

TRASPORTI

& cultura

61

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



NUOVE FORME DI TURISMO

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2021
anno XXI, numero 61

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 NUOVE FORME DI TURISMO
di Laura Facchinelli

7 QUALE TURISMO NEL NOSTRO FUTURO PROSSIMO VENTURO?
di Michelangelo Savino

17 NUOVE TENDENZE DEL TURISMO POST COVID 19 E INSEGNAMENTI PER UN TURISMO "SEMPRE MENO DI MASSA"
di Magda Antonioli Corigliano

25 TURISMO E TRASPORTO AEREO: QUALI PROSPETTIVE DOPO LA PANDEMIA DA COVID-19?
di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

35 IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE: PER I PORTI ITALIANI È ARRIVATA L'ORA (E LE RISORSE) PER LA RIPRESA
di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti

41 CAPUT MUNDI. ROMA DOPO DUE ANNI DI PANDEMIA
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

47 LA COSTRUZIONE DI UN CAMMINO DI PELLEGRINAGGIO PER SANT'ANTONIO DI PADOVA, DA CAPO MILAZZO E DA GEMONA DEL FRIULI A PADOVA
di Sabrina Meneghella e Pompeo Volpe

55 VECCHIE STRADE PER NUOVE PRATICHE. IL RUOLO DEI TRACCIATI MINORI NELLE CONFIGURAZIONI FUTURE DEL TERRITORIO VENETO
di Luca Velo

63 TURISMO IN MOVIMENTO. IL CASO DELLA SARDEGNA
di Cristian Cannas e Giuseppe Onni

71 PAESAGGI MINERARI IN SARDEGNA E TURISMO
di Nada Beretic

79 USO E RIUSO DEI TRACCIATI FERROVIARI: NUOVE OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO SOSTENIBILE
di Bruno Borri

87 PAESAGGI D'ACQUA E MOBILITÀ LENTA: OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO FLUVIALE SOSTENIBILE
di Francesco Vallerani

93 VIAGGIO SULLE TRACCE DELLA GRANDE GUERRA
di Claudia Pirina

101 TERRITORIO, IDENTITÀ, TURISMO
di Alessandro Bove

cultura

109 LUOGHI DELLA CONSERVAZIONE. LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DI MILANO
di Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

115 LA NARRAZIONE AUDIOVISIVA NEL MARKETING URBANO E TERRITORIALE
di Fabrizio Violante

121 GUIDA AL TURISMO INDUSTRIALE, UN LIBRO DI JACOPO IBELLO
di Laura Facchinelli

125 PER ANTICHE STRADE, UN LIBRO DI MATIJS DEEN
di Giovanni Giacomello

New forms of tourism

by Laura Facchinelli

The pandemic is a phenomenon with such a vast pervasive and persistent scope, that its effects are destined to last for a length of time that as yet cannot be defined, changing with the evolution of the health situation and the consequent regulations established to contain the infection, influencing the state of mind, economic liquidity and as a result the conditions of people's lives. The last issue of our magazine was dedicated to the consequences of the COVID-19 epidemic on the organization of transportation and mobility. In this fluid context, tourism was obviously hit hard as well, and currently survives in a climate of uncertainty. On the one hand, the decision-makers enact measures that seek to restore normalcy, and so many people seem to be simply waiting to get back to the way it was "before". On the other hand, new unusual and unexpected situations and choices are coming our way.

The restrictions caused by the pandemic have changed cities. They have created a void, and not just because the number of tourists has plummeted, but because of the new organization of labour. A veritable earthquake, which has led to a general reduction in transport services and a crisis in the commerce and food service networks.

The tourist situation is now improving. Long-distance travel can again rely on air transport service. Tourism by sea is also recovering its vitality, which is fundamental in a country such as ours with such a long coastline and number of ports that are very active in passenger handling. In the meantime, regional promotion efforts by local administrations to attract film and television productions have had a significant economic impact. They will in fact increase the popularity of locations and turn them into attractions for tourists (especially those that follow "trends").

"Mass tourism" however, in addition to standardising people's tastes and knowledge, has also had negative effects in terms of traffic congestion and environmental impact: the consumer frenzy that drives people to rapidly devour as many destinations as possible (for example, in classic weekends abroad made possible by low-cost airlines) creates pollution, and for this reason is negative for the planet and our future.

Has the risk of infection taught us to avoid crowds (and the widespread banalities) of mass tourism? In part, depending on individual awareness. There are many "alternative" options to focusing on the usual destinations. A pilgrimage for example: between faith and self-searching through the act of walking. There are many secondary roads to explore. There are areas which were once industrial (mines, for example) which have now been transformed into exploratory itineraries as museum areas. There are abandoned railroads that have already been developed, or may be in the future, for what is known as "soft mobility". There are even opportunities to explore the traces left by the Great War. There are water landscapes to discover, with much to offer from a naturalistic point of view, and because they characterise the historic and cultural identity of many regional zones. Taking advantage of new formulas, the "tourist" (who wishes to visit the more famous destinations) can become a "traveller", in search of new experiences and personal growth.

Of particular interest to us is the presentation, in this issue, of the Cesare Pozzo library in Milan, specialized in the study of transport as a significant element, not only from a technical point of view, but from a historical, cultural and social perspective.

Nuove forme di turismo

di Laura Facchinelli

La pandemia è un fenomeno di portata così vasta e pervasiva e persistente, che i suoi effetti sono destinati a durare per un tempo al momento non definibile, modificandosi in relazione alla situazione sanitaria e alle conseguenti norme per il contenimento del contagio; influenzando lo stato d'animo, le disponibilità economiche e quindi le condizioni di vita delle persone. Il numero scorso della nostra rivista era dedicato alle conseguenze della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione dei trasporti e sulla mobilità. In questo contesto fluido anche il turismo, ovviamente, è investito in pieno e sopravvive, al momento, in un clima di incertezza. Da un lato, i decisori mettono in atto misure volte a recuperare via via la normalità, e molte persone sembrano attendere null'altro che il ritorno al "prima". Dall'altro lato, però, si vanno affermando situazioni e scelte nuove, insolite, impreviste.

Per le restrizioni conseguenti alla pandemia, sono cambiate le città. Si è creato un vuoto, e non solo per la riduzione dei turisti, ma anche per la diversa organizzazione del lavoro. Un vero e proprio terremoto, che ha portato a una generale riduzione dei servizi di trasporto e ha messo in crisi la rete del commercio e della ristorazione.

