogo, i cosiddetti limiti culturali, dovuti alla difficoltà di integrare e fondere i diversi regimi di tutela che invece riflettono la eterogeneità dei valori storico-culturali, di quelli botanico-vegetazionali e di quelli geomorfologici e idrologici regolamentati da differenti leggi dello Stato. Ma anche limiti metodologici, dovuti alla assenza di linee di indirizzo concordate preventivamente tra Stato



e Regioni per la redazione e l'attuazione della pianificazione. Un progetto, infatti, contribuisce a definire un nostro modo di rapportarci con lo spazio, se progettare vuol dire proiettare nel futuro un'immagine, qualunque sia l'oggetto della progettazione, quello che viene prodotto lungo il processo di ideazione – comprensione dei luoghi, individuazione degli obiettivi, identificazione delle alternative, ideazione e approfondimento di una proposta – è sempre una visione che prevede una trasformazione. Quest'ultima deve prevedere la possibilità di ridare centralità alla marginalità, così come nel caso dei Monti Cimini, che hanno grandi potenzialità ambientali (assenza di barriere architettoniche e vivibilità) grandi possibilità di sviluppo strutturali (flessibilità e polifunzionalità). Caratteristiche che determinano l'identità di un territorio e la sua riconoscibilità, in quanto queste ultime sono portatrici di “risorse complesse di una società che non è imitazione di qualcosa d'altro, ma è approfondimento di una differenza in un'ottica globale” (Rullani, Rullani, 2018, p. 28). L'identità, infatti rappresenta un parametro importante, perché garante di qualità, “quella qualità ambientale che protegge l'uomo dallo scannarsi” e che è definita da Lynch figurabilità, o meglio “quella forma, quel colore, quell'ordinamento che rende più facile la costruzione di immagini mentali dell'ambiente tali da essere bene identificate, fortemente strutturate e quindi assai utili”. Un progetto deve essere quindi sufficientemente flessibile da incorporare, con critiche e interazioni, le novità progettuali emergenti, e altrettanto duttile da valutare coerenza, efficienza localizzativa e allocativa, inclusi i progetti alternativi (Camagni, 1999, p. 5).

Va dunque rilevato quanto si sia modificata la realtà dei Monti Cimini a causa soprattutto del processo di urbanizzazione e metropolizzazione in atto in tutta la Regione Lazio, per cui la tradizionale dimensione amministrativa non corrisponde più a quella geografica. La maggior parte della popolazione vive ormai in città, sempre più estese, formate da parti assai differenti tra loro – città storiche, tessuti consolidati, periferie metropolitane, insediamenti diffusi, campi agricoli, campi aperti – che instaurano relazioni funzionali stabili, e diventano scenari di spostamenti quotidiani, per lavoro, studio, ma anche shopping e tempo libero.

L'espansione delle città comporta nuovi squilibri e diverse contraddizioni territoriali, nonostante il rispetto per lo sviluppo degli spazi verdi urbani, che naturalmente consolidano le precedenti leggi, ma prevedono che, ai fini del contenimento del consumo del suolo e della rigenerazione urbana, nella consapevolezza della necessità di salvaguardare, valorizzare e tutelare i terreni naturali e agricoli, i Comuni possano individuare, attraverso i propri strumenti urbanistici, degli ambiti di rigenerazione urbana da assoggettare ad interventi coordinati di riqualificazione con la possibilità di utilizzare procedure urbanistiche ed incentivi fiscali che favoriscano l'attuazione degli obiettivi previsti per il riuso e la riorganizzazione delle città.

Valorizzare nei Monti Cimini la qualità della vita significa innanzitutto migliorare la prosperità e la sicurezza dei territori al fine di far crescere l'e-

conomia, attraverso l'incremento delle risorse di conoscenza e fiducia, motori della soddisfazione, stimolando i progetti di una sostenibilità territoriale, avviando il rafforzamento delle strutture economiche e delle strutture sociali. Una promozione del territorio infatti deve contribuire non solo al miglioramento e alla riqualificazione, indirizzando in certi casi gli investimenti a favore dello sviluppo dell'attrattività, ma riuscire ad intervenire in maniera performante non solo sulla percezione e sul senso di appartenenza, ma anche sulla costruzione di una immagine non stereotipata del luogo.

## Riferimenti bibliografici

- Bonora P., Vitali W. (2013), "Un Patto metropolitano per il contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana", in Bonora P., a cura di, *Atlante del consumo di suolo. Per un progetto di città metropolitana*, Baskerville, Bologna, pp. 236-254.
- Camagni R. (1999), "Ruolo economico e contraddizioni spaziali delle città globali: il contesto funzionale, cognitivo ed evolutivo", in Gajo P., a cura di, *Il governo del territorio: complessità e cambiamento. Nuove domande d'uso, nuove opportunità, nuovi strumenti interpretativi*, University Press, Firenze, p. 5.
- Dematteis G. (1985), *Le metafore della Terra*, Feltrinelli, Milano.
- Gregotti V. (1991), *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Lynch K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.
- Minca C. (2005), *Lo spettacolo della città*, Cedam, Padova.
- Ostilio M.C. (2000), "La comunicazione territoriale", in Valdani E., Ancarani F., a cura di, *Il marketing territoriale, logiche, strumenti e casi nel contesto italiano e internazionale*, Egea, Milano, pp. 157-177.
- Rullani E., Rullani F. (2018), *Dentro la rivoluzione digitale. Per una nuova cultura dell'impresa e del management*, Giappichelli, Torino.
- Senn L. (2015), *Smart City, la città si reinventa. Strumenti, politiche e soluzioni per un futuro sostenibile*, Ediplan, Milano.
- Turco A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, FrancoAngeli, Milano.

# *ICT al servizio dello slow tourism: nuove opportunità per i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella*

di *Marilù Campanelli\**

## **1. Introduzione**

Il presente studio vuole dimostrare come le ICT possono essere in grado di aggiungere valore all'esperienza dello *slow tourism* comprovando, attraverso un'applicazione pratica, come l'esperienza turistica può essere migliorata attraverso l'incontro dei due opposti. Lentezza e rapidità, emotività e logica si incontrano e si combinano nella creazione di un'esperienza turistica lenta di qualità. Nella prima parte di questo studio verranno presentate le evoluzioni delle Nuove Tecnologie all'interno del settore turistico, evidenziando come le stesse possono essere utile strumento al servizio del turista lento nella scoperta del territorio. Nella seconda parte verrà presentato il caso studio preso in analisi, ovvero il territorio compreso tra i tre comuni pugliesi di Manduria, Maruggio e Torricella. Come applicazione pratica di questo lavoro è stata realizzata una mappa di comunità online denominata "Slow Map". La creazione di questo progetto evidenzia il possibile apporto che la comunità locale può avere nelle decisioni legate al ridisegnamento territoriale dell'area e di come il suo contributo possa incidere positivamente sull'esperienza turistica *slow* attraverso la condivisione delle proprie conoscenze ed esperienze. Il desiderio di integrare l'utilizzo delle Nuove Tecnologie parte dalla visione positiva di queste ultime all'interno dell'esperienza turistica *slow* e, non meno importante, dall'idea che le caratteristiche delle ICT favoriscano una naturale predisposizione alla sostenibilità.

Lo sviluppo del turismo lento nel tarantino potrebbe rappresentare il fattore chiave per rafforzare la notorietà e reputazione turistica della provincia di Taranto, una zona piena di fascino e di ricchezze naturali e culturali che necessita di politiche mirate al rafforzamento della propria identità e alla tutela dei propri patrimoni e delle proprie risorse.

\* Dipartimento di Sociologia e ricerca sociale, Università degli Studi di Milano Bicocca.

## 2. Fast Technologies e *slow tourism*: dove gli opposti si incontrano

L'integrazione tra Nuove Tecnologie e settore turistico è iniziata circa sessanta anni fa con la nascita dei Sistemi di Prenotazione tramite Computer (CRS), seguiti dai Sistemi di Distribuzione Globali (GDS) fino ad arrivare all'apice a seguito dell'avvento di Internet e della diffusione di nuovi strumenti quali computer, smartphone, canali satellitari, ecc. Una delle conseguenze più evidenti è stato il rapido processo di disintermediazione del mercato turistico, il quale ha portato a un ridisegnamento del rapporto che intercorre tra individuo e società: gli individui non sono più solo oggetti passivi nella comunicazione di massa ma soggetti attivi che producono e condividono contenuti (Tomasucci, 2012). Lo sviluppo di software user friendly accessibili anche a non esperti ha fatto sì che si moltiplicassero i contributi online degli utenti denominati *User Generated Content*. Il tradizionale passaparola (*word of mouth*) si è evoluto nel passaparola elettronico (*electronic word of mouth*), il quale offre informazioni autentiche e affidabili perché generate direttamente dai consumatori e perciò fuori dalle dinamiche commerciali dettate dagli operatori del settore. Il consumatore diviene un medium il quale viene influenzato dai pareri altrui e, al contempo, può a sua volta influenzare il parere e le scelte di altri. Questa nuova figura del consumatore, a metà tra il produttore e il fruitore, è stata definita *prosumer*. La narrazione e la conseguente comunicazione dell'immagine della destinazione turistica è ora prodotta direttamente dall'utente: l'esperienza in prima persona e raccontata in tempo reale rappresenta la forma di comunicazione privilegiata. Racconti intimi e soggettivi diventano le nuove guide e carte, illustrando itinerari e luoghi in modo interattivo attraverso immagini, video e brevi commenti. Internet e le sue successive evoluzioni prima in Web 2.0 e poi in Web 3.0 hanno dunque portato a maggiore interesse nei confronti dei reali desideri e motivazioni che spingono i turisti a viaggiare e a scegliere determinate mete turistiche.

Uno degli sviluppi del turismo moderno è la nascita di nuove forme dello stesso incentrate sull'aspetto emozionale ed esperienziale, che invitano alla scoperta e riscoperta di un rapporto più profondo con la natura, il territorio e le identità locali. In queste caratteristiche è facile rintracciare similitudini con il turismo lento. Seppure l'attenzione verso nuove esperienze di tipo sensoriale ed emozionale – proprie del turismo lento – possa apparire collidente con la fruizione della ICT va constatato, invero, che le nuove tecnologie iniziano ad assumere un ruolo sempre più rilevante nelle diverse declinazioni dello *slow tourism*. Attraverso l'utilizzo di *social network*, blog e applicazioni per mobile, il turista *slow* crea delle vere e proprie narrative spesso anche visuali, divenendo non solo protagonista di informazioni ma anche di esperienza. La lentezza del mezzo utilizzato per esplorare il territorio e il desiderio di scoprire culture diverse viene sintetizzato dall'uso delle ICT, le quali contribuiscono

a ottimizzare le esperienze e a condividerle sottoforma di racconti online. Le ICT sono inoltre uno strumento che facilita l'interazione tra visitatore e ambiente, aggiungendo la velocità della fruizione digitale alle sensorialità dell'esperienza umana. Gli strumenti offerti dalla rete, quali blog, forum, aggregatori di recensioni (TripAdvisor, Booking.com, Trivago), piattaforme di *social sharing* di immagini e/o video (Instagram, Pinterest, TikTok), di *social networking* (Facebook, Twitter) e le piattaforme di geolocalizzazione (Google Maps, Google Earth, Citymapper), incentivano il già menzionato passaparola digitale, strumento estremamente importante e capace di influenzare l'opinione del turista.

I *social media*, in particolare, ricoprono un ruolo chiave nella creazione dell'immagine turistica della destinazione: la condivisione e diffusione della memoria individuale dell'esperienza del singolo attraverso le piattaforme *social* divengono memoria condivisa all'interno del proprio *network* relazionale online più o meno ampio. I *social* in questo caso non sono più solo contenitore dei ricordi di viaggio del singolo ma divengono terreno di scambio di opinioni e condivisione di esperienze con altri turisti o futuri viaggiatori, le cui interazioni comprenderanno una rete di contatti potenzialmente illimitata.

Da poco si stanno diffondendo usi innovativi e alternativi delle tecnologie col fine di creare esperienze sensoriali memorabili e in linea con i desideri dei turisti *slow*. In questo senso si assiste a un moltiplicarsi di esperienze e viaggi sensoriali nati per assecondare questo desiderio di unicità al quale anela il turista. L'esperienza in formato digitale può permettere al turista *slow* di usufruire di dati più raffinati e indicatori di qualità e precisione ai quali affidarsi in piena sicurezza durante l'esplorazione. Le ICT accompagnano il viaggiatore in ogni passo alla scoperta del territorio attraverso, per esempio, una mappatura che comprende diversi livelli di conoscenza del territorio: arte, cultura, beni paesaggistici, nonché informazioni legate al tessuto suburbano cittadino. In particolare si parla di *iperlocalismo* o *giornalismo di quartiere*, ovvero il racconto del luogo raccontato direttamente dalla società locale attraverso una piattaforma web che dà la possibilità a tutti di partecipare alla creazione delle informazioni. Le informazioni raccontate dai locali godono di una certa credibilità essendo prodotte dagli stessi protagonisti attivi della vita locale della destinazione; raccontano la località da un punto di vista alternativo, più personale e legato alla cultura e abitudini dei cittadini dando al turista *slow* la possibilità di vivere esperienze alternative fuori dai classici tracciati turistici.

Per concludere si può dunque affermare che le ICT rappresentano nuovi modi per il turista *slow* di rapportarsi e conoscere meglio una destinazione, un territorio e il mondo intero.

### 3. Manduria, Maruggio e Torricella: una riflessione sull'economia del turismo nei tre comuni

Il territorio occupato dai comuni di Manduria, Maruggio e Torricella è parte del Tavoliere Salentino denominato anche Tavoliere di Lecce o Piana Messapica. L'area risulta essere caratterizzata da forti elementi naturali: Torre Colimena e le dune di Campomarino, rispettivamente frazione di Manduria e di Maruggio, sono stati riconosciuti come siti di importanza comunitaria<sup>1</sup>, dunque aree protette a livello nazionale poiché dotate di ecosistemi unici e specie endemiche che necessitano particolari cure e protezione.