Attualmente la situazione del turismo sta migliorando. I viaggi a lunga distanza possono di nuovo fare affidamento sul servizio di trasporto aereo. Anche il turismo via mare sta recuperando la sua vitalità, fondamentale in un Paese come il nostro che ha un grande sviluppo delle coste e diversi porti molto attivi per il movimento dei passeggeri. Nel frattempo, hanno un importante risvolto economico anche le attività di promozione del territorio svolte, presso gli enti locali, per attirare produzioni cinematografiche e televisive. Queste accresceranno, infatti, la popolarità dei luoghi e li renderanno attrattivi nei confronti dei turisti (soprattutto quelli sensibili alle "mode").

Il "turismo di massa" però, oltre a omologare gusti e conoscenze delle persone, provoca effetti negativi in termini di pericolosa congestione delle strade e di impatto ambientale: la smania consumistica che induce a divorare in fretta il maggior numero possibile di luoghi (si pensi ai classici weekend all'estero, agevolati dai voli low cost) provoca infatti inquinamento, e in tal senso è negativa per il pianeta e per il futuro di tutti noi.

Il pericolo di contagio ci ha insegnato ad evitare le folle (e le diffuse banalità) del turismo di massa? In parte, dipende dalla sensibilità del singolo individuo. Ci sono molte opzioni "alternative" alla concentrazione nei soliti luoghi. Un pellegrinaggio, per esempio: tra fede e ricerca di sé attraverso l'atto del camminare. Ci sono moltissime strade secondarie da conoscere. Ci sono aree ex-productive (miniere, per esempio), ora trasformate in percorsi di conoscenza inseriti in ambiti museali. Ci sono sedi ferroviarie abbandonate che sono già state valorizzate, o possono esserlo in futuro per la cosiddetta "mobilità dolce". È possibile persino avventurarsi alla ricerca delle tracce lasciate dalla Grande Guerra. Sono da scoprire i paesaggi d'acqua, apprezzabili sia dal punto di vista naturalistico, sia perché connotano l'identità storica e culturale delle varie aree regionali. Con le nuove formule il "turista" (volto a raggiungere i luoghi noti) può diventare "viaggiatore", capace di vivere nuove esperienze, che fanno crescere.

Particolare interesse riveste per noi la presentazione, in questo numero, della biblioteca Cesare Pozzo di Milano, specializzata per lo studio dei trasporti come fatto rilevante non solo tecnico, ma anche storico, culturale e sociale.



Quale turismo nel nostro futuro prossimo venturo?

di Michelangelo Savino

Riflettere sul turismo dopo due anni così particolari che hanno caratterizzato il flusso delle nostre vite in un modo incredibile oltre che imprevedibile, deve tener conto di due aspetti di cambiamento e quindi di novità.

Il primo indubbiamente riguarda le forme comunque diverse che ogni aspetto della nostra vita subirà quando potremo dirci fuori da questa quotidianità così complicata scandita da numeri di contagi e da regole per scongiurarli. Cosa tornerà alle caratteristiche e alle condizioni conosciute e consuete precedenti la piaga che ha attanagliato il pianeta? Cosa del turismo tornerà ad avere quelle modalità di crescita e soprattutto quei connotati così particolari che abbiamo registrato all'acme del fenomeno tra la fine del 2019 e gli inizi del 2020. Cosa resterà di quel processo di *airbnbification*¹ che ha cambiato il volto di intere città, parti che ne ha eroso il patrimonio residenziale e stravolto equilibri precari tra "residenti" e "ospiti", alterato il mercato immobiliare e i suoi meccanismi fluttuanti di funzionamento; che ha connotato parti intere delle città, investendole nella sua interezza, senza distinzione tra centro e periferia, tra cuore artistico e città "moderna", tra "distretto del piacere" (Bonomi, 1999) e città "quotidiana"? Cosa resterà di quel "mobilismo" (ossia mobilità esasperata, continua e senza limiti)² che ha interessato il pianeta, tra voli *low-cost* e *Uber-ization*; della grande accessibilità anche dei più reconditi

1 "Airbnb prolifera incontrollata, le città d'arte sono sempre più gestite come prodotti di lusso [...] contribuisce alla contrazione di un'offerta abitativa intermedia, sottrae una quota parte degli alloggi a potenziali abitanti e incide sull'aumento dei canoni" (Gainsforth, 2019, p. 9).

2 "L'epoca ipermoderna è dromomaniaca, cioè sconvolta dall'automatismo deambulatorio [...] la mobilità è diventata un modello di comportamento che influenza notevolmente l'immaginario sociale [...]. Muoversi sempre più velocemente e sempre più lontano [...] è la condizione normale delle persone e delle cose che vivono nel flusso del capitalismo globale" (Christin, 2019, p. 15 e p. 20).

What type of tourism does the near future hold?

by Michelangelo Savino

Considerations on tourism after two years of the pandemic must take into account two particularly significant new aspects: first, the pandemic (or better its political, economic and social, as well as psychological and cultural consequences) has already changed travellers' habits and behaviour, as well as the ways that travel and hospitality are organized and chosen; the second aspect regards the rise of new forms of tourism, which offer new exciting experiences, unusual outdoor activities, diverse and alternative destinations. Everything concurs to spark processes of change, both in the cities in which tourism is more occasional and in territories that have lagged behind the more popular tourist routes but are now welcoming new visitor flows. The challenge lies in innovative policies for tourism becoming more sustainable and achieving a new balance for the social and economic development of traditional destinations as well as the new destinations, where local growth should not be entrusted exclusively to this field.

Nella pagina a fianco, in alto: turisti in coda a Firenze (Creative commons, free photo from Pixabay). In basso: la via Francigena (fonte: <https://www.vie-francigene.org/it/>).