I tre comuni fanno parte della provincia di Taranto e fisicamente si susseguono sul medesimo tratto ionico, ragione per cui gli ecosistemi naturali risultano essere molto simili tra loro e spesso condivisi. Mentre Torricella e Maruggio presentano caratteristiche simili nella dimensione e concentrazione di abitanti, Manduria presenta aspetti più simili a quelli della città, fattore che si rispecchia anche nel numero e nella distribuzione degli esercizi pubblici e, in generale, dei servizi al cittadino.

L'economia locale dei tre comuni è basata sulla coltivazione di uliveti, frutteti e vigneti, tra cui va menzionato il noto vino Primitivo di Manduria, insieme e sul settore terziario, in particolare sul turismo balneare. Nel periodo estivo le frazioni balneari di Torre Ovo (Torricella), Campomarino (Maruggio), San Pietro in Bevagna (Manduria) e Torre Colimena (Manduria) si popolano per l'arrivo di turisti stagionali per lo più regionali. Come conseguenza ogni anno nei mesi estivi la popolazione locale aumenta significativamente: ad esempio il comune di Torricella, che conta circa 4.175 abitanti, arriva ad ospitare circa 30.568 presenze di turisti italiani nei mesi estivi. Questo è indice dell'alta stagionalità dell'offerta turistica locale, la quale si riflette nel fenomeno dello spopolamento che interessa in particolare le marine dei tre comuni nel periodo di bassa stagione. La situazione pone l'attenzione su una particolarità di questa area: il turismo "che non appare" delle cosiddette "seconde case". La maggior parte delle presenze turistiche dei tre comuni nel periodo di alta stagione sono in realtà i movimenti di parenti, amici e dei proprietari di seconde case. Questa tendenza non apporta valore all'interno dell'economia turistica dei comuni poiché i residenti di ritorno, i proprietari di seconde case e i visitatori in visita di parenti e amici usufruiscono poco o niente dei servizi e delle attività legate direttamente o indirettamente al settore turistico, essendo questi più simili nelle attitudini ai residenti stagionali che ai veri e propri turisti.

Sebbene l'economia del turismo sviluppata nei tre comuni sia caratterizzata da una forma di turismo poco ricercata e da modalità di fruizione del territorio ancora poco legate ai principi *slow*, risulta evidente come i tre siano

1. SIC IT9130001 - Torre Colimena e SIC IT9130003 - Duna di Campomarino.

naturalmente predisposti allo sviluppo del turismo lento, il quale, però, necessita inevitabilmente di politiche e azioni mirate al suo mantenimento. Il turismo detiene una considerazione economica importante per i comuni ed è per questo che lo sviluppo di una diversa economia turistica basata sull'inclusione lavorativa della popolazione locale, fattore di rilevante importanza nell'ottica della pianificazione di una forma di turismo lento, potrebbe essere la chiave per ottenere una maggiore occupazione e specializzazione locale e non meno importante per migliorare le condizioni di vita dei cittadini e il benessere collettivo. Come primi passi verso l'installazione di una modalità di turismo lento i tre comuni dovrebbero sviluppare politiche volte alla valorizzazione e tutela della ricchezza del patrimonio culturale, archeologico, artigianale e naturale che caratterizza il territorio. A queste dovrebbe seguire la creazione in rete di un'offerta turistica basata su esperienze e attività legate alle tradizioni, all'enogastronomia e alla scoperta del territorio, con l'obiettivo di presentare un'offerta di qualità e in linea con i principi di sostenibilità.

#### 4. Il progetto di Slow Map

Come applicazione pratica di questo studio è stata realizzata "Slow Map"<sup>2</sup>, una mappa di comunità online realizzata attraverso il GeoWeb Google Maps, il quale dà la possibilità di esplorare attraverso immagini satellitari, mappe e indicazioni stradali una determinata località anche con diversi livelli di dettaglio. La mappa presenta 4 livelli di lettura: 1) patrimoni culturali e naturali; 2) tradizioni, riti e sagre; 3) mangia locale; 4) mappa dei ricordi.

Grazie alla collaborazione essenziale della comunità locale sono stati individuati e mappati i patrimoni naturali e culturali presenti nell'area compresa tra i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella. Quello che ne emerge è una mappa online multilivello in continuo divenire e interattiva, la quale grazie alle informazioni e ai ricordi dei locali narra al turista l'identità di questo territorio attraverso informazioni utili, fotografie e localizzazioni di elementi naturali e culturali, produzioni locali e memorie. Alle informazioni della comunità si incorporano i ricordi dei turisti. La lettura del territorio è perciò integrata: il racconto acquista sia il punto di vista del locale, con il suo bagaglio di esperienze legate al luogo, che quello del turista e delle sue sensazioni suscitate dalla scoperta del territorio.

Per la creazione della mappa è stato utilizzato il *social network* Facebook come strumento fondamentale per la ricerca di cittadini e turisti legati al territorio compreso tra i tre comuni. Facebook ha funto da strumento utile per la

2. La mappa è consultabile al seguente link: [www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1mpfrAYMKf-s3Zu3FuiYpWjljZimdNM&usp=sharing](http://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1mpfrAYMKf-s3Zu3FuiYpWjljZimdNM&usp=sharing).

comunicazione e il confronto tra comunità locale e turisti nell'identificazione dei beni materiali e immateriali presenti nella zona.

A comprovare la possibilità di sviluppo di una forma di turismo lento nell'area dei tre comuni pugliesi presi in analisi appare positivo il risultato del questionario quali-quantitativo somministrato alla popolazione residente dei comuni, il quale è stato presentato con l'obiettivo di valutare la predisposizione degli stessi nei confronti dell'installazione del turismo lento. Dai risultati del questionario la popolazione dei tre comuni appare propositiva sia nei confronti dello sviluppo del turismo lento nel proprio territorio, che nei confronti del proprio coinvolgimento in un futuro rapporto con i turisti *slow*.

All'interno dell'attivazione di modalità di turismo lento questo progetto desidera mostrarsi come strumento capace di mostrare il territorio al turista così come viene letto e raccontato dalla gente del luogo. Questo approccio dal basso basato sulla piena condivisione di informazioni e conoscenza tra locali e turisti ambisce alla creazione di un rapporto più saldo tra le due parti e a una riconsiderazione positiva dell'apporto dell'altro all'interno del proprio mondo. Inoltre non sono da tralasciare i processi di tutela e responsabilità che una maggiore partecipazione attiva nei processi decisionali del territorio porterebbe a entrambi i gruppi di utenti: nei residenti potrebbe riemergere affetto e orgoglio nei confronti dei luoghi della loro quotidianità e sarebbero spronati, così, a seguire comportamenti esemplari nei confronti del territorio e dei beni comuni; allo stesso modo i turisti *slow*, già attenti alla questione ambientale e al rispetto della diversità culturale, sarebbero ancora più invogliati a rispettare cultura e patrimoni della destinazione.

## 5. Conclusioni

Per concludere, si può affermare che la creazione della mappa online Slow Map applicata all'area compresa tra i comuni pugliesi di Manduria, Maruggio e Torricella avvalorata l'intenzione ultima di questo studio ossia dimostrare come le ICT possono apportare valore all'esperienza di turismo lento. La partecipazione diretta dei cittadini su base volontaria alla mappatura degli elementi che formano l'identità del luogo può portare a un maggior coinvolgimento degli stessi nelle decisioni legate al proprio territorio, nonché a una maggiore responsabilizzazione nei confronti dei beni di proprietà comune. Dal punto di vista dello sviluppo dello *slow tourism*, Slow Map può contribuire nel creare un rapporto più profondo tra locali e turisti, incentivare la scoperta lenta del territorio, della cultura locale, dei prodotti tipici e non per ultimo contribuire a fornire informazioni sulle attività ed esperienze presenti sul territorio durante tutto l'anno con il fine di destagionalizzare l'offerta turistica. Inoltre l'utilizzo delle tecnologie promuove la sostenibilità, eliminando



così i tradizionali dépliant e mappe su carta a favore di una mappa online più pratica e sostenibile.

Per ricerche future il progetto di Slow Map potrebbe essere esteso ad altri comuni limitrofi con l'obiettivo di creare una lettura del territorio integrata e dare così un primo impulso allo sviluppo del turismo lento agevolato dalle nuove tecnologie nell'area del tarantino.

## Riferimenti bibliografici

- Albanese V. (2012), “Come (e se) coesistono social networks ed esperienze di turismo sensoriale”, *Geografia sociale e democrazia*: 241-254.
- Albanese V. (2013), “Slow Tourism e nuovi media: nuove tendenze per il settore turistico”, *Bollettino della Società Geografica Italiana Roma*, serie XIII, vol. VI: 489-503.
- Boella G., Calafiore A., Dansero E., Pettenati G. (2017), “Dalla cartografia partecipativa al crowdmapping. Le VGI come strumento per la partecipazione e la cittadinanza attiva”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia Roma*, XXIX, fascicolo 1: 52-61.
- Borruso G. (2013), “Cartografia e informazione geografica ‘2.0 e oltre’, webmapping, webgis. Un’introduzione”, *Bollettino AIC*, 147: 7-15.
- Favretto A., Mauro G., Petrarulo G., Scherbi M. (2014), “Itinerari per un turismo alternativo: dal Web alla portabilità mobile”, *Bollettino AIC*, 151: 46-58.
- Forlani F. (2009), *Il web 2.0 e la comunicazione non convenzionale nel turismo, le opportunità per il destination marketing. Comunicazione e branding delle destinazioni turistiche*, FrancoAngeli, Milano.
- Madau C. (2015), *Le mappe di comunità: esperienze di cartografia partecipata per lo sviluppo locale*, ASITA, pp. 541-548.
- Mangano S., Ugolini G.M. (2017), “Nuove tecnologie e smart map per un turismo urbano e una mobilità intelligente”, *Bollettino AIC*, 160: 8-21.
- Meini M., Spinelli G. (2012), “Il territorio nella comunicazione turistica digitale”, *Annali del turismo*, Geoprogred Edizioni, Novara, pp. 327-343.
- Meini M., Spinelli G. (2012), “Ipermappe, sistemi multimediali per l’informazione turistica”, *Bollettino AIC*, 126-127-128: 225-237.
- Tomasucci I. (2012), *Turismo, social network e passaparola online: analisi delle reti sociali come strumento di marketing turistico*, Università degli Studi di Urbino Carlo Bo, Urbino.

# *In cammino sulle orme di Sant'Antonio. Georeferenziazione dei paesaggi significativi tra esigenze spirituali e valorizzazione dei territori attraversati*

di *Sabrina Meneghello\**

## **1. I Cammini tra teoria e progetti**

I contributi scientifici sulla relazione tra viaggi in cammino e interesse turistico sono aumentati nell'ultimo decennio a livello internazionale grazie al successo del *Camino de Santiago*. La riflessione geografica sui Cammini, intesi come viaggi a piedi di più tratte, a carattere storico-religioso o associati a specifici tematismi, dialoga per lo più con gli studi su turismo lento (Pileri, Moscarelli, 2020), geoitinerari (Lemmi, 2015) e ruolo del turismo nelle aree marginali (Meini *et al.*, 2018). I cammini storico-religiosi, inoltre, incrociano il ricco dibattito internazionale sul turismo religioso (Collins-Kreiner, 2010) nell'arduo tentativo di distinguere nei progressivi fenomeni di *caminonization* tra pellegrinaggi religiosi e mobilità legate ad altre motivazioni.

Il processo di riconoscimento di alcuni Cammini a *Cultural Routes* del Consiglio d'Europa ha stimolato fertili rapporti tra accademia e territori e favorito la definizione di politiche nazionali per lo sviluppo del tematismo (Piano Strategico del Turismo 2017-2022). Recentemente, la pandemia ha portato al ripensamento di molte proposte locali verso forme di turismo lento più rispondenti al diffuso desiderio di spazi verdi e pratiche outdoor. Sul fronte della domanda, i viaggi in cammino, già in crescita prima della pandemia, sono considerati ora tra le modalità più interessanti di scoperta dei luoghi. Recenti indagini<sup>1</sup> hanno evidenziato come l'Italia dei cammini abbia retto l'urto della crisi rilevando che parte dei camminatori ha fatto la prima esperienza proprio durante la pandemia.

Il presente studio si inserisce in questo ricco filone e presenta i primi risultati di una ricerca sul Cammino di Sant'Antonio (CSAnt), un caso interes-

\* Dipartimento di Studi storici, geografici e dell'antichità, Università degli Studi di Padova.

1. Cfr. Dati 2020 dall'indagine annuale curata da Terre di Mezzo ed. sui Cammini in Italia.

sante per gli aspetti evolutivi della domanda e i recenti processi di valorizzazione del percorso. L'analisi tratta il tema dei viaggi in cammino lungo itinerari storico-religiosi concentrando l'attenzione sul rapporto tra turismo lento e paesaggi attraversati.

Adottando un approccio interdisciplinare che considera gli apporti dei *Tourism e Landscape Studies* (Terkenli, 2021), l'obiettivo è testare la validità della definizione di “paesaggio turistico”, inteso come insieme di interazioni fisiche, sociali e simboliche tra luoghi e soggetti generate da specifiche pratiche del turismo (Meneghello, 2021), come strumento concettuale per esplorare la forte componente esperienziale di questa pratica nel CSAnt.

Capovolgendo la prospettiva dei *Tourism Studies* sul nesso paesaggio-turismo che spesso interroga le pratiche turistiche nei loro aspetti motivazionali per far emergere il ruolo e il valore del paesaggio nelle pratiche stesse, lo studio parte dalle domande sul paesaggio e sulle sue componenti relazionali per definire i caratteri delle pratiche turistiche.

La somministrazione di un geoquestionario associata alla realizzazione di interviste in cammino favorisce, da un lato la raccolta mobile e situata (Cisani, 2020) di materiali informativi di varia natura su paesaggi scelti come significativi dai camminatori, dall'altro l'interpretazione di questi materiali che restituiscono l'agire e interagire durante la pratica.