1 - Spiaggia in Salento (foto di Michelangelo Savino).

luoghi del mondo; dello spostamento quasi ossessivo compulsivo che ha contraddistinto le vacanze del nuovo millennio? Cosa resterà dunque di quel processo di radicale cambiamento che ha caratterizzato il turismo mondiale negli ultimi anni e che attraverso le piattaforme digitali e le nuove *sharing economies* ha stravolto ma al contempo rigenerato un settore in cui tutto è diventato diverso dal passato? Ne è un esempio il crocierismo, un settore emblematico per la sua storia di lento ma ineluttabile declino segnato dalle fine dei grandi transatlantici ma che nel corso degli ultimi vent'anni è divenuto uno degli ambiti di maggior successo mondiale, per numero di passeggeri – attratti dal flusso ininterrotto di *entertainment* che la crociera può assicurare, per le mete raggiunte, per l'integrazione strategica tra viaggio in mare e turismo tradizionale, per numero e dimensione delle compagnie di viaggio, per gli introiti assicurati, per la quantità di attività dell'indotto economico – sino a giungere ai livelli di tecnica e tecnologia raggiunti dall'innovazione cantieristica degli ultimi tempi. Cosa ne sarà di tutti quei luoghi stravolti dall'Unescocidio³ e dalla *Istagram-ization*,

3 "Unintended consequence of wanting to preserve the uniqueness of a place is to produce a 'non place', one that is replicated at World Heritage sites across the planet [...] The world heritage marque is not the cause of tourism but rather its stamp of legitimacy, the do-gooding institution providing the industry with ideological cover (D'Eramo, 2014, p. 48 e p. 51). "Funzionando come 'certificato di garanzia' dell'autenticità, il *label* dell'Unesco permette infatti all'industria turistica d'incassare il valore di mercato dell'autentico" (D'Eramo, 2017, p. 94).

che ne hanno favorito la popolarità ma anche la banalizzazione; di cui hanno determinato il successo globale ma anche l'uso ed il consumo – soprattutto laddove il *sightseeing* assume forme compulsive – che da un lato ne decretano la fama e dall'altro ne determinano il progressivo degrado⁴.

Ebbene, cosa resterà di tutto questo? Indubbiamente – ed è quanto auspicano buona parte degli operatori economici che al turismo hanno legato il proprio destino ma anche il destino dei luoghi – molte cose tenderanno ad un ritorno alle condizioni precedenti alla pandemia, ma molte cambieranno. Da qui alcune prime domande sulle caratteristiche che assumeranno viaggi e vacanze della popolazione europea e mondiale, sui

4 Non si tratta solo di "visual consumption" (Zukin, 1994), e nemmeno più della trasformazione di una località o di una vista in un *marker*, "quella freccia invisibile che indica un qualcosa e dice che quel qualcosa deve essere visitato [...]". Una volta 'marcata', una vista diventa attrattiva e a sua volta l'attrattiva diventa essa stessa un *marker*. Per ciò l'attrattiva è costruita socialmente dalle frecce che la società punta verso di essa come qualcosa che va visitato. Il turista stesso, che ha visitato l'attrattiva marcata, produce nuovi *markers* on le cartoline che spedisce, le foto che scatta e le *bubbles* che esprime su *Tripadvisor*" (D'Eramo, 2017, pp. 40-41). Si tratta piuttosto della trasformazione progressiva di un luogo artistico o di un paesaggio in un bene di consumo (il cosiddetto "trickle effect"), ma piuttosto di un processo di riduzione e di svuotamento di senso a cui un luogo, un paesaggio, un monumento o un bene patrimoniale viene costretto una volta "sovra-esposto" nei *social networks*, pubblicizzato e propagandato ma non per un condiviso riconoscimento della sua storia e del suo valore intrinseco quanto piuttosto per il numero di visualizzazioni ottenute che ne determina una sorta di "universalizzazione".



numeri che connoteranno il settore – tenendo conto anche del quadro complesso di restrizioni e regole che ogni singolo paese applica in base alla particolare contingenza epidemica – e soprattutto sulle modalità di visita e fruizione, di soggiorno e *leisure*, delle mete che verranno privilegiate nella rete di corridoi turistici *Covid-free* e dagli spostamenti *Covid-tested*. E qui le prime domande sulle nuove forme che il turismo potrà assumere nel breve futuro che richiedono alcune specifiche riflessioni.

Ma nuove forme di turismo andranno affermandosi, diverse se non alternative, comunque contrapposte alle consuetudini che abbiamo conosciuto e di cui qualcosa si è già colto nelle “caute” estati del 2020 e del 2021. Sono processi che nascono ben prima della pandemia, ma che dopo la pandemia sembrano offrire prospettive di grande crescita, perché oltre ad offrire opportunità di vacanze e di esperienze inusuali ed originali, differenti dalle mete tradizionali e pubblicizzate, oggi sembrano assicurare, grazie alla loro prevalente caratteristica di soggiorno *plenaire*, anche condizioni di sicurezza sanitaria, di contenimento degli afflussi e di permanenza in condizioni di assoluta prevenzione. Se escludiamo questi caratteri, sulla scia dello *slow tourism* (soprattutto quale energica reazione culturale al turismo massificato), della riscoperta di territori un tempo ai margini dei circuiti turistici, dei piccoli borghi e delle mete “immerse nella natura” anche per una crescente sensibilità ecologica e naturista, già prima della pandemia altri turismi si erano affermati. In parte come sperimentazione di nuove economie legate ad un “ritorno alla

terra” (Poli, 2014) così come un “ritorno alla montagna” (Corrado, 2014; Corrado, Dematteis, Di Gioia, 2019) che ha interessato in molti casi popolazione urbana e metropolitana spinta lontano dalla città alla ricerca di una qualità di vita migliore, dall’altro sostenuta da politiche regionali (non solo in Italia) che hanno individuato nel sostegno al turismo “alternativo” una strategia diversa per i territori “in ritardo di sviluppo” (come avrò modo di riprendere in chiusura).

In questo modo, tra nuove tendenze culturali, forme diverse e originali di imprenditorialità, distanza da mete e itinerari più battuti, è andato affermandosi un sistema di relazioni economiche tra agricoltura, artigianato, turismo che ha rappresentato per molti territori una leva diversa per la crescita e lo sviluppo che ha potuto giocare con diversi fattori: “Identità locali ancora forti, tradizioni storiche energicamente rinnovate, valori paesaggistici e naturali o il patrimonio storico e architettonico cosiddetto ‘minore’, una produzione agricola di eccellenza e una sempre più diffusa cultura eno-gastronomica (favorita da altri processi di carattere sociale e culturale che pervadono la società contemporanea): tutto entra in gioco per costruire il portfolio di “beni turistici” da commercializzare per lo sviluppo economico dei territori” (Savino, 2019, p. 29). Se dapprima il “turismo di rimbalzo” dai luoghi di maggiore affluenza era sembrato l’unica opportunità per il rilancio dei territori “interni”, progressivamente questi territori hanno conquistato la loro notorietà e capacità attrattiva diventando mete specifiche del nuovo turismo contemporaneo. Nella strategica sinergia tra

2 - Ai tempi del COVID-19: aeroporti, treni e stazioni (fonte: DiRE-Agenzia di stampa nazionale: <https://www.dire.it/>).



3 - Ai tempi del COVID-19: sala di attesa in aeroporto (foto di Michelangelo Savino).

valori culturali e paesaggistici, antiche tradizioni colturali riscoperte e affermazione di nuove produzioni eno-gastronomiche, rivitalizzazione di borghi e piccoli centri abitati, recupero di edifici rurali e rianimazione di attività economiche perdute, a cui "fa da cornice 'il ritorno alla natura', l'esperienza turistica offerta appare straordinaria e le formule da utilizzare per la sua commercializzazione innumerevoli, al punto da poter includere nel paniere di beni turistici anche la stessa attività lavorativa, che si tratti di partecipare alla vendemmia, o alla raccolta di olive e della frutta [...], 'la vera vacanza rurale'" (Savino, 2019, p. 32).

Questo fenomeno, che presenta molti ed interessanti aspetti che vale la pena di esplorare, se inizialmente sembrava dovesse cristallizzarsi in una forma embrionale, avendo la pandemia limitato gli spostamenti e ridotto la propensione alla vacanza, ha invece spiegato tutto il suo potenziale proprio grazie alla pandemia divenendo forse il settore che più di altri potrà registrare crescita e sviluppo. Di seguito, quindi, alcune note che intendono solo introdurre questo numero della rivista e che ne spiegano la sua articolazione in due filoni di riflessioni critiche: la prima dedicata alle nuove tendenze del turismo dopo la pandemia, in cui è necessario prevedere grandi cambiamenti e soprattutto le profonde implicazioni che andranno manifestandosi nelle città d'arte, nelle mete turistiche, sui settori della mobilità, solo per citarne alcuni; la seconda destinata ad alcuni aspetti di questo fenomeno che possiamo in modo molto riduttivo definire come il "nuovo turismo" che sempre più andrà affermandosi anche in questo caso con significativi impatti sul territorio.

Oltre la pandemia

Che il turismo rappresentasse una strategia di sviluppo economico estremamente precaria, dagli andamenti incerti segnati da una profonda volubilità dei flussi, un'eccessiva sensibilità ai fattori esterni sempre più imprevedibili, è cosa risaputa da tempo!

E gli esempi di questa provvisorietà sono stati innumerevoli, non sempre localizzati al punto da farne un fenomeno circoscritto, isolato e contingente. Non di rado località caratterizzate da grande successo, favorite da significativi flussi di visitatori, con economie locali fortemente monopolizzate da attività legate al turismo, hanno dovuto registrare all'improvviso cali di affluenza, crisi economica, cali di *appeal* o di attenzione da parte dei mass-media se non l'insorgenza di veri e propri stigmi che ne hanno decretato il declino. È parte della storia di molte località dall'affermazione del *Grand Tour* del XVIII secolo sino ad oggi; è l'esito di mode culturali generalmente esogene prodotte in un altrove ben distante dai luoghi che ne subiscono gli effetti; è l'effetto a catena di eventi che non di rado poco hanno a che fare con i caratteri e le economie dei luoghi.

Che questa fragilità si riproponesse anche nell'epoca della globalizzazione – e in questa epoca con effetti ancora più vistosi – abbiamo avuto prove tangibili negli effetti politici e commerciali seguiti ad alcuni eventi terroristici di forte impatto emotivo: dall'assalto dell'Achille Lauro, nave da crociera presa in ostaggio nel 1985 da terroristi palestinesi nel Mediterraneo, agli attentati a gruppi di turisti a Luxor, nel 1997, sino all'assalto del Museo del Bardo a Tunisi nel 2015 o in Sri Lanka nella Pasqua del 2019⁵. Senza la drammaticità e la violenza di alcuni episodi, sono bastati spesso aliti di vento di guerra, quando non le guerre stesse, a determinare l'improvvisa flessione delle presenze, mentre la crisi economica globale del 2007-2011 ha ridotto drasticamente la capacità di spesa e la propensione al viaggio e alla vacanza di intere fette di popolazione mondiale. Non diversamente, il dirottamento di flussi di viaggiatori può dipendere da strategie commerciali nazionali o locali, da agevolazioni o tassazioni impreviste, da *marketing*

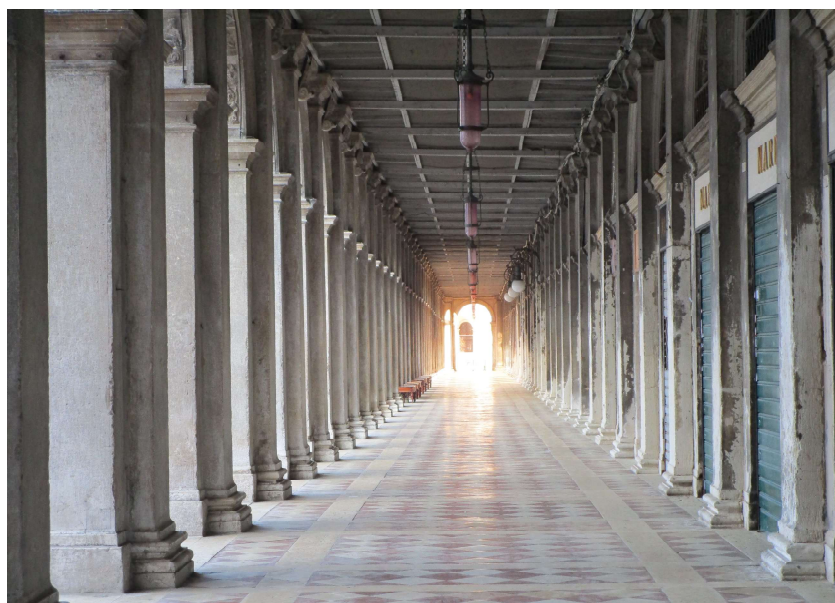
5 Al punto da spingere Marco D'Eramo (2017, pp. 8-9) ad affermare "la nascita di un "terrorismo turistico" come prova della centralità che il turismo ha assunto nella società contemporanea e la sua capacità di rappresentarne espressione specifica, dall'altissimo valore simbolico.

aggressivo e miglioramento delle dotazioni e delle infrastrutture. Inutile dilungarsi: i fattori sono innumerevoli, ma tutto concorre nel rendere lo sviluppo territoriale incentrato sul turismo quanto di più precario possa esserci.