Integrando l'analisi sui viaggi in cammino come pellegrinaggi religiosi o percorsi del *trekking*, l'intento è svelare la complessa essenza, immersiva e performativa di queste esperienze (Rabbiosi, 2021).

## 2. Il Cammino di Sant'Antonio

Il CSAnt consiste di due tratte consolidate<sup>2</sup> e incluse nell'Atlante digitale dei Cammini d'Italia del MIBACT. Il cosiddetto “Ultimo Cammino”, promosso dal 2000, ripercorre i 24 km compiuti dal Santo morente nel 1231 collegando Camposampiero, a nord di Padova, alla famosa Basilica del Santo. La tratta più lunga, inaugurata nel 2010, conta 400 km e va dal santuario toscano di La Verna a Padova valorizzando i luoghi francescani incontrati dal Santo in area appenninica. Gli aspetti decisionali e informativi sul CSAnt sono gestiti dai frati della Basilica padovana. L'Associazione del CSAnt collegata ai religiosi aiuta nella gestione, promozione e infrastrutturazione.

Nel 2021, la celebrazione degli Ottocento anni dall'arrivo di Antonio in Italia ha favorito la progettazione di “Antonio 20-22”<sup>3</sup>, un articolato calendario di animazione religiosa lungo il CSAnt. Sono state anche coinvolte istituzioni,

2. [www.camminodisantonio.it](http://www.camminodisantonio.it).

3. [www.antonio2022.it](http://www.antonio2022.it).

realizzati sopralluoghi e ricercate fonti storico-agiografiche per lanciare una variante del percorso tra Veneto e Friuli e verificare un ulteriore ampliamento nelle regioni meridionali. Si tratta di un affascinante progetto di attraversamento di tutta la penisola (1.800 km) che da Capo Milazzo in Sicilia, dove il Santo sarebbe naufragato, giunge ad Assisi, luogo dell'incontro con Francesco, per salire verso Padova lungo le tratte note (Meneghello, Volpe, 2022).

Nell'ambito della ricorrenza, tra agosto 2021 e marzo 2022, 18 tappe del CSAnt sono state percorse in mesi diversi da gruppi di circa 20 camminatori tra membri dell'Associazione, religiosi, devoti, cui si sono aggiunti anche solo per brevi percorsi residenti e studenti. Come evidenziato di seguito, le tratte percorse sono tra loro diverse a seconda della relazione col Santo, aspetti devozionali, paesaggio, caratteristiche del percorso e sviluppo turistico:

- emiliana: 80 km, 5 tappe collinari dall'eremo di Montepaolo (FC), punto di incrocio di vari Cammini, a Rimini; attraversa un'area di interesse turistico;
- veneta-rodigina: 2 tappe, 40 km da Rovigo a Monselice (PD) con deviazione verso Anguillara Veneta (PD) dove si incrocia la Romea Germanica e dove ci sono evidenze storiche della gestione dei terreni da parte della chiesa antoniana; è in un'area pianeggiante a sviluppo turistico scarso;
- friulana: nuova tratta a nord, 120 km, da Gemona del Friuli (UD), dove si trova la più antica chiesa dedicata al Santo, a Sacile (PN); 5 tappe in aree per lo più pianeggianti con incroci di Cammini e crescente sviluppo turistico;
- veneta-trevigiana: da Sacile entra in Veneto nei pressi di Sarmede (TV) e conduce ai santuari di Camposampiero (PD); 5 tappe, 130 km, a pendenza e lunghezza diverse; presenza di luoghi della devozione in contesto turisticamente sviluppato con recente nomina UNESCO delle colline del Prosecco;
- veneta-Ultimo Cammino: il percorso antoniano più noto; 24 km da Camposampiero a Padova; area pianeggiante con sovrapposizione di Romea Strata e Germanica e nascente progettualità sul cicloturismo.

Le tappe percorse sono considerate “pilota” rispetto all'evento clou della ricorrenza che proporrà, *una tantum*, tra estate e autunno del 2022 la prima effettiva esperienza lungo l'intero CSAnt dalla Sicilia al Veneto. L'evento nazionale è detto “a staffetta” perché si consegnerà alla comunità cristiana ospitante, tappa dopo tappa, una reliquia del Santo portata nello zaino da un religioso.

La vivacità del progetto e le diffuse spinte turistiche a favore dei Cammini spiegano la crescente attenzione di istituzioni, operatori e fruitori verso il CSAnt che, da itinerario della devozione padovana percorso *in toto* fino a La Verna solo da pochi pellegrini, si accinge a verificare tutte le sue potenzialità di sviluppo.

### 3. Un'analisi del paesaggio in cammino

Lo studio che qui presentiamo analizza l'esperienza del CSAnt realizzata da promotori del percorso e fruitori, che hanno camminato lungo le tratte descritte, in gruppo, durante gli eventi "pilota".

I punti di vista dei camminatori sono stati raccolti tramite un geoquestionario costruito attraverso la app Survey123 di ArcGis, accessibile da cellulare. Lo strumento ha proposto di georeferenziare, descrivere e fotografare un luogo ritenuto significativo portando i camminatori a riflettere *on the move* sui paesaggi incontrati lungo il Cammino. Il collegamento del materiale caricato con il luogo stesso in cui è stato raccolto ha permesso di descrivere elementi dell'interazione fisica coi luoghi e altri riferiti all'interazione sociale e all'incontro intimo con il sacro. Nel questionario sono state inserite anche domande che si trovano in altre indagini relative ai Cammini e che riguardano motivazioni e servizi turistici. Il link per la compilazione è stato veicolato ai camminatori con l'aiuto dei membri dell'Associazione e del manager di "Antonio 20-22".

All'utilizzo del questionario è stato affiancato un lavoro di terreno che ha previsto la realizzazione di 10 interviste in profondità ai promotori del Cammino per approfondire le questioni sulla *governance*, la natura del progetto e le scelte effettuate per definire varianti ed eventi.

Il doppio posizionamento di camminatrice e ricercatrice ha permesso di condividere e osservare l'esperienza lungo alcune tratte, fare interviste, cogliere aspetti utili alla successiva interpretazione di tutti i materiali raccolti.

#### 3.1. Motivazioni

I frati antoniani e i referenti dell'Organizzazione di Gestione della Destinazione (OGD) padovana descrivono i caratteri turistici del CSAnt facendo riferimento alla sua specificità prevalentemente religiosa<sup>4</sup>. Le interviste hanno confermato questa natura spiegando come tratte ed eventi religiosi siano accomunati dalla presenza di luoghi dove le fonti testimoniano il passaggio del Santo oppure sono evidenti pratiche devozionali e ruolo della chiesa antoniana nella storia locale.

È emerso come alcune varianti siano nate grazie alla collaborazione con alcune amministrazioni (a Gemona, ad Anguillara) per valorizzare la presenza di incroci e sovrapposizioni con altre vie presumibilmente percorse dal Santo e pellegrini medievali. Si è valutato in questi casi anche il potenziale turistico

4. Cfr. Informazioni su CSAnt da focus ISNART su esempi di Cammini nazionali, marzo 2022.

dei percorsi e l'opportunità di promuoverli in modo integrato in aree delocalizzate rispetto a poli noti o schiacciate da tematismi dominanti.

Il manager di "Antonio 20-22" ha sottolineato la rilevanza, per l'animazione religiosa del CSAnt, di soggetti locali che in modo esperto indicano luoghi di interesse, facilitano relazioni, aperture per visite e celebrazioni, supporto logistico, coinvolgono la comunità.

Seppure la natura religiosa del percorso descritta dai gestori emerga anche dai questionari, dei 70 camminatori coinvolti nello studio il 18,4% ha risposto che la scelta di percorrere un Cammino è dettata dalla ricerca del benessere psico-fisico e che si percorre il CSAnt mossi soprattutto dalla curiosità di fare una nuova esperienza (18,9%). La spinta spirituale-religiosa emerge come seconda motivazione sia nella scelta di una generica vacanza in cammino (17,4%) che nel caso specifico della scelta del CSAnt (17%). A seguire, gli altri motivi che spingono verso i Cammini sono la conoscenza dei territori (14,5%) e stare in mezzo alla natura (14%) mentre nel caso del CSAnt la motivazione culturale intesa come la conoscenza dei borghi (15,5%) e l'interesse per aspetti culturali (13,5%) sembra prevalere nettamente rispetto ad altre opzioni. Emerge, infine, il peso limitato della dimensione sociale. Solo il 6,8% dei rispondenti ritiene importante incontrare altre persone in cammino (8,8% nel caso del CSAnt).

### 3.2. *Paesaggi in cammino*

Dalle georeferenziazioni, le fotografie e le descrizioni inserite nei questionari emerge che la maggior parte dei rispondenti considera significativo l'incontro con gli elementi naturali dei paesaggi incontrati. Si tratta soprattutto di contesti fluviali e collinari. A seguire, sono indicati luoghi religiosi (chiese e santuari), borghi, edifici storici, contesti urbani e spazi funzionali al turismo.

Più in particolare, il procedere lungo corsi d'acqua ricorre nella variante friulana dove il percorso incontra Livenza, Meduna e Tagliamento e nelle tratte venete dove costeggia a sud l'Adige in direzione Anguillara in mezzo ad estese coltivazioni e a nord il Muson dei Sassi nell'ampia "città diffusa" verso Padova.

Nelle colline romagnole si descrive la visione ampia, dall'alto (a Bertinoro nel forlivese) che permette di apprezzare l'armonia di declivi boschivi, ordinate coltivazioni, piccoli centri abitati in contrasto a disomogenei contesti urbani della pianura.

Tra i luoghi sacri sono ritenuti significativi edifici di culto raggiunti alla fine di una tappa o vissuti grazie a momenti di preghiera di cui si ricordano canti e musiche. Si evidenzia il valore, scoperto a passo lento e grazie a spiegazioni esperte, di capitelli, edicole, edifici religiosi abbandonati e altre tracce devozionali. Più che mete in centri urbani o edifici religiosi di interesse stori-

co segnalati nelle guide, emerge la pluralità di spazi del sacro territorialmente diffusi, spesso scoperti per caso, vissuti in modo intimo e gioioso.

Centri urbani, strade, ponti e sottopassi vengono segnalati con intento critico. Approssimarsi ad essi camminando genera stridore visivo, sonoro e olfattivo rispetto a sensazioni positive stimulate da paesaggi meno antropizzati lasciati alle spalle. Alcuni borghi promossi turisticamente che accolsero pellegrini e personaggi rilevanti sono valutati negativamente perché caotici, non accoglienti, incuranti del patrimonio, cementificati.



Antico oratorio di San Massimo a Borghetto di Villa del Conte nel camposampierese (PD) all'incrocio con la Romea Strata



Coltivazioni a vigneto lungo la nuova variante settentrionale del Cammino. Tratta trevigiana



Lungo il corso d'acqua Muson dei Sassi. Ultimo Cammino tratta a nord di Padova verso la Basilica del Santo



Paesaggio collinare lungo la tratta romagnola



Il fiume Meduna, affluente del Livenza. Nuova variante friulana da Gemona del Friuli (UD) a Sacile (PN)



Piccolo abitato di campagna lungo la tratta Rovigo-Monselice (PD)

Fig. 1 - Geolocalizzazione di paesaggi significativi ed esempi di foto scattate e condivise dai rispondenti (concessione d'uso tramite questionario) (Fonte: elaborazione dell'autrice)

Interrogarsi sui temi del paesaggio antoniano incontrato in cammino permette di evidenziare anche elementi di significatività che rimandano alla sfera sociale e simbolico-spirituale.

In contrasto rispetto a quanto rilevato dalle domande esplicite sulle motivazioni, le domande poste sui paesaggi significativi fanno emergere in modo indiretto la centralità delle interazioni sociali associate ai luoghi scelti. I questionari riportano aspetti emozionali quali complicità, affetto per alcuni



compagni, gioia per il dialogo e il confronto, gratitudine per consigli ricevuti, consolazione. Il camminare fianco a fianco favorisce nuove amicizie, rinsalda rapporti, stimola scambi di informazioni e impressioni. Si imparano accorgimenti per alleviare disagi dovuti a lunghe percorrenze, pendenze, clima, problemi fisici. Sono frequenti occasioni di reciproca apertura in un clima di discrezione e fiducia.

Emerge la centralità di alcune figure di mediazione nella caratterizzazione dell'esperienza. Il religioso che accompagna il gruppo o svolge celebrazioni, l'esperto di cammini o storia locale, il volontario che apre una chiesetta in campagna contribuiscono in ugual misura a definire il paesaggio in cammino, interagendo attivamente con luoghi e persone.

L'aspetto relazionale è così importante da essere considerato anche un aspetto definitorio del "paesaggio spirituale interiore". Alla domanda "Quali dimensioni simbolico-spirituali hai incontrato lungo il Cammino?", tra le numerose opzioni, la relazione con le altre persone rappresenta la maggior parte delle risposte. Contemplare il paesaggio circostante, sacrificio e fatica, immersione nella natura, riflessione su ciò che ci circonda, silenzio e incontro con piante e animali sono manifestazioni spirituali associate all'ambiente circostante. Le risposte che rimandano esplicitamente agli aspetti religiosi del "paesaggio interiore" sono associate a luoghi sacri, preghiera, dialogo con sé e meditazione.

Al di là degli intenti programmatori e delle motivazioni che mettono al centro la natura religiosa e aspetti culturali del CSAnt, la ricerca fa emergere in modo indiretto il ruolo delle interazioni spaziali, sociali e simboliche col "paesaggio in cammino" nella definizione della specifica esperienza.

#### **4. Sviluppo territoriale**

L'analisi ha messo in luce la rilevanza di elementi diffusi e poco noti del paesaggio. Questo risultato porta l'attenzione dalle mete sacre o di evidente interesse spirituale e culturale collocate in contesti urbani e borghi attrattivi verso contesti non segnalati nelle mappe turistiche (alcune zone friulane, trevigiane e del camposampierese) e marginali rispetto ai grandi circuiti (alcune zone appenniniche e rodigine). Alcune geolocalizzazioni riguardano frazioni abbandonate, centri arroccati e ampi spazi rurali segnalati sia per la presenza di elementi culturali o ambientali di pregio che per la mancanza di un presidio da parte di residenti e produzioni locali. Il valore attribuito a paesaggi scoperti grazie al cammino mette al centro la possibilità per il CSAnt di rappresentare in alcuni contesti un concreto strumento di rigenerazione territoriale.

Risposte dal questionario, interviste e osservazione sul campo sottolineano come l'incontro con alcuni soggetti locali stimoli il tessuto sociale ricucendo elementi di identità e orgoglio comunitario in un processo di rilettura



e riappropriazione delle caratteristiche originali dei contesti (Mundula, Spagnoli, 2019). Coinvolgendo spesso giovani e anziani la pratica del cammino è occasione di socialità e benessere, stimolo alla cura del patrimonio, incentivo alla circolazione dei saperi.

Nel complesso, le risposte fanno emergere la necessità di garantire alloggio, ristorazione e assistenza lungo le tratte e le possibilità per nuove imprese in aree dove abitare e produrre non sono più attrattivi.

## 5. Conclusioni

La mappa dei paesaggi antoniani creata in cammino non coincide con la mappa dei luoghi turistici delle guide né con quella dei soli luoghi religiosi. La chiave di lettura adottata ha evidenziato molteplici gradienti di attrattività, socialità e senso del sacro che caratterizzano l'esperienza del paesaggio in cammino e che quindi possono informare il progetto di ampliamento e valorizzazione del CSAnt e altri simili.

L'analisi del materiale raccolto ha permesso di comprendere l'esperienza dei viaggi in Cammino svelando la forte componente materiale, emotiva, relazionale e spirituale generata dal continuo stimolo a interagire con il proprio sé, la materialità dei luoghi e la presenza di altre persone.

Si sono colte posizioni frizionali su valenze e funzioni del percorso che sono espressione della trasformazione che sta interessando molte pratiche turistico-ricreative, *in primis* i Cammini storico-religiosi.

Ampliare lo sguardo verso una definizione ampia di spiritualità che favorisca scambi anche con il mondo laico e costituire reti locali di mediatori che garantiscano continuativamente in loco accoglienza e supporto sono prime indicazioni che derivano dallo studio. La cornice di queste azioni presuppone una *governance* basata sul dialogo continuo tra gestori, istituzioni e comunità che garantisca ai viandanti un vissuto di valore e ai territori i benefici socio-economici attesi.

## Riferimenti bibliografici

- Cisani M. (2020), *Paesaggi e mobilità. Strumenti per le geografie del quotidiano*, FrancoAngeli, Milano.
- Collins-Kreiner N. (2010), "The geography of pilgrimage and tourism: Transformations and implications for applied geography", *Applied geography*, 30, 1: 153-164.
- Lemmi E., a cura di (2015), *Turismo e management dei territori: i Geotinerari, fra valori e progettazione turistica*, Patròn, Bologna.
- Meini M. et al. (2018), *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubettino, Soveria Mannelli.

- Meneghello S. (2021), “The tourism-landscape nexus: Assessment and insights from a bibliographic analysis”, *Land*, 10, 4: 417.
- Meneghello S., Volpe P. (2022), “La costruzione di un Cammino di pellegrinaggio nel nome di Sant’Antonio di Padova: l’ampliamento delle traiettorie da Capo Milazzo e da Gemona del Friuli a Padova”, *Trasporti e Cultura*, 61: 47-53.
- Mundula L., Spagnoli L. (2019), “Terre mutate: un cammino tra resilienza e slow tourism”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 14, 2(2): 117-130.
- Pileri P., Moscarelli R., eds. (2020), *Cycling & Walking for Regional Development: How Slowness Regenerates Marginal Areas*, Springer Nature, Berlin.
- Rabbiosi C. (2021), “Performing a walking holiday: Routing, immersing and co-dwelling”, *Tourist Studies*, 21, 3: 367-386.
- Terkenli T.S. (2021), “Research Advances in Tourism-Landscape Interrelations: An Editorial”, *Land*, 10, 9: 944.

*Mapping Place Identities:  
l'identità dei luoghi come risorsa rinnovabile  
dello sviluppo territoriale e turistico.  
Il caso della Via Appia*

di *Danila Saulino\**

## **1. L'identità come risorsa territoriale**

L'identità è un concetto che in anni recenti ha ricevuto sempre maggiore importanza da diverse discipline. Con i processi di globalizzazione, crescente mobilità, velocità e competizione su scala globale, città e regioni hanno investito sempre maggiori risorse nel definire la propria identità al fine di migliorare la propria attrattività nel mercato globale.

Se da un lato l'identità è stata riconosciuta come risorsa strategica per lo sviluppo dei territori, dall'altro, la perdita di identità è divenuta un problema comune soprattutto in contesti di particolare valenza storica e paesaggistica dove, sempre più frequentemente, i caratteri locali e il patrimonio identitario vengono sfruttati e alterati attraverso i processi di rigenerazione per soddisfare le aspettative e i desideri dei turisti. Nonostante gli effetti della globalizzazione, i luoghi non hanno perso il loro valore per le persone, ma anzi, ritrovano oggi centralità nel dibattito geografico e urbanistico. Diviene dunque necessario, oltre che strategico, domandarsi quali significati abbiano i luoghi per le persone e indagare quali esperienze contribuiscano a creare questi significati, rinforzando i legami tra i luoghi e le persone che li abitano, e contrastando fenomeni di degrado, abbandono e spopolamento.

A tal fine, il seguente articolo propone di espandere il dominio del suo campo di studi, attingendo ad un concetto nato nell'ambito della psicologia ambientale: la Place Identity. Essa è stata definita come quella parte dell'identità locale influenzata dalla percezione emotiva che le persone hanno dell'ambiente e che determina i legami tra le persone e i luoghi, i sentimenti di appartenenza e radicamento, e il senso dei luoghi.

L'obiettivo dell'articolo è di esplorare il potenziale della Place Identity all'interno della pianificazione del territorio lungo itinerari, al fine di com-

\* Dipartimento di Architettura e studi urbani, Politecnico di Milano.

prendere quali possibili significati e applicazioni lo studio dei legami tra le persone e i luoghi potrebbero avere nei processi di rigenerazione territoriale attraverso lo sviluppo di turismo lento.

L'indagine presentata in questo articolo ha lo scopo di studiare l'identità di luogo sulla dimensione lineare, ovvero, ritrovando la linea della Via Appia al fine di comprendere come la traccia dell'antica via abbia dato forma ai diversi paesaggi culturali e all'identità dei suoi abitanti. Altresì, la ricerca vuole comprendere come, valorizzando i *milieu* identitari locali, si possa ricostruire un'identità d'insieme. L'ipotesi esplorata dallo studio è che la conoscenza ed il legame tra gli abitanti ed il territorio possa influenzare lo sviluppo del territorio e la sua qualità ambientale. A tal fine, si è scelto di condurre le indagini su un caso studio che presenta due situazioni estremamente diverse sebbene parte dello stesso itinerario: il Parco Archeologico dell'Appia Antica – alle porte di Roma – e il tratto dell'Appia che attraversa la Provincia di Caserta, trasformato e conosciuto come Strada Statale 7.

## 2. L'identità di luogo

L'identità è una componente vitale dello sviluppo territoriale (Peng *et al.*, 2020).

In anni recenti, il tema dell'identità di luogo ha guadagnato sempre più attenzione all'interno dei discorsi di rigenerazione territoriale. Il crescente interesse ha comportato una grande produzione di ricerche all'interno degli studi sul territorio e, conseguentemente, una proliferazione di concetti di identità. Tuttavia, più che come concetto, l'identità può essere vista come un processo continuo nel tempo, influenzato da alcuni fattori esterni come il luogo e il contesto sociale.

Il concetto di identità di luogo deriva da quello di Place Identity introdotto per la prima volta nel 1978 da Harold M. Proshansky nel campo di studi della psicologia ambientale con lo scopo di definire e misurare la relazione tra le persone e i luoghi (Hauge, 2007). L'autore afferma che: "L'identità di luogo rimanda a quelle dimensioni del sé che definiscono l'identità dell'individuo, in relazione all'ambiente fisico, attraverso un complesso sistema di idee, sentimenti, valori, obiettivi, preferenze, abilità consapevoli e inconsapevoli, insieme a specifiche tendenze comportamentali rispetto un dato ambiente" (Proshansky, 1978). Nella sua essenza, l'identità di luogo è stata definita come quell'aspetto dell'identità che si forma in relazione alla percezione emotiva dell'ambiente alla scala locale, che è quindi influenzata dagli aspetti sensoriali e da quelli della memoria (Shao *et al.*, 2017).

Ciò che distingue la Place Identity dagli altri livelli di identità che si formano alla scala locale (come, ad esempio, identità territoriale, identità locale,

landscape identity, ecc.) risiede nel ruolo della percezione emotiva del luogo dai cui derivano altri concetti della psicologia ambientale come il senso dei luoghi (Lalli, 1992), l'attaccamento ai luoghi (Giuliani, Feldman, 1993; Lewicka, 2011) e la *placeness* (Tuan, 1974; Relph, 1976).

È possibile, a questo punto, compiere un'ulteriore distinzione. Studi successivi alla pionieristica definizione di Proshansky hanno dimostrato che vi è dunque un rapporto reciproco tra le persone e i luoghi. In questi termini, è quindi possibile distinguere tra l'identità di luogo *del luogo*, e l'identità di luogo *delle persone* (Paasi, 2003). Inoltre, ai fini della definizione dell'identità del luogo, è fondamentale il ruolo che le persone hanno nel riconoscerne l'identità. I luoghi sono riconoscibili nella misura della loro identità (Bonesio, 2010). In altri termini, non è solo l'identità del luogo che conta, ma il processo di riconoscimento dell'identità del luogo da parte delle persone e avviene attraverso le esperienze delle persone nel luogo. In quanto processo continuo e reciproco tra le persone e i luoghi, l'identità di luogo può essere vista come un patrimonio dinamico, ovvero, una risorsa capace di indicare traiettorie di sviluppo tese tra tradizione e progresso.

### 3. Il caso studio: Appia Regina Viarium



Fig. 1 - Il tracciato intero della Via Appia da Roma a Brindisi. Con il tratto più spesso si è evidenziato il percorso in analisi da Roma a Caserta; con quello puntinato l'Appia Traiana (Fonte: elaborazione dell'autrice)

#### 3.1. La traccia e il significato

Per definizione, la strada nasce dal desiderio di valicare una distanza, dall'esigenza di mettere in comunicazione genti, culture e mercati. I romani furono i primi a comprendere il ruolo della strada ai fini dell'espansione territoriale, e a svilupparla come strumento di espansione economica, coloniz-

zatrice e civilizzatrice (Quilici, 2005). Tra le dodici strade consolari che sono rimaste in utilizzo nel tempo, la Via Appia è considerata la *Regina Viarum*: modello insuperato di tutte le strade che dipartivano da Roma e per le più lontane regioni del mondo conosciuto (Quilici, 1989, pp. 15-19).

La Via Appia nasce nel 312 a.C. allo scopo di espandere il dominio di Roma verso l'Oriente attraversando il Mediterraneo e collegando l'Italia centro meridionale. Territori che, a quel tempo, costituivano la parte più ricca e civilizzata dell'Impero (Quilici, 2005). Per la prima volta, la strada romana non prende il nome dal luogo verso cui era diretta, ma dal console che l'aveva fatta costruire, Appio Claudio Centemmano. Essa doveva collegare progressivamente i centri di espansione militare. La sua linea intersecava importanti centri abitati che, sebbene non avessero un ruolo nel sistema politico-economico del territorio sotto conquista, potevano rappresentare una risorsa per il territorio romano in espansione, soprattutto grazie alla nuova dotazione di una viabilità carrabile, quindi facilmente percorribile anche con eventuali intemperie.

Per comprendere come si è arrivati alla situazione attuale della Via Appia, è necessario ripercorrere le tappe fondamentali delle sue trasformazioni, rese possibili grazie al lavoro di ricostruzione storiografico realizzato da Simone Quilici. È possibile riconoscere quattro fasi principali dello sviluppo e delle trasformazioni funzionali della Via Appia: (1) una prima fase in cui la via si sviluppa come strada di conquista militare, vengono realizzati i collegamenti tra Roma e il Sannio, proseguendo a sud verso le colonie marittime di Minturno (LT) e Sinuessa – l'attuale località di Sessa Aurunca (CE), passando per Capua (CE), terza città per espansione dopo Roma e Taranto – antico porto commerciale della penisola e seconda città per espansione dopo Roma, per poi arrivare fino a Brindisi che successivamente soppianderà il porto di Taranto grazie alla favorevole posizione che consentiva il duplice scambio commerciale con l'Italia meridionale e l'Oriente. (2) Con il consolidamento dell'Impero l'antica via subisce la prima trasformazione funzionale: da via di espansione militare diviene via di collegamento e commercio. In questa fase il tracciato subisce una deviazione che consentirà di accorciare il tratto di un giorno di viaggio, determinando il progressivo abbandono del tratto tra Benevento e Brindisi più lungo di 28 miglia. Questo tratto verrà poi identificato con il nome di Appia Traiana. (3) Segue una terza fase in epoca medioevale in cui l'Appia Traiana subirà un'ulteriore modifica funzionale divenendo strada di pellegrinaggio verso la Terra Santa. In questo tratto, la strada assumerà il nome di Via Francigena del Sud, e diventerà raccordo tra il Cammino di Santiago (a nord di Roma) e la Via Egnathia (verso sud, attraversando l'Albania, la Macedonia del Nord, la Grecia e la Turchia) fino ad arrivare all'attuale Istanbul. (4) Nel XVI secolo, grazie all'elevato pregio paesaggistico e architettonico che si è venuto a creare negli anni, la Via Appia acquisirà valore di strada trionfale di re ed imperatori per l'ingresso a Roma da Napoli, divenendo inoltre un itinerario culturale privilegiato del Gran Tour.