In questa prospettiva quello che stupisce è piuttosto come (e perché) stati e governi locali (e con essi non solo gli operatori economici del settore e quindi dell'indotto, non solo gli amministratori e i politici, ma anche e soprattutto cittadini anche per quelli che storie di vita e carriere professionali avevano tenuto distanti dal turismo e che all'improvviso si sono ritrovati a gestire attività ricettive, ristorative e commerciali) abbiano affidato in modo praticamente esclusivo i destini delle loro città e dei loro territori ad un settore così peculiare, un settore che con grandissima difficoltà può essere gestito, indirizzato, programmato, pianificato. La risposta sicuramente è nelle altissime rendite e profitti che il turismo riesce ad assicurare ai suoi operatori anche a fronte di bassi investimenti, almeno nel breve-medio periodo; nel facile consenso che lo sviluppo delle economie turistiche permettono di accumulare; nell'appariscente successo di cui località e mete possono godere sfruttando spesso risorse messe facilmente a disposizione dalla storia e dalla natura. Proprio questo approccio al fenomeno spiega perché il turismo sia divenuto spesso ragione di un consumo ai limiti dell'usura e della distruzione delle risorse naturali e storico-artistiche, sociali e culturali che va producendosi in più parti del pianeta. Di questo processo la pandemia ha mostrato l'evidenza ignorata sino a poco tempo fa, nonostante le denunce di molti.

La pandemia ha evidenziato come l'insorgere di un problema locale possa avere ripercussioni globali in breve arco di tempo, e come un intero settore possa rimanerne completamente schiacciato con incerte prospettive di ripresa (OECD, 2020).

Al di là di come si viaggerà nel mondo, da un continente all'altro, tra le nazioni, all'interno degli stessi stati, in base a restrizioni di accesso e controlli sanitari, è certo che ci vorrà del tempo prima che il turista viaggi con serenità e innocenza senza le debite garanzie di assistenza ospedaliera e sanitaria. La pandemia ha disvelato gli "squilibri sanitari" nel mondo, ma soprattutto ha allarmato sui rischi a cui si potrebbe andare incontro, pur rispettando le puntuali indicazioni della Farnesina "per viaggiare sicuri", non solo di insufficiente assistenza sanitaria in loco, ma anche delle relative difficoltà di rientro in patria in caso di



malattia, o piuttosto dei rischi di isolamento e quarantena.

L'immediata conseguenza di questo timore collettivo è evidente nella riduzione del numero di visitatori, passeggeri, turisti nel mondo; nella contrazione della frequenza di viaggi nell'arco dell'anno da parte di singoli, famiglie e gruppi (Banca d'Italia, 2021); nella diminuzione del raggio di distanza percorsa per le destinazioni; nella minore attrattività che sembrano registrare le località o gli eventi rinomati per la loro affluenza (ora considerata non più una qualità, ma piuttosto un disvalore!); nella contrazione della durata dei soggiorni, soprattutto laddove non si hanno debite garanzie sulla pulizia e sul rispetto delle norme anti-contagio. Ipotesi che potrebbero essere contraddette dallo sviluppo di nuove tipologie di vaccinazione e di sicurezza sanitaria che a loro volta po-

4 e 5 - Piazza San Marco a Venezia nell'aprile 2020, in pieno lockdown (foto di Michelangelo Savino).



6 e 7 - Nuove forme di ospitalità: case sugli alberi e houseboats (fonte: Turchi F. in: <https://www.groupon.it/articoli/case-sull-albero-in-toscana-3-idee-per-dormire-sugli-alberi>; Creative commons - free photo from Pixabay).

trebbero riportare il turismo ai trend di crescita precedenti alla pandemia, così come potrebbero invece condurre verso forme di nuova consapevolezza ambientale, economica e sociale e, forse, verso una nuova *mobility justice* e un riequilibrio del *right to the world* (Sheller, 2021).

Tutto appare legato però a molti (troppi!) fattori diversi: la sopravvivenza e l'adeguamento degli operatori del settore alle nuove condizioni imposte dal mercato, che siano le grandi società di *sharing economy* (che senza difficoltà potranno adattarsi) o piccoli operatori economici delle località turistiche; la ricostruzione delle rotte e delle attività di compagnie aeree (travolte dalla crisi pandemica), di navigazione o di trasporto ferroviario, che stanno già rivedendo capienze e modalità di viaggio per evitare affollamenti e disagi, mentre un ritrovato incremento degli spostamenti su mezzo proprio e pri-

vato ridisegna le mappe dei viaggi e delle vacanze dei singoli e delle famiglie soprattutto; l'evoluzione dell'ospitalità, che sia l'offerta apparentemente incondizionata delle grandi piattaforme (Airbnb, Home Holiday, Booking.com, ecc.) o piuttosto la qualità assicurata delle grandi catene (Best Western, Hilton, NH, AccorHotel, Holiday Inn, Four Seasons, ecc.) o i servizi che potranno continuare ad offrire gli operatori locali (anche in questo caso non senza differenze dovute alla dimensione delle imprese); le forme di regolazione che verranno imposte dai governi, per rimediare ad emergenze evidenti anche prima della pandemia, per contingentare l'afflusso dei visitatori (per motivi di sostenibilità ambientale o di urgente imprescindibile tutela e conservazione dei beni artistici o naturalistici), per motivi di sicurezza e ordine pubblico e così via. Ad aggiungere altri termini di incertezza si aggiunge anche il corso futuro delle politiche urbane che potrebbero essere avviate da molte amministrazioni per controllare il fenomeno turistico nelle città (Barcellona, Berlino, Amsterdam, si sono già mosse in questa direzione), non solo per evitare il riemergere di forti tensioni sociali (Columb, Novarsky, 2017) soprattutto, ma anche per introdurre criteri di tassazione più equi nei confronti degli operatori economici del settore (grandi e piccoli; stranieri e nazionali o locali) e redistribuire le incredibili rendite assicurate dal turismo, dosare e controllare l'uso dei servizi pubblici da parte dei visitatori, moderare la trasformazione in chiave turistica della rete delle attività commerciali... solo per citarne alcune!

Ma molto sarà comunque legato alle reazioni emotive, psicologiche e culturali da parte del contingente globale di viaggiatori: al di là delle opportunità offerte dal sistema del turismo internazionale, o delle concrete disponibilità economiche che il "popolo del mondo" avrà da destinare al *leisure* e all'*entertainment*, o ancora della semplicità e praticità con cui sarà possibile organizzare il viaggio grazie alle piattaforme, ai voli *low-cost*, quello che conterà nell'immediato futuro sarà la capacità di reazione e le predisposizioni d'animo con cui la dimensione della vacanza verrà recuperata, non senza l'intermediazione dei *social networks* e delle mode, tendenze e gusti che saranno in grado di veicolare. A questo punto, oltre alle difficili ipotesi, l'unica cosa che si può fare è quella di osservare la ripresa di un fenomeno che non potrà non sorprenderci ancora per i ritmi e per le modalità con cui evolverà in un futuro prossimo venturo.

Alla ricerca di “mondi perduti”

Al contrario, i processi che hanno condotto all'affermazione di nuove modalità di *leisure*, di vacanze e tempo libero, anche in differenti periodi dell'anno, sono ben evidenti, per diverse cause sono andati affermandosi come ambiti di maggior prospettiva di sviluppo sia dal punto di vista della crescita dei numeri (imprese, addetti, visitatori, presenze e permanenze, attività collaterali ed eventi connessi, numero di itinerari, territori e località inserite nei nuovi circuiti turistici, ecc.) sia dal punto di vista della varietà e ampiezza dell'offerta.

Molto è dovuto sicuramente allo spazio che nuove pratiche “turistiche” hanno nell'opinione pubblica e nei mass media, quindi alla promozione che attraverso i canali *social* e attraverso la *marker-izzazione* (di cui si diceva prima) viene fatta da pratiche a destinazioni. È soprattutto la dimensione “naturalistica”, eco-sostenibile, delle nuove pratiche turistiche ad aver determinato questa particolare attrazione, indubbiamente per la crescente sensibilità verso le questioni ambientali da parte della maggior parte della società, per cui diventano valori più ricercati la *wilderness* (sempre che non risulti troppo penalizzante il comfort), la naturalità e l'incontaminatazza dei luoghi (senza pregiudicare la sicurezza e la dotazione di servizi essenziali), di relativa inaccessibilità (senza escludere però un agevole e veloce “avvicinamento”) fino all'insolita soluzione ricettiva (ostelli rustici e spartani, monasteri e abbazie, case su alberi, *houseboats*, grotte ma anche igloo, tende lapponi o e via scorrendo), per non dire delle vacanze spesso offerte “su-misura” e *on-demand* o “personalizzate” per specifiche tipologie di visitatore per i quali luoghi, servizi e divertimenti sono “modellati”, organizzati “addomesticati”, per assicurare il massimo appagamento. E molto concorre alla costruzione di un'offerta che soddisfi la richiesta di “luoghi lenti”, luoghi naturali e autentici, luoghi sicuri e ambientalmente idonei: “Bandiere arancioni”⁶, “Bandiere blu”⁷,

“Spighe verdi”⁸, “Presidi Slowfood”⁹, ma ancora “Piccoli borghi Italiani. Territori in movimento”, e poi certificazioni e marchi di qualità¹⁰ e così via.

Ma non è trascurabile nello sviluppo di forme alternative di turismo e di territori e luoghi del “nuovo turismo”, anche il peso che viene oggi attribuito alla ricerca di destinazioni di minore notorietà di una specifica meta (e quindi la possibilità di evitare il probabile affollamento che consegue sempre ad una certa esposizione mediatica) e il carattere di particolare originalità che l'esperienza sembra poter garantire, che permette al singolo o al gruppo di distinguersi dai più¹¹ e quindi aumentare il livello di soddisfazione della vacanza. In una strana combinazione di ricerca di autenticità e naturalità e narcisistico desiderio di distinzione sociale, emergono nuove pratiche e con loro nuovi turismi e nuove economie e quindi nuove dinamiche di sviluppo territoriale (Savino, 2019). Quale che sia la motivazione (e lasciamo ad altri esperti la spiegazione delle motivazioni che muovono milioni di turisti in giro nel mondo così come delle nuove modalità con cui verranno concepite le vacanze nel dopo-pandemia), comunque, non resta che osservare come il

le, istituito nel 1987 Anno europeo dell'Ambiente, che viene assegnato ogni anno in 49 paesi, inizialmente solo europei, più recentemente anche extra-europei, con il supporto e la partecipazione delle due agenzie dell'ONU”. Cfr.: <http://www.bandierablue.org>.

8 Spighe Verdi rientra nell'ambito dei programmi nazionali della FEE – Foundation for Environmental Education [...]. Il programma è pensato per guidare i Comuni rurali nella scelta di strategie di gestione del territorio, un percorso virtuoso che serva all'ambiente e alla qualità della vita della comunità”. Cfr.: <https://www.spigheverdi.net/>.

9 “Sono comunità di Slow Food che lavorano ogni giorno per salvare dall'estinzione razze autoctone, varietà di ortaggi e di frutta, pani, formaggi, salumi, dolci tradizionali [...] si impegnano per tramandare tecniche di produzione e mestieri. Si prendono cura dell'ambiente. Valorizzano paesaggi, territori, culture”. Cfr.: <https://www.fondazione Slow Food.com/it/cosa-facciamo/i-presidi/>.

10 Ad esempio: Ecolabel; Travelife; EcoBioTurismo ICEA (Istituto per la Certificazione Etica ed Ambientale); Ecovillaggi RIVE (Rete Italiana Villaggi Ecologici); Alpine Pearls; Earth (European Alliance for Responsible Tourism and Hospitality).

11 “Distinguersi” – frequentando luoghi insoliti e facendo esperienze di vacanze “fuori dal comune” – è spesso un'esigenza psicologica non dissimile (anzi potremmo definirla simmetrica, piuttosto) dall'esigenza inconscia di recarsi in una meta famosa o visitare un luogo molto frequentato o ripetere esperienze ricreative già praticate per adeguarsi a quella che viene percepita più come una “norma sociale” e che permette di appropriarsi di un'identità socialmente convenuta (Maeran, 2004).