### 3.2. *Lo stato attuale: Parco Archeologico vs SS7*

La storia delle trasformazioni dell'Appia ha indubbiamente condizionato lo sviluppo odierno della via, comportando la netta distinzione tra Appia Antica come un patrimonio (sebbene sempre distinto tra patrimonio archeologico e patrimonio paesaggistico) e Appia Nuova. Questa stessa frattura si riflette anche nell'immaginario delle persone che vivono, o visitano la via, e che faticano a riconoscere l'Appia come un unico percorso: patrimonio e strada allo stesso tempo, un unico itinerario da Roma a Brindisi. Due sono i risultati principali delle sue trasformazioni: da un lato è possibile distinguere abbandoni e sostituzioni, dall'altro vi è il consolidamento della funzione della via come principale asse di collegamento con l'Italia Meridionale – che ha portato nel 1928 alla trasformazione dell'Appia antica in Strada Statale 7.

Le trasformazioni ambientali e i cambiamenti funzionali che si sono susseguiti nei secoli raccontano alcune delle pagine più importanti dell'identità italiana. L'importanza della Via Appia è documentata nel solco della sua traccia, nelle rovine e nei paesaggi a cui essa ha dato forma. Molteplici sono stati i tentativi di artisti, intellettuali e scrittori di ricostruirne la bellezza ed il prestigio, interpretandone il paesaggio *da e verso* la via<sup>1</sup>. Minori, invece, sono stati i tentativi di tutela di questo patrimonio. Infatti, sebbene fin dai primi anni di fondazione dello Stato italiano esso abbia riconosciuto il dovere morale di tutelare il suolo dell'Appia ritenendolo di “straordinaria importanza storica e monumentale”, i progetti e gli interventi in favore della sua difesa sono stati pochi. Quasi nulli, se ricerchiamo quelli che considerano il bene nella sua interezza da Roma a Brindisi.

## 4. Metodologia

Per ricostruire la traccia di una via andata in gran parte perduta è necessario operare come degli archeologi e scavare nei ricordi, nei legami e nei significati che le persone locali attribuiscono alla via, risalendo alla traccia che in essi ancora risiede. A tal fine, le indagini sono costituite di tre fasi: la prima fase riguarda la ricerca bibliografica attraverso cui ricostruire gli eventi storici che hanno dato vita alle trasformazioni funzionali e di significato dell'antica via; la seconda fase consiste nella consultazione di mappe e confronto di foto storiche per rilevare come la traccia si è depositata a terra e che tipo di

1. Gustavo Giovannoni, “nella tutela delle bellezze naturali nei riguardi panoramici si presentano quasi due capitoli distinti che possono dirsi tra loro reciproci: da un lato il panorama-visuale cioè della veduta dal dentro in fuori da vie o da punti singolari di belvedere, dall'altro il panorama-quadro, visto dal di fuori, avente per oggetto le regioni stesse nel loro caratteristico aspetto” (Giovannoni, 1938).

organizzazioni spaziali, paesaggistiche e architettoniche ha determinato; la terza fase – che vuole apportare un contributo innovativo alla pianificazione di itinerari – consiste nel rilevare la percezione, gli immaginari e i legami tra gli abitanti e l'Appia al fine di comprendere, dall'interno del territorio, quali sono i punti di forza e quali gli ostacoli allo sviluppo turistico della Via Appia comprendendo il suo intero tragitto.

Si è proceduto determinando dapprima un focus group di rispondenti: n. 100 persone, residenti nel tratto compreso tra il Lazio e la Campania, in quei luoghi direttamente interessati dal passaggio della via (50% nella Provincia di Roma, Latina, Formia e Gaeta, e l'altro 50% della Provincia di Caserta), di genere maschile e femminile, con un'età compresa tra i 16 e i 65 anni. Nei criteri di determinazione dei rispondenti non si è tenuto conto del livello di studio, né dell'occupazione, in modo da raccogliere un campione eterogeneo di risposte che potesse riportare la percezione "popolare" e diffusa dell'antica via. Si è data invece grande importanza alle diverse fasce di età (16-20; 20-30; 30-40; 40-60) al fine di comprendere come la conoscenza e i ricordi associati alla via cambino rispetto alle generazioni.

Successivamente, si è determinato il questionario. Esso è stato diviso in quattro parti: (1) la prima parte riguarda la profilazione del rispondente (età e luogo di residenza); (2) la seconda si concentra sui legami emotivi tra il rispondente e il luogo, al fine di rilevare il livello del senso di appartenenza e le motivazioni dello stesso; (3) la terza parte riguarda la conoscenza e percezione del luogo, per rilevare i fattori identitari (*identity maker*), gli elementi di particolare pregio e/o significato; (4) l'ultima parte si concentra sulla Via Appia per comprendere la conoscenza e gli immaginari associati ad essa e il suo possibile sviluppo come itinerario culturale.

## 5. Risultati

Della raccolta dati, sono riportati i risultati più significativi ai fini dell'indagine:

- a) *i luoghi di maggior prestigio storico favoriscono sentimenti di fiducia e orgoglio*; dalla seconda parte del questionario relativa al senso di attaccamento ai luoghi, emerge che la presenza di rovine, beni archeologici, manufatti storici e monumenti nella vita quotidiana degli abitanti fortifica il senso di appartenenza al luogo creando un maggior senso di fiducia nel territorio e, conseguentemente, l'abitante riesce a vedere in esso maggiori possibilità di realizzazione personale;
- b) *il disvelamento dei luoghi che sfuggono alle mappe*; si è chiesto agli intervistati di indicare un patrimonio architettonico e/o paesaggistico del luogo in cui si abita. Sono emersi molti luoghi che non godono di particolare tu-



- tela perché ritenuti minori. Nella maggior parte dei casi, si tratta di luoghi di dimensioni contenute ma dalle privilegiate posizioni ambientali;
- c) *i prodotti agroalimentari sono identità del luogo*; è stato chiesto di indicare un patrimonio in senso lato del luogo in cui si abita, il 58% dei rispondenti ha parlato di vini, formaggi e tipi di pane, dimostrando un grande orgoglio per la terra che li ha prodotti;
  - d) *il paesaggio e gli elementi della natura rappresentano “luoghi” preferenziali*; alla domanda “Sapresti indicare almeno un elemento bello, o che per te è significativo, della località in cui abiti?” la maggior parte dei rispondenti ha indicato un elemento del paesaggio aggiungendo, tuttavia, commenti di disappunto per le condizioni in cui si trova;
  - e) *la memoria storica della Via Appia è viva*; si è chiesto qual è la prima cosa che si associa alla Via Appia e le risposte sono state nettamente divise tra la conoscenza e la realtà dei fatti. Quasi tutte le risposte contenevano le parole “Roma”, “Antichità”, “Passato”. È tuttavia interessante notare come, all’opposto, si ripetevano le parole “Stradone”, “Club”, “Fabbriche”, “Prostituzione”;
  - f) *uno sviluppo lento è possibile*; nonostante gli scenari attuali con cui si confrontano gli abitanti dell’Appia, soprattutto nel tratto casertano” distanti da quelli del turismo lento, le persone riescono ad immaginare uno sviluppo simile al Cammino di Santiago per la Via Appia, motivandolo con una grande fiducia per il patrimonio identitario locale, anche maggiore della consapevolezza dello stesso.

## 6. Conclusioni

Una nuova forma di turismo basata sull’esperienza dell’identità e dell’autenticità dei luoghi è cresciuta negli ultimi anni. Inoltre, i cambiamenti nella domanda turistica producono cambiamenti nell’offerta turistica e nel modo in cui essa modella i territori. Per rispondere a questi cambiamenti, sono necessarie politiche locali basate su un’offerta compatibile con il patrimonio culturale e con l’identità dei luoghi. In questa prospettiva, l’articolo vuole sollevare domande per ulteriori studi sullo sviluppo della Place Identity come strumento operativo della pianificazione territoriale lungo itinerari.

Con i suoi circa 968 km di sviluppo lineare, quattro regioni, undici provincie e più di cento comuni, la Via Appia collega, oggi come in principio, i popolosi centri abitati del Sud Italia, attraversando i sopravvissuti terreni agricoli, campi di grano, viti, filari di pini, eucalipti e cipressi. Guarda prima verso il mare Tirreno, poi verso gli Appennini, e di nuovo verso il mare, Ionio prima, e Adriatico poi. Dissemina pietre miliari, monumenti romani, torri e castelli medievali, stazioni di posta settecentesche, casali moderni della Piana

di Fondi, masserie campane, e poi quelle lucane e pugliesi, fino ai trulli. La Via Appia era la più magnifica delle vie, dovremmo dotarci dello stesso ingegno strategico dei nostri avi, e riattualizzare il suo significato originario: un progetto territoriale, da Roma a Brindisi, per lo sviluppo del Mezzogiorno.

## Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (1997), *Via Appia, sulle ruine della magnificenza antica*, Leonardo Arte, Venezia.
- Bonesio L. (2010), *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*, Mimesis, Milano.
- Giovannoni G. (1938), “Piani regolatori paesistici”, *Urbanistica*, 5: 276-280.
- Giuliani M.V., Feldman R.J. (1993), “Place attachment in a developmental and cultural context”, *Journal of Environmental Psychology*, 13: 267-274.
- Hauge A.L. (2007), “Identity and place: a critical comparison of three identity theories”, *Architect. Sci. Rev.*, 50: 44-51, DOI: 10.3763/asre.2007.5007.
- Lalli M. (1992), “Urban related identity: theory, measurement, and empirical findings”, *Journal of Environmental Psychology*, 12: 285-303.
- Lewicka M. (2011), “Place attachment: How far have we come in the last 40 years?”, *Journal of Environmental Psychology*, 31: 207-230.
- Paasi A. (2003), “Region and place: regional identity in question”, *Progress in Human Geography*, 27: 475-485.
- Peng J., Strijker D.Q.W. (2020), “Place Identity: How Far Have We Come in Exploring Its Meanings?”, *Frontiers in Psychology*, 11: 294.
- Proshansky H.M. (1978), “The city and self-identity”, *Environment and Behavior*, 10: 147-169.
- Quilici L. (1989), *Via Appia: Dalla Pianura Pontina a Brindisi*, Palombi, Roma.
- Quilici L. (2004), *La via Appia. Un percorso nella storia*, Viviani, Roma.
- Quilici S. (2005), *Progettare l'Appia Antica. Il percorso, la traccia, il segno*, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Firenze.
- Rolph E. (1976), *Place and Placelessness*, Pion, London.
- Rumiz P. (2017), *Appia*, Feltrinelli, Milano.
- Shao Y., Lange E., Thwaites K. (2017), “Defining Local Identity”, *Landscape Architecture Frontiers*, 5, 2: 24-41.
- Tuan Y. (1974), *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.

# *Il patrimonio culturale materiale nella pratica digitale 4.0: modelli e forme di fruizione a confronto\**

di *Maria Grazia Cinti\*\**, *Giorgia Di Rosa\*\**

## **1. Introduzione**

La pandemia da SARS-Cov-2 ha impattato sulle destinazioni a scala globale con un blocco della mobilità; in conseguenza di ciò, per gli *stakeholder* della filiera del turismo e della cultura, la tecnologia e il mercato digitale hanno assunto una rilevanza strategica. In tale scenario la creazione e distribuzione dei prodotti turistico-culturali digitali, in precedenza considerata secondaria e marginale, è divenuta una opportunità irrinunciabile per permettere agli utenti di continuare a consumare, determinando perciò una sovrapposizione tra lo spazio fisico e quello virtuale. La trasformazione digitale connessa alla pandemia si innesta così nel processo già avviato dall'avvento dell'Industria 4.0<sup>1</sup> attraverso nuove tecnologie che includono gli strumenti della realtà aumentata (AR) e della realtà virtuale (VR) con l'obiettivo di far diventare tali strumenti di uso comune. La pandemia ha da un lato velocizzato il processo di digitalizzazione definendo una nuova geografia dello sviluppo turistico e la concretizzazione di un mercato virtuale (De Falco, La Foresta, 2017) e dall'altro ha portato alla luce crepe e fratture del sistema socio-economico e politico,

\* Il presente contributo è frutto di una ricerca comune delle autrici, tuttavia, ai fini dell'attribuzione, i paragrafi vanno così ripartiti: a Maria Grazia Cinti il paragrafo 2 "La pratica digitale 4.0 nella fruizione turistico-culturale in Italia"; a Giorgia di Rosa il paragrafo 3 "Esperienze e modelli di valore aggiunto: *case stories* di successo"; introduzione e conclusioni sono state redatte congiuntamente.

\*\* Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

1. L'espressione "Industria 4.0" è utilizzata per la prima volta nel 2011 alla Fiera di Hannover come ipotesi progettuale presentata al Governo locale per rendere la manifattura tedesca più competitiva nello scenario internazionale. In Italia l'omologo piano di sviluppo è presentato nel 2015 con il nome di "Piano Nazionale Industria 4.0, 2017-2020" dal Ministero dello Sviluppo Economico con misure strutturate con l'obiettivo di favorire gli investimenti per l'innovazione e la competitività (De Falco, La Foresta, 2017).

probabilmente già da tempo sedimentate, in cui la pratica turistica si trova ad operare (Bozzato, 2020). Se prima il rapporto turismo-tecnologia era finalizzato ad una mera fruizione più *smart* dei servizi, a causa delle limitazioni imposte dal Covid-19, si è trasformato in una necessità legata alla fruizione in sicurezza dell'esperienza turistica applicata a tutta la filiera: dallo *smart tourism* al check-in alberghiero all'utilizzo di chiavi elettroniche attraverso le *smart* App per l'ospitalità fino alla fruizione virtuale dei siti archeologici e delle più svariate realtà museali (Pencarelli, 2020; Camerada, 2018). Sarebbe necessario perciò ipotizzare scenari differenti e pensare ad un nuovo rapporto tra digitale e turismo, considerando quest'ultimo come una nuova modalità di vivere la realtà turistica.

Il presente contributo prende in esame lo stato dell'arte della fruizione del patrimonio culturale applicata al turismo in Italia, con un focus su alcune buone pratiche di realtà internazionali messe in atto da organizzazioni pubbliche e private nel Regno Unito e nella Spagna che sono riuscite a mantenere vive le relazioni con utenti e clienti grazie al digitale applicato alla fruizione turistico-culturale.

## **2. La pratica digitale 4.0 nella fruizione turistico-culturale in Italia**

Il reticolo tecnologico creato dalla dirompente diffusione dei *social media*, unitamente alla staticità indotta dal Covid-19, ha reso più sensibile il pubblico alle esperienze digitali, facilitando la popolarità ottenuta dalle offerte virtuali di musei, attrazioni ed esperienze turistiche. Tali modalità di fruizione si sono rivelate al contempo sia un'esigenza per gli *stakeholder* della filiera, sia una grande opportunità di sviluppo per le comunità locali e i territori narrati (Meini, Spinelli, 2012).

In Italia il digitale, nella sua accezione di esperienza, “sta entrando nel Dna dell'*heritage* culturale e ne amplifica il potenziale strategico per la crescita sostenibile” (Pepe, 2020, p. 1). Tale condizione, oltre a riflessioni di tipo spaziale, quale la compensazione della rarefazione degli spazi a causa della pandemia o la sostituzione dell'esperienzialità diretta (Becheri, Morvillo, 2020) ha anche delle implicazioni nella sfera formativa. La crescente attenzione al digitale nel comparto turistico-culturale, infatti, ha determinato anche la domanda di nuove figure specializzate: dagli esperti di *digital storytelling* a quelli di *gaming* per la valorizzazione di siti e musei, a quelle per la cura dei siti web, delle diverse pagine *social*, oltre a una domanda di formazione sempre più crescente per ridurre il divario, in particolare per l'Italia consolidato nel tempo e impietoso (Selva, 2020), tra le diverse generazioni di addetti nella filiera. Nell'auspicare dunque una accelerazione nella trasformazione digitale è importante sottolineare come la sua diffusione non risponda a una mera questione di innovazione, democratizzazione dell'accesso al patrimonio

o recupero di mercati messi in crisi dalla pandemia, ma anche, come auspica-  
no gli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs), sia oggetto di perseguimento di  
diverse sfide tra cui, in particolare, lo sviluppo sostenibile e inclusivo connesso  
al consolidamento delle competenze digitali dei cittadini e al *reskilling* dei la-  
vadori, nonché alla *governance* della rete secondo principi etici e di respon-  
sabilità collettiva (Selva, 2020).

Secondo l'Osservatorio Innovazione Digitale nel Turismo della School of  
Management del Politecnico di Milano (2019) il mercato del *digital travel* è in  
crescita progressiva e nel 2019 valeva già 15,5 miliardi di euro, in previsione  
delle nuove risorse del PNRR è ragionevole ipotizzare che i servizi digitali  
connessi alle attività esperienziali, sia a destinazione sia da remoto come il  
*virtual tourism*, diventino una componente sempre più significativa del mer-  
cato del turismo. In fase pre pandemica il Rapporto sul Turismo Italiano (Be-  
cheri, Morvillo, 2020) ha evidenziato un crescente impegno nella creazione  
di un'offerta dedicata di App e servizi digitali per i turisti attraverso i loro siti  
ufficiali (Apicerni, Marasco, 2019) sebbene l'adozione strategica della divul-  
gazione digitale sia onsite, sia online fosse ancora una caratteristica di poche  
realità (Agostino *et al.*, 2020).

Anche le *policies* dell'innovazione italiana hanno iniziato a ripensare il  
digitale come leva di trasformazione economica, culturale e sociale anziché,  
come accaduto in passato, a riprogrammare semplicemente come digitali i  
processi già esistenti<sup>2</sup>. Tale consapevolezza si è palesata attraverso diversi  
documenti a scala nazionale<sup>3</sup> sulla spinta di fondamentali internazionali in  
risposta all'evidenza che lo sviluppo digitale del Paese è inferiore alla media  
europea e così anche le prospettive di crescita con un ineludibile riflesso sulla  
competitività generale. Malgrado l'esistenza di numerosi documenti program-  
matici e la consapevolezza dell'autorità centrale delle opportunità di sviluppo,  
non si è realizzata ancora una piena e diffusa transizione digitale dei luoghi  
turistici e della cultura (Selva, 2020). Al contrario, molto spesso, la cultura di-  
gitale o virtuale si è concretizzata quasi esclusivamente in un utilizzo più per-  
vasivo dei *social* (Clini, Quattrini, 2020) invece che assumere una centralità

2. Cfr. Strategia per la Crescita Digitale 2014-2020, 2014, p. 4 e seguenti.

3. Successivamente alla "Carta sulla Conservazione del Patrimonio Digitale" del-  
l'UNESCO del 2003 è possibile annoverare diversi documenti sulle tematiche interrelate  
a cultura e digitale: la Carta di Siena 2.0 su "Musei e paesaggi culturali" (International  
Council of Museum Italia, 2016), la Carta di Londra per la visualizzazione digitale dei be-  
ni culturali (EPOCH, 2009), la Carta di Siviglia sull'archeologia virtuale (2009), l'agenda  
digitale europea per il decennio 2010-2020 (Commissione Europea, 2010), la nuova agenda  
digitale per la cultura (Commissione Europea, 2018); mentre in ambito nazionale: la Stra-  
tegia per la Crescita Digitale 2014-2020 (Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2014), il  
Piano Strategico per la digitalizzazione del Turismo (Laboratorio per il Turismo Digitale  
su iniziativa del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 2014) e il Pia-  
no Triennale per la Digitalizzazione e l'innovazione dei Musei (MIBACT, 2018).

nella modalità di divulgazione o accessibilità a livello esperienziale. In virtù di ciò, come illustrano Teti e Sacco (2017) in conseguenza della coesistenza di diversi paradigmi della fruizione culturale (piattaforme digitali aperte, industrie culturali e creative, ecc.), è fondamentale attuare una integrazione dei diversi effetti tanto all'interno delle politiche pubbliche quanto nelle strategie d'impresa. In particolare, qualsiasi organizzazione che intende creare servizi digitali deve tenere conto degli elementi che possono rendere l'esperienza unica e coinvolgente per l'utenza (Nylén, Holmström, 2015), non solo in termini di *user experience*, ma anche di metodologie di progettazione, design, funzionalità e creazione di contenuti che possono fare la differenza nel soddisfare efficacemente i bisogni dei visitatori-utenti-turisti nelle loro molteplici e variegate dimensioni cognitive, psicologiche, culturali, sociali, sensoriali e di socializzazione (Apicerni, Marasco, 2019).

### **3. Esperienze e modelli di valore aggiunto: *case stories* di successo**

Quanto finora esplicitato ha aperto riflessioni sull'effettivo ruolo del digitale nella costruzione di esperienze turistico-culturali ponendo il quesito se addirittura l'esperienza digitale non potesse essere considerata essa stessa alla base di un'esperienza turistica o comunque se in qualche modo l'esperienza digitale potesse rappresentare una chiave in più per godere al meglio l'esperienza reale (Colombo, 2020). In questo scenario sembrerebbe utile pensare ad un differente tipo di rapporto tra turismo e digitale intendendo quest'ultimo come un nuovo modo di vivere l'esperienza del viaggio stesso con l'obiettivo di fornire un valore aggiunto al viaggiatore che decide di intraprendere tale esperienza. Si sono dunque prese in considerazione alcune organizzazioni che stanno lavorando in tale direzione con particolare riferimento a realtà internazionali come la Bodega Ramon a Bilbao nei Paesi Baschi e il Natural History Museum di Londra.

La Bodega Ramon a Bilbao, azienda di produzione vitivinicola, propone *on site*, la cosiddetta *Experiencia Oculus* un vero e proprio viaggio alla scoperta dell'azienda con l'ausilio di visori per la realtà virtuale. Oltre alla struttura stessa, i viaggiatori scoprono tutti i vigneti e l'intero processo di vinificazione, dalla nascita dell'uva fino all'imbottigliamento del vino. Tale esperienza, per quanto senza l'ausilio dei visori VR, è fruibile anche online. In questo contesto è fondamentale specificare che la trasformazione digitale ha una duplice funzione: da una parte, in periodi storici particolari, come l'attuale pandemia, l'esperienza virtuale si è andata a sostituire all'esperienza reale, dall'altra le singole innovazioni tecnologiche (realtà virtuale aumentata, schermi *multitouch*, video a 360 gradi) possono essere utilizzate per implementare e arricchire l'esperienza reale. La multicanalità dell'approccio adottato consente di allineare la presenza onsite a quella online secondo un'ottica inclusiva

che tenga perciò conto di tutte le potenzialità e allo stesso tempo le debolezze dell'esperienza che si viene a creare. Nella Bodega Ramon, quindi, si può venire a conoscenza dell'intero processo di vinificazione, che può impiegare fino a 12 mesi, esperienza che non sarebbe quindi possibile realizzare con una singola visita alla cantina di poche ore. Questi nuovi modelli tecnologici e digitali applicati ai contesti territoriali possono costituire un efficace strumento per creare o consolidare reti di portatori di interessi locali e offrire perciò opportunità di inclusione in *network* nazionali e internazionali (Lotito, 2018). La Bodega Ramon costituisce quindi una buona pratica sia dal punto di vista dello sviluppo in quanto divenuta parte di un più ampio *network* di marchi della filiera vitivinicola spagnola, sia per la creazione di valore del territorio dei Paesi Baschi utilizzando le nuove tecnologie attraverso il patrimonio culturale. Il digitale è qui inteso, pertanto, come un mezzo che permette al viaggiatore di scoprire la destinazione, fargli godere l'esperienza in modo differente e motivarlo nella futura scelta di recarsi in quella realtà.

Analizzando invece una realtà museale, rappresenta un caso emblematico il Natural History Museum di Londra che aveva già ampiamente iniziato la trasformazione digitale<sup>4</sup> dell'offerta online molto prima della pandemia. Il programma di digitalizzazione, identificato come buona pratica da due premi internazionali<sup>5</sup>, non si è limitato alla sola fruizione digitale della imponente collezione, ma attraverso l'App Google Arts & Culture<sup>6</sup> ha elaborato uno strumento per offrire ai visitatori una esperienza turistica virtuale ed interattiva. Attraverso lo strumento "*street view* al coperto", i visitatori possono camminare virtualmente attraverso le sale e le gallerie più famose del museo e visitare 11 mostre virtuali e oltre 300.000 esemplari digitali, tra cui il primo fossile di *T. rex* mai ritrovato. Inoltre, una sequenza temporale interattiva, sempre con tecnologia VR accessibile da qualsiasi dispositivo, narra un viaggio nel tempo che riunisce oltre 80 milioni di esemplari che vanno dall'inizio della vita sulla Terra, a dinosauri, uccelli, insetti e primi esseri umani. L'elemento di innovazione consiste nella realizzazione di una esperienza per il grande pubblico che riesce ad andare ben oltre la materialità e lo spazio fisico dell'esposizione e che è affiancata, in particolare per le scuole ovvero il target precipuo del museo, da un folto programma didattico con *online live virtual workshops* e *streamed shows* gratuiti fino a settembre 2022 e successivamente fruibili ad un costo accessibile<sup>6</sup>.

4. L'attività di digitalizzazione del Natural History Museum di Londra è iniziata nel 2014, con l'obiettivo, in linea con la missione di divulgazione dell'organizzazione, di rendere fruibili al grande pubblico, e non solo ad una ristretta comunità scientifica, gli 80 milioni di pezzi della collezione (Fonte: Natural History Museum).

5. Nello specifico: il "Best non for-profit project of the year" dalla "UK IT Industry award 2019" e il "World Summit Award 2019" un premio di qualità per i contenuti digitali con impatto sociale con oltre 182 paesi partecipanti (Fonte: [www.nhm.ac.uk](http://www.nhm.ac.uk)).

6. [www.nhm.ac.uk](http://www.nhm.ac.uk).



## 4. Conclusioni

Quanto finora esplicitato ha evidenziato come l'offerta digitale applicata alla fruizione turistica culturale consenta la convergenza di spazi fisici e spazi virtuali creando una rete globale nel comparto della cultura e delle esperienze, anch'essa immersa nel paradigma dell'Industria 4.0. In questo modo la quarta rivoluzione industriale, nella sua funzione di scambio di informazioni e nella condivisione delle conoscenze (Lu, 2017), ha reso *smart* anche il turismo e la cultura, settori che si prestano bene alla digitalizzazione, con la creazione di proposte di valore ricche che possono mettere bene in luce il ruolo svolto dalle nuove tecnologie. Appare dunque evidente come il futuro tanto dell'*e-tourism*, quanto della fruizione culturale, sarà sempre più incentrato su tecnologie che supporteranno le organizzazioni a interagire con i propri utenti in modo dinamico (Buhalis, Law, 2008). Tali condizioni hanno peraltro stimolato nuove riflessioni in merito all'importanza del digitale quale strumento in grado di invogliare l'interesse del visitatore per promuovere un territorio e una destinazione e per diffonderne la sua conoscenza, un mezzo quindi in grado di rilanciare un settore fortemente danneggiato dai recenti accadimenti. L'obiettivo sarà quello di far assumere al digitale nella sua fruizione turistica e culturale la forma di una "nuova normalità" che sarà tuttavia raggiunta solo attraverso ingenti investimenti da parte di aziende e organizzazioni che non si sono ancora dotate degli strumenti necessari (Agostino *et al.*, 2020). Le potenzialità dell'uso del digitale nella fruizione turistica e culturale possono e devono essere oggetto di studio tanto per le possibili future applicazioni in ambito di inclusività, sostenibilità e sicurezza in accordo con le "nuove modalità di pensare il sicuro e il non-sicuro" (Porcelloni, Mazzanti, 2020, p. 633), quanto per la ricerca e la divulgazione di buone pratiche replicabili. Pertanto in Italia, come detto in precedenza, da un lato è necessario compensare il ritardo evidenziato con una accelerazione nella creazione di un'offerta adeguata ai nuovi modelli di fruitori digitali, dall'altro è essenziale offrire una riflessione su come trarre insegnamento e opportunità dalle contingenze storiche, attuali e future, che ci spingono a considerare la possibilità, per ogni individuo, turista o semplice cittadino, di far fruire in modalità più estensiva del patrimonio materiale.