6 “Il TCI dal 1998 seleziona e certifica con la Bandiera arancione i piccoli borghi eccellenti dell'entroterra. [...] marchio di qualità turistico-ambientale, [la Bandiera arancione] è stata pensata dal punto di vista del viaggiatore e della sua esperienza di visita, viene assegnata alle località che non solo godono di un patrimonio storico, culturale e ambientale di pregio, ma sanno offrire al turista un'accoglienza di qualità, ed è uno strumento di valorizzazione del territorio”. Cfr.: <https://www.bandierearancioni.it/>.

7 “La Bandiera Blu è un riconoscimento internaziona-

turismo religioso, il turismo ciclistico, il turismo fluviale (di cui nelle pagine successive presentiamo alcuni significativi esempi), turismo equestre, *trekking*; o piuttosto nuovi "itinerari" (nei "paesaggi del lavoro"¹², nelle zone di guerra¹³, nelle aree in crisi¹⁴, per citarne solo alcuni) interessano anche "nuovi territori".

Ci sono diversi modi di descrivere e poi comprendere questi fenomeni, e differenti criteri di rilevarne e valutarne le dinamiche e gli impatti, e solo un energico ed auspicabile impegno interdisciplinare di numerosi ricercatori potranno mettere a fuoco i caratteri complessi psicologici, culturali, sociali, economici, tecnologici ma soprattutto territoriali e urbanistici che il turismo produce e produrrà.

Mi preme in chiusura di queste note sottolineare solo un aspetto che fa del turismo fortuna e sventura dei territori e che ne spiega il successo che ha assunto nel corso degli ultimi anni soprattutto nelle politiche pubbliche, nei programmi economici come nei piani territoriali e che proprio nell'insorgenza dei "nuovi turismi" trova spunti di riflessione. Osservando proprio gli effetti virtuosi che il turismo comunque favorisce sulle economie

12 La visita di siti minerari (come illustrato nel saggio di Nada Baratic, *infra*), come di saline o di impianti agricoli tradizionali, di cantine vinicole o piuttosto di risaie e riserie, tonnare e prosciuttifici, soprattutto se ancora operative, è ormai una parte integrante della vacanza eno-gastronomica che non deve scindere l'esperienza della degustazione dalla conoscenza della storia e della tradizione produttiva, dei cicli produttivi, quindi di commercializzazione e... vendita! Senza dimenticare le "holyday working", la vacanza lavorativa,

13 "Turismo di guerra" viene spesso chiamato, un'accezione ambigua che comprende sia la visita di luoghi di storia patria segnati da conflitti (per esempio, si veda: <http://www.itinerarigrandeguerra.it/> e il saggio di Claudia Pirina, *infra*) sia di visite nelle aree del mondo segnate da grandi tragedie belliche, il cosiddetto "War zone tour", che ha registrato un certo incremento negli ultimi anni, che i viaggiatori siano spinti da motivi di carattere umanitario, pedagogici o piuttosto da un desiderio di documentazione diretta e personale e di indagine storica, quando non da ragioni più banalmente voyeuristiche.

14 Il cosiddetto "Turismo di solidarietà" o "responsabile" che conduce visitatori sensibili e fortemente motivati a visitare luoghi colpiti da particolari eventi (terremoti, alluvioni, crisi economica, povertà) non solo per portare un concreto aiuto nelle pratiche di assistenza, cura o aiuto nel lavoro a favore delle popolazioni locali, ma anche per sostenere – con le proprie spese – le economie locali fortemente provate dalla crisi o supportare operatori impegnati nel soccorso alle popolazioni. Rientra in parte in questo tipo di esperienza, quel turismo che ha permesso nei territori del Centro Italia colpiti dal terremoto del 2016 di vedere formarsi nuovi flussi di visitatori di quel nascente turismo che aveva iniziato a prodursi nelle aree più interne del Lazio, Marche e Umbria.

locali, sui redditi di famiglie e di imprese, da tempo nelle politiche di sviluppo sociale ed economico (con il sostegno di finanziamenti spesso europei, quando non nazionali e quindi regionali, per i territori *declining and lagging-behind* nella definizione comunitaria), il turismo è stato utilizzato come strumento di rilancio e rinascita soprattutto di quelle regioni che oggi vengono definite con terminologia ministeriale quali "aree interne" e con una terminologia più accademica "territori fragili". Indubbiamente, anche per le attrattive paesaggistiche, culturali e storiche molti di questi luoghi meritano di essere interessati da viaggiatori – sia escursionisti giornalieri sia visitatori dalla permanenza più lunga –, e indubbiamente il turismo per molti di questi territori non può che rappresentare una strategica leva per il rilancio e per il ripopolamento o piuttosto per trattenere la popolazione originaria di questi luoghi, altrimenti propensa a cercare altrove migliori condizioni di vita. Ed è indiscutibilmente vero che il turismo, soprattutto in queste modalità diverse e alternative con cui si presenta nei territori "marginali" è stato spesso ragione per la rivitalizzazione di attività economiche (agricole, artigianali, anche manifatturiere) prossime alla scomparsa, al recupero del patrimonio edilizio altrimenti in abbandono, alla rinascita di piccole comunità locali condannate all'esaurimento, così come ha permesso la conservazione e quindi trasmissione di saperi e tradizioni culturali, di pratiche ancestrali che sono elementi importanti della memoria collettiva, non solo locale¹⁵.

Se al turismo va riconosciuto questo merito, al contempo va sottolineato come in molti progetti territoriali, il turismo risulti prevalentemente l'unica strategia di sviluppo elaborata e proposta, e ad esso viene finalizzata l'azione di recupero o di sviluppo di ogni settore, che sia il recupero di piccoli centri abitati, gli investimenti nelle attività agricole o nel sostegno alle attività economiche artigianali o dei servizi. Attrezzature collettive ed infrastrutture vengono realizzate per agevolare l'accessibilità dei visitatori non per connettere le comunità locali alle grandi direttrici territoriali o ai centri principali per poter fruire di servizi di livello superiore. Marketing e *branding* progettati per attrarre i turisti tendono spesso a travisare natura e cultura dei

15 Si pensi a quanto oggi viene segnalato come meritevole del riconoscimento di "Patrimonio immateriale dell'Unesco". Cfr.: <https://www.unesco.it/ItaliaNellUnesco/Detail/189>.

luoghi, delineando “immagini” a volte falsate della realtà locale, determinando piuttosto una “modellazione” di queste regioni sui gusti dei “consumatori” di territorio. È una delle declinazioni di quella monocultura turistica che i più paventano e che molti ritengono di poter in qualche modo arginare, proprio per non immaginare piuttosto una combinazione programmata con cui il turismo rappresenti una delle componenti della struttura economica di una città o di una regione.