## Riferimenti bibliografici

- Agostino D., Arnaboldi M., Lorenzini E. (2020), "Verso un 'new normal' dei musei post Covid-19: quale ruolo per il digitale?", *Economia della Cultura, Rivista trimestrale dell'Ass. per l'Economia della Cultura*, 1: 79-83.
- Apicerni V., Marasco A. (2019), "Dalla competitività delle città d'arte italiane alla sfida dell'innovazione smart per il turismo culturale", in Becheri E., Morvillo A., a cura di, *XXIII Rapporto sul Turismo Italiano*, Rogiosi, Napoli, pp. 341-360.



- Becheri E., Morvillo A., a cura di (2020), *Dalla crisi alle opportunità per il futuro del turismo in Italia, Supplemento alla XXIII Edizione del Rapporto sul Turismo Italiano*, Rogiosi per CNR, Napoli.
- Bozzato S. (2020), *Turismo, comunità, territori. Frontiere di sostenibilità*, Mimesis, Milano.
- Buhalis D., Law R. (2008), “Twenty years on and 10 years after the Internet: the state of Tourism research”, *Tourism Management*, 29, 4: 609-623.
- Camerada M.V. (2018), “Innovazione digitale e destinazioni turistiche intelligenti. Il protocollo SMAS. Antropizzazione, turismo e innovazione tecnologica. Un approccio multiscalaro per l’analisi dello sviluppo sostenibile e intelligente del territorio”, *Geotema*, supplemento, 22: 104-118
- Clini P., Quattrini R (2020), “Umanesimo Digitale e Bene Comune? Linee guida e riflessioni per una salvezza possibile”, *Il capitale culturale. Studies on the Value of Cultural Heritage*, 11: 157-175.
- Colombo E. (2020), *Turismo mega trend. Smart destination e turismo digitale: AI, Blockchain, Cyber, IoT e 5G*, Hoepli, Milano.
- De Falco S., La Foresta D. (2017), “Il patrimonio culturale in epoca 4.0: una nuova geografia dello sviluppo turistico”, *Annali del Turismo*, VI: 39-58.
- Lotito G. (2018), “I nuovi territori digitali”, in *Impresa cultura. Comunità, territori, sviluppo 14° Rapporto Annuale Federculture*, Gangemi, Roma, pp. 321-326.
- Lu Y. (2017), “Industry 4.0: A survey on technologies, applications and open research issues”, *Journal of Industrial Information Integration*, 6: 1-10.
- Meini M., Spinelli G. (2012), “Il territorio nella comunicazione turistica digitale”, *Annali del turismo*, 1: 305-324.
- Nylén D., Holmström J. (2015), “Digital innovation strategy: A framework for diagnosing and improving digital product and service innovation”, *Business Horizons*, 58, 1: 57-67.
- Pencarelli T. (2020), “The digital revolution in the travel and tourism industry”, *Information Technology & Tourism*, 22: 455-476.
- Pepe D. (2020), “Patrimonio culturale 4.0, ecco le chance per i professionisti del futuro”, *INAPP*, testo disponibile al sito <https://oa.inapp.org/xmlui/handle/20.500.12916/3324>.
- Porcelloni L., Mazzanti C. (2020), “Spazio sicuro e non-sicuro: un’indagine sulle nuove strategie dell’abitare nel contesto della pandemia di Covid-19”, *Documenti geografici*, 1: 633-646.
- School of Management Politecnico di Milano (2019), *Turismo in Italia: il futuro è digitale. Oss. Innovazione Digitale nel Turismo*, testo disponibile al sito [www.osservatori.net](http://www.osservatori.net).
- Selva D. (2020), “Divari digitali e disuguaglianze in Italia prima e durante il Covid-19”, *Culture e Studi del Sociale*, 5, 2: 463-483.
- Teti E., Sacco P. (2017), “Cultura 3.0: un nuovo paradigma di creazione del valore”, *e&m (Economia e Management)*, 1, gennaio/febbraio: 79-95.

# *Il turismo fotografico in Friuli Venezia Giulia: un progetto pilota per l'individuazione di itinerari lenti*

di *Gian Pietro Zaccomer\**

## **1. Considerazioni iniziali**

Il porre in essere azioni di *rigenerazione territoriale*, ossia atti che mirano a contrastare in vario modo il degrado – sia esso urbano o edilizio, ambientale o socio-economico – presente in un determinato territorio parte da un presupposto di conoscenza di quest'ultimo.

In questo contributo, incentrato sul Friuli Venezia Giulia (FVG), tale presupposto si concretizza prima di tutto con la stesura del *Piano Paesaggistico Regionale* (PPR), ossia di quel documento di pianificazione che si prefigge esplicitamente l'obiettivo dell'integrazione della tutela e della valorizzazione del paesaggio regionale nei processi di trasformazione territoriale (Guaran, Pascolini, 2019) tenendo anche in conto gli aspetti economici (Zaccomer, 2018)<sup>1</sup>. Contestualmente, è anche necessario possedere una certa conoscenza delle forme di degrado presenti nel medesimo territorio (Amaduzzi *et al.*, 2021; Bressan *et al.*, 2021).

Sulla base di questa ampia esperienza, realizzata in circa sette anni di ricerca, è possibile innestare tutta l'attività progettuale che, limitatamente a quanto qui discusso, riguarda una forma di turismo di nicchia in piena fase di sviluppo, seppur poco studiata.

\* Dipartimento di Lingue e letterature, comunicazione, formazione e società, Università degli Studi di Udine.

1. Il PPR del FVG è diventato giuridicamente efficace a partire dal 10 maggio 2018 ed è liberamente scaricabile, con i suoi molti allegati, dal sito ufficiale della Reg. Aut. FVG. Cfr. [www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21](http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21).

## 2. Le caratteristiche del Turismo Fotografico

Prima di introdurre il lavoro progettuale oggetto di questo contributo, è necessario riassumere brevemente quali sono le caratteristiche fondamentali del *Turismo Fotografico* (TF) soprattutto per evitare ogni possibile forma di confusione con il cliché del turista “armato” di macchina fotografica, così iconico durante il turismo di massa (Sontag, 1973).

Seppure il concetto di “viaggiare per scattare” fosse già presente sin dal primo Novecento (TCI, 1903), la definizione di TF qui accettata è quella di Gogoi (2014) che lo definisce come una particolare forma di *Special Interest Tourism* (SIT) dove il turista si sposta per raggiungere un luogo con lo scopo principale di fotografare soggetti per lui unici.

Il concetto di SIT è stato ampiamente indagato in Novelli (2005) dove viene considerato come una particolare forma di turismo di nicchia guidato dagli infiniti interessi e passioni delle persone che utilizzano il proprio tempo libero, compreso quindi quello delle vacanze, per poterli approfondire e/o praticarli. È importante ricordare che la stessa autrice mette in contrapposizione il turismo di massa, caratterizzato da grandi flussi di persone verso “ambienti inscenati”, con quelli di nicchia dell’era globale che invece coinvolgono un piccolo numero di turisti in “ambienti autentici”.

Senza voler entrare nella ben nota *vexata quaestio* dell’autenticità (Dell’Agnese, 2018), questa collocazione teorica del TF ha il pregio di mettere in rilievo due sue caratteristiche peculiari: da una parte il target di nicchia, generalmente costituito da fotografi amatoriali – può accadere che tra questi turisti ci siano anche fotografi professionisti soprattutto quando i *workshop*, di cui si dirà fra poco, sono tenuti da colleghi noti in rete –, dall’altra la ricerca di soggetti unici da fotografare, aspetto che differenzia fortemente gli scatti prodotti che tendono a non replicare le immagini stereotipate che circolano già in gran quantità in rete o sulle brochure e dépliant turistici (il caso del Lago di Braies ne è un esempio perfetto), tipico comportamento invece del “normale” turista che viaggia con macchina fotografica, oggi più sovente con uno smartphone tanto che il cliché del turista (di massa) accompagnato dall’immancabile apparecchio fotografico a tracolla è ormai definitivamente tramontato.

Sempre nel lavoro di Gogoi (2014) viene fornito un *framework* teorico che risulta, oltre che logicamente errato, anche superato dalla rivoluzione digitale che, a inizio secolo, ha investito in pieno anche la fotografia. Infatti, in esso è assente tutta la dimensione relativa ai *social media* che, di fatto, hanno sostituito il vecchio modo “fisico” di fruire degli scatti tramite il supporto cartaceo, ma anche quel rito che consisteva nella proiezione delle diapositive a una stretta cerchia di parenti e amici dopo il ritorno dal viaggio. Infatti, ormai quasi tutti i fotografi amatoriali utilizzano i servizi di *hosting* fotografico (come Flickr, o l’arcinoto Instagram anche se quest’ultimo sembra più legato al mero consumo di immagine che all’organizzazione degli scatti e al ricordo indelebili-

le del momento), mentre il ricorso alla stampa fisica va ormai considerato, nel complesso, un evento raro tanto che ormai si può affermare che il TF implichi il “viaggiare per scattare e postare”.

Per ovviare a questa limitazione, un aggiornamento del *framework* teorico è stato proposto, e testato empiricamente sul campo, in Zaccomer (2019), dove l’ambito del TF viene determinato dall’intersezione delle dimensioni dei SIT, della fotografia, del turista, della destinazione turistica e dei *social media*.

Un fotografo amatoriale si differenzia dal semplice turista con macchina fotografica anche per il fatto che non ama ritrarre “in automatico”, ossia la sua passione per la fotografia l’ha portato ad approfondire le tematiche di base a partire dalle regole per una corretta esposizione dello scatto e per una sua armonica composizione, ma ovviamente gli aspetti della fotografia ancora da apprendere o da approfondire rimangono ancora molto vasti (dall’utilizzo della macchina in particolari condizioni di luce, alle tecniche specifiche, quali il *panning* o il *bokeh*, o al genere di fotografia, come la *street photography*, lo *still life*, ecc.).

Ecco perché il TF può essere considerato anche come una particolare forma di *edutainment* (Lu, 2010): da questa sua caratteristica discende l’evidenza empirica per cui i turisti fotografici sono attratti in particolar modo da quelle proposte che prevedono al loro interno uno o più *workshop* tanto da diventare un loro elemento imprescindibile. Anzi è persino possibile pensare che sia proprio il *workshop* a fornire una forte chiave di differenziazione delle proposte, ma è sempre consigliabile diversificare sin da subito, se possibile, le proposte riservate a coloro che hanno una prima infarinatura di conoscenza fotografica da quelle dedicate a chi già possiede un livello avanzato (Zaccomer, 2019).

L’idea di partenza, che sta alla base del più ampio progetto di ricerca qui proposto, è quella di costituire un corpus di itinerari lenti – soprattutto a piedi e in bicicletta, al limite con un piccolo pulmino o un treno elettrico per le tratte più lunghe – che permetteranno al turista fotografico non solo di “portare a casa” i tanto ambiti scatti unici e di perfezionare la propria tecnica fotografica, ma anche di scoprire o riscoprire l’identità dei luoghi visitati, contribuendo quindi a far conoscere la storia e la natura presente o semplicemente a rinfrescare la memoria.

### 3. Dalla teoria alla progettazione turistica

Il progetto pilota che verrà qui presentato rappresenta il punto di partenza di un più ampio studio progettuale che riguarda la progettazione di pacchetti orientati al TF in Friuli Venezia Giulia (FVG) che tendano a privilegiare anche l’aspetto della mobilità lenta. Questo in linea di continuità con il PPR del FVG che, non a caso, ha anche individuato una *rete della mobilità lenta*<sup>2</sup>.

2. Si rimanda direttamente all’Allegato 79 del PPR del FVG relativo alla Scheda E<sub>3</sub> sulla mobilità lenta che può essere scaricato dall’indirizzo già segnalato.

All'interno del PPR, l'intero territorio regionale è stato suddiviso in 12 *Ambiti di Paesaggio* (AP) la cui diversità naturale, paesaggistica, culturale, insediativa ed economica esplicita la ragione dell'appellativo del FVG di "piccolo compendio dell'universo" coniato dal Nievo. Tutto questo in una superficie di poco meno di 8.000 chilometri quadrati<sup>3</sup>, quindi è sembrato del tutto naturale iniziare un percorso di studio con l'intento di implementare questa forma di turismo, più sostenibile di altri, anche in questa regione dell'estremo Nord-Est d'Italia.

Il primo passo di questo percorso di studio è stato dedicato agli aspetti teorici del TF che, se per quanto riguarda la letteratura sul rapporto storico tra turismo e fotografia risulta amplissimo, non presentava un sufficiente inquadramento concettuale che invece è stato consolidato in Zaccomer (2019). Come anticipato, la fase empirica è iniziata con il progetto pilota che verrà di seguito presentato, mentre il suo naturale completamento accademico si concretizza in una serie di tesi di laurea, ancora in corso, che permettono di approfondire specifici aspetti dell'implementazione del TF in FVG. Durante queste tesi – portate a termine anche da studenti dalle limitate competenze fotografiche – è stato previsto, ma per il momento rallentato per via dell'attuale pandemia, un ampio coinvolgimento dei Circoli Fotografici regionali, in modo da valutare con i fotografi amatoriali, che costituiscono di fatto il target potenziale per questo tipo di turismo, gli itinerari proposti in modo da sviluppare i punti di forza e da limitare le inevitabili debolezze delle singole proposte.

A completamento di questo quadro, vale la pena ricordare che era già stata costruita e calendarizzata un'iniziativa – a seguito dell'interessamento autonomo di una società di servizi per il turismo il cui scopo è quello di valorizzare, attraverso il turismo enogastronomico, il vino e i prodotti agroalimentari del territorio – che sarebbe andata a costituire una prima esperienza sul campo presso un viticoltore del Collio: questa prevedeva due *workshop*, uno esterno presso i vigneti e uno interno in cantina, e un questionario di valutazione finale, ma purtroppo ancora l'emergenza sanitaria ha costretto gli organizzatori a rinviare l'evento a data da destinarsi.

L'obiettivo dichiarato di questo percorso di studio, in linea con lo spirito del PPR relativo al miglioramento della competitività economica regionale, è quello di costruire un articolato pacchetto progettuale – ben distribuito sull'intero territorio regionale – da presentare in futuro agli operatori economici e alle istituzioni locali che, se ritenuto valido, potrebbe essere concretamente implementato nell'offerta turistica regionale. L'interessamento spontaneo di un operatore turistico locale appena segnalato fa capire come questa proposta avrebbe potuto trovare un'implementazione ben prima del naturale termine del progetto<sup>4</sup>.

3. Cfr. Reg. Aut. FVG (2021), *Regione in cifre*, Servizio programmazione, pianificazione strategica, controllo di gestione e statistica, documento scaricabile dal sito ufficiale.

4. La fase finale di questo percorso di studio è stata proposta all'interno del prossimo Piano Strategico dell'Università di Udine per la sede di Gorizia.

### 3.1. *Il progetto pilota per l'individuazione degli itinerari*

Come anticipato, la fase empirica dello studio ha avuto inizio grazie ad un progetto pilota previsto all'interno dell'insegnamento di *Geografia e Analisi dei Dati Territoriali* – presso il corso di laurea di *Relazioni Pubbliche* della sede goriziana dell'Università di Udine – durante il primo semestre dell'a.a. 2019-20, ossia appena prima dello scoppio della pandemia.

Ogni proposta predisposta dagli studenti del corso riguardava l'escursionismo fotografico, quindi non prevedeva un pernottamento, ed era rivolta ad un massimo di 12 partecipanti. L'itinerario doveva essere contenuto in un unico AP ed essere sviluppato attorno ad un ben preciso tema. Inoltre, tenuto conto della peculiarità del corso di laurea, gli itinerari proposti dovevano venir presentati sotto forma di dépliant in modo da permettere un'efficiente comunicazione in tempi ristretti. Per questo sono state richieste sin da subito le seguenti specifiche: un nome accattivante della proposta; un minimo di tre luoghi da fotografare con loro breve descrizione (con le caratteristiche geografiche e/o storiche più importanti) e le relative fotografie (con indicazione della fonte oppure del nominativo dello studente che ha realizzato lo scatto); il cronoprogramma esatto della proposta con le tappe e le indicazioni sulle modalità di spostamento (a piedi, in bicicletta, ecc.); la mappa o la carta geografica della proposta e, infine, la tematica dei *workshop* previsti.

Grazie ai 39 studenti coinvolti, suddivisi in gruppi da tre o quattro persone, è stato possibile coprire tutti gli ambiti poiché, ad esclusione dell'AP4 relativo alla Pedemontana occidentale del FVG, gli itinerari proposti sono stati: *Carnia, la conosci?* (relativo all'AP1 della Carnia); *Viaggio fotografico attraverso le bellezze della Val Canale e il Canal del Ferro* (AP2, Val Canale, Canal del Ferro e Val Resia qui riprodotto in fig. 1); *Alla scoperta dell'Alta Valcellina. Percorso fotografico* (AP3, Alte valli occidentali); *Sentieri d'acqua dolce. Viaggio fotografico nell'anfiteatro morenico* (AP5, Anfiteatro morenico); *A spasso per il Collio. Per il turismo fotografico: un itinerario attraverso Buttrio, Manzano e Cividale* (AP6, Valli orientali e Collio); *Sapori e paesaggi friulani* (AP7, Alta pianura pordenonese); *Assapora il Collio goriziano* (AP8, Alta pianura friulana e isontina); *Le terre immortalate da Ippolito Nievo* (AP9, Bassa pianura pordenonese); *Scorci bucolici* (AP10, Bassa pianura friulana e isontina); *Lo spirito della costiera orientale. Alla scoperta dei porti turistici* (AP11, Carso e costiera orientale); *Esperienze DiVine. Viaggio sensoriale attraverso l'obiettivo della macchina fotografica* (AP12, Laguna e costa).

Come si può leggere nell'elenco delle proposte, queste hanno riguardato non solo tematiche prettamente paesaggistiche e storiche, ma anche enogastronomiche e del turismo marittimo.





Fig. 1 - Lo sviluppo del dépliant relativo alle alte valli occidentali (Fonte: realizzazione grafica di Alice Costantini, Enrico Jogna Prat, Roberta Marson e Marco Zini)

Terminata la parte propositiva, il lavoro di ricerca è proseguito cartografando digitalmente ciascun itinerario in modo da costruire otto *layer*, ossia: 1) l'ortofotografia; 2) la perimetrazione comunale; 3) la perimetrazione degli AP del PPR; 4) la carta del valore di fruizione Naturalistico, Culturale e Paesaggistico (NCP) predisposta sempre in seno al PPR; 5) le tappe dell'itinerario; 6) i tragitti dell'itinerario; 7) i *workshop*; e, infine 8) alcuni scatti geolocalizzati. Tale operazione ha permesso di valutare nell'insieme il lavoro fatto da tutti gli studenti.

L'analisi portata a termine ha messo in rilievo diversi aspetti, prima di tutto, dal punto di vista geografico, la buona copertura del territorio regionale anche se è emerso un problema legato ai cosiddetti "comuni transambito", ossia a quei comuni che sono a cavallo di più AP, come Aquileia che appartiene sia all'AP10 che all'AP12, che sono stati utilizzati come tappa per entrambi gli itinerari. Per evitare situazioni simili, nelle prossime edizioni del progetto si utilizzeranno fin dall'inizio gli strumenti cartografici online per sfruttare l'esatta perimetrazione degli AP al posto della semplice lista dei comuni. Ulteriore problematica emersa riguarda il fatto che le *location* individuate dagli studenti sono spesso piuttosto note (almeno a livello regionale): per ovviare a questo tipo di problema è già stata predisposta una rilevazione presso i Circoli Foto-

grafici del FVG per individuare tutti quei luoghi meno conosciuti, ma assolutamente degni di essere fotografati, in modo da inserirli nei prossimi itinerari. Nonostante tutto, è stato riscontrato come i percorsi insistano prevalentemente su luoghi a medio-alto valore di fruizione NCP.

Infine, un ultimo aspetto sicuramente legato alla giovane età dei “progettisti”, è relativo al fatto che i cronoprogrammi ideati sono piuttosto “stretti” e lasciano poco tempo non solo per far riposare i partecipanti più anziani durante l’arco dell’escursione, ma soprattutto poco tempo per permettere agli stessi di scattare fotografie in libertà anche durante i trasferimenti in mobilità lenta, aspetto fortemente atteso da coloro che praticano questa forma di turismo (Zaccomer, 2019).

#### 4. Elementi di conclusione

Il progetto pilota presentato interseca tutti i diversi aspetti discussi in questo contesto poiché riguarda un turismo di qualità – sia dal lato dell’offerta sia dal lato della domanda poiché è riservato a partecipanti che, per preparazione acquisita, dovrebbero sapersi comportare in modo adeguato rispetto a situazioni e persone incontrate in loco – che privilegia la mobilità lenta e che risulta maggiormente sostenibile rispetto ad altre forme di turismo, non solo perché praticato da piccoli gruppi che ricercano in gran parte luoghi di bellezza, quindi non degradati, ma anche perché non ha bisogno di nuove infrastrutture per essere praticato. Inoltre, la creazione di itinerari lenti per la fruizione del paesaggio permette anche la scoperta o la riscoperta della memoria e dell’identità dei luoghi. Per completare il quadro, si segnala che in certi casi, come per gli itinerari montani, vi è anche la necessità di mappare il percorso, problema che può essere risolto attraverso una delle innumerevoli App dedicate a questo tipo di funzione e i cui dati possono essere facilmente esportati verso strumenti GIS più potenti.

Vi è infine un’altra caratteristica derivata da quella dei SIT, ossia il Turismo Fotografico può facilmente intersecarsi con altri interessi e turismi di nicchia. Questo in realtà è già stato dato per scontato quando si è parlato di mobilità lenta, quindi di cicloturismo (Zaccomer, Pigo, 2021) o di *trekking* fotografico, ma questo può anche accadere, come osservato, con il turismo enogastronomico oppure con il *dark tourism* (ad esempio, presso la diga del Vajont o le trincee della Prima Guerra Mondiale sul Carso).

Un’ultima osservazione per un caso molto particolare che riguarda il recupero dell’immenso patrimonio militare presente in FVG, la cui gran parte è in stato di degrado, per cui le vecchie fortificazioni, le caserme e i bunker (soprattutto della Guerra Fredda) dismessi possono diventare *set* per *workshop* fotografici (Zaccomer, Dalmazio, 2022) dove, al contempo, viene anche spie-



gata ai partecipati la storia di quei luoghi non solo mantenendo viva la memoria, ma anche aiutando economicamente le associazioni che si occupano del loro recupero.

## Riferimenti bibliografici

- Amaduzzi S., Bressan G., Guaran A., Pascolini M., Zaccomer G.P. (2021), *Paesaggi del degrado. Indagini ed esperienze in Friuli Venezia Giulia tra rischi e degradi*, Forum, Udine.
- Bressan G., Guaran A., Visentin F., Zaccomer G.P. (2021), “Aspetti geografici del confronto fra sapere esperto e contestuale: un’analisi regionale nei paesaggi del ‘degrado’”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 4, 2: 3-18.
- Dell’Agnese E. (2018), *Bon Voyage. Per una geografia critica del turismo*, Utet Università, Novara.
- Gogoi D. (2014), “A Conceptual Framework of Photographic Tourism”, *International Journal of Research in Applied, Natural and Social Sciences*, 8, 2: 109-114.
- Guaran A., Pascolini M., a cura di (2019), *Pianificazione e governo del paesaggio: analisi, strategie, strumenti. L’apporto pluridisciplinare dell’Università di Udine al Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia*, Forum, Udine.
- Lu L. (2010), *The Emerging Concept of Photo Tourism: Söderslätt as a Case*, IIIIEE Master Thesis, Lund University, Sweden.
- Novelli M., ed. (2005), *Niche Tourism. Contemporary Issues, Trends and Cases*, Elsevier Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford.
- Sontag S. (1973), *Sulla fotografia. Realtà e immagine della nostra società*, Einaudi, Roma.
- TCI (1903), “Turismo e fotografia”, *Rivista mensile del Touring Club Italiano*, 9, 4: 124-127.
- Zaccomer G.P. (2018), *L’analisi territoriale socio-economica in ambito paesaggistico. Gli indicatori composti per la zonizzazione territoriale del Friuli Venezia Giulia*, Forum, Udine.
- Zaccomer G.P. (2019), *Il turismo fotografico: viaggiare per scattare e postare. Esperienze sul campo reale e virtuale per una ridefinizione del framework teorico di un turismo di nicchia*, Forum, Udine.
- Zaccomer G.P., Dalmazio L. (2021), “Fortificazioni militari e montagna friulana. Nuovi orizzonti per la valorizzazione e il recupero storico mediante una proposta di turismo fotografico in mobilità lenta”, in *Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano, Padova 8-13 settembre 2021*, CLEUP, Padova.
- Zaccomer G.P., Pigo M. (2021), “Turismo fotografico e mobilità lenta: una proposta ‘in movimento’ per la fruizione del paesaggio del Friuli Venezia Giulia”, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, numero monografico delle Memorie Geografiche, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 164-174.

Da alcuni anni è in atto un processo di rigenerazione territoriale che si manifesta anche attraverso il riuso di itinerari e cammini nell'ottica di un turismo lento e di una mobilità dolce. Sia nel più ampio dibattito geografico e scientifico in generale, sia nei principali indirizzi di programmazione nazionale e sovranazionale, è diffusa l'idea che il recupero di itinerari "lenti" restituisca valore e centralità alle risorse territoriali, diventando un importante attrattore turistico e contribuendo a innescare processi di sviluppo locale. La riscoperta di tali percorsi può rappresentare, dunque, l'opportunità per il recupero e la valorizzazione di patrimoni e risorse, nonché per la rifunzionalizzazione del territorio stesso.

Queste le premesse per ripercorrere il tema della rigenerazione sostenibile dei territori attraverso una messe nutrita di saggi che, a partire da approcci teorici diversi e casi empirici variegati, sollecitano un dialogo e un confronto aperto e costruttivo, lasciando spazio a un dibattito intra e transdisciplinare sui temi del viaggio lento, del turismo slow, della mobilità dolce, della partecipazione, della narrazione territoriale e degli sviluppi reticolari.

**Luisa Spagnoli** è ricercatrice presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche CNR, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea ISEM. Dottore di ricerca in Geografia storica, insegna Geografia storica e fondamenti del pensiero geografico presso l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società. Ha ottenuto l'abilitazione scientifica nazionale alle funzioni di professore di seconda e prima fascia nel settore concorsuale 11/B1 (geografia). È autrice di diverse monografie e numerosi articoli scientifici riguardanti le trasformazioni territoriali e paesaggistiche, i processi di innovazione nel campo dell'agricoltura, la geografia storica, la cartografia storica e la storia del pensiero geografico. È impegnata, inoltre, in diversi progetti di ricerca concernenti la valorizzazione e la rifunzionalizzazione di risorse e patrimoni culturali soprattutto di contesti fragili, in un'ottica di sviluppo locale.