Le infinite discussioni su Venezia abbandonata dai turisti già dall’“acqua grande” del novembre 2019; le perplessità su città d’arte eccellenti come Firenze o Roma, lo sconcerto per le folle sulle spiagge pugliesi o gli assembramenti sui sentieri delle montagne alpine, sono timide reazioni agli effetti ora prevedibili dello sviluppo del turismo, quale unica strategia di sviluppo. I “nuovi territori” dei “nuovi turismi” non sono al sicuro da processi di questo tipo e per questo, proprio in questi territori si gioca la “nuova” sfida di costruire forme di economie articolate e integrate con il turismo ma non da queste totalmente dominate. Sono proprio questi i luoghi nei quali è forse possibile formulare una politica di sviluppo territoriale diversa e innovativa, con la costruzione di un delicato equilibrio tra turismo e altre strategie di crescita sociale economica

Si tratta cioè di sperimentare nuove formule politiche che sappiano abbandonare quel presupposto di fondo rivelatosi del tutto errato – che ci riporta alle note di apertura di questo contributo – e che la pandemia ha messo in luce, di cui si spera si acquisisca una forte consapevolezza, ossia che il turismo (nelle sue “nuove forme” o in quelle più tradizionali), ben al di là dei suoi benefici, resta un fenomeno del tutto imprevedibile nelle sue dinamiche, non programmabile nelle dimensioni che può assumere e soprattutto – e questo vale soprattutto per politici ed amministratori che ad esso si affidano spesso incondizionatamente – un modello di sviluppo di difficile controllo, di difficile indirizzo e controllo, quindi dagli incerti impatti, a cui in alcun modo possono essere affidati i destini di un territorio, di una città, di un luogo, di un qualsiasi elemento che possa rappresentare per la comunità (locale o mondiale) un bene comune, preservandolo da una incombente trasformazione in un bene di consumo!

Riproduzione riservata

Bibliografia

Banca d'Italia (2021), *Indagine sul turismo internazionale*, Roma, 18 giu. Testo disponibile al sito: <https://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/turismo-internazionale/>.

Bonomi A. (1999), *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri, Torino.

Christin R. (2019), *Turismo di massa e usura del mondo*, Elèuthera, Milano.

Colomb C., Novy J. (2017), *Protest and Resistance in the Tourist City*, Routledge, London.

Corbisiero F., La Rocca R.A. (2020), “Tourism on demand. A new form of urban and social demand of use after the pandemic event”, *TEMA – Journal of Land Use Mobility and Environment*, Special Issue – Covid-19 vs City-20, pp. 91-103.

Corrado F. (2014) (a cura di), «Processi di re-inseadimento nelle aree montane», *Journal of Alpine Research|Revue de géographie alpine*, n. 102-103. Testo online al sito: <http://journals.openedition.org/rga/2544>.

Corrado F., Dematteis G., Di Gioia A. (2019), *Nuovi montanari. Abitare le Alpi nel XXI secolo*, FrancoAngeli, Milano.

D’Eramo M. (2014), “Unescocide”, *New Left Review*, n. 88, July, pp. 47-53.

D’Eramo M. (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull’età del turismo*, Feltrinelli, Milano.

Gainsforth S. (2019), *Airbnb città merce. Storie di resistenza alla gentrificazione digitale*, DeriveApprodi, Roma.

OECD (2020), *Covid-19: Risposte di policy per il turismo*, OECD, Paris.

Maeran R. (2004), *Turismo e psicologia*, Laterza, Roma-Bari.

Poli D. (2014) (a cura di), “Ritorno alla terra”, *Scienze del territorio - Rivista di Studi Territorialisti*, n. 2, pp. 13-464.

Savino M (2019), “Quale sviluppo territoriale dalle economie dei nuovi turismi”, *Sentieri urbani|UrbanTracks*, n. 29, pp. 28-35.

Sheller M. (2021), “Mobility Justice and the Return of Tourism after the Pandemic”, *Mondes du Tourisme*, n. 19. Testo disponibile al sito: <http://journals.openedition.org/tourisme/3463>.

Zukin S. (1998), “Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption”, *Urban Studies*, vol. 35, n. 5-6, pp. 825-839.



Nuove tendenze del turismo nel post Covid19 e insegnamenti per un turismo “sempre meno di massa”

di Magda Antonioli Corigliano

Diverse sono le fonti che indicano come la pandemia non abbia attenuato la voglia di viaggiare, ma anzi, al contrario, come col distanziamento imposto a livello globale sia cresciuto il desiderio di evasione e socialità: se già durante il primo lockdown piattaforme social come Pinterest segnavano un incremento +60% nelle ricerche legate ai viaggi in auto e del +520% con riferimento all'outdoor (Arya, 2020), oggi le grandi Online Travel Agency registrano come il 53% dei viaggiatori ricerchi nuove potenziali mete di viaggio almeno una volta la settimana (Booking.com, 2021) ed il 34% ritiene che i viaggi saranno la voce di spesa non essenziale più alta del proprio budget nell'immediato futuro (Expedia, 2021).

Le survey condotte nel corso del 2020/2021 hanno mostrato come a ogni lockdown e ondata pandemica crescesse sempre più il numero di persone che desiderava tornare a viaggiare non appena possibile (Tourism Economics, 2021; ETC, 2021) e come, in Europa, l'Italia (con la Spagna) fosse e rimanga, tanto tra le mete più desiderate per un viaggio intra-region, quanto tra i mercati che più ambiscono tornare a spostarsi (ETC, 2021).

Se nel corso dell'ultimo anno e mezzo si è assistito, quindi, ad un'importante riduzione dei flussi, specialmente stranieri e di lungo raggio, a causa del blocco dei voli, ma complice anche una situazione fluida, caratterizzata da un'evoluzione non lineare della malattia, che ha visto (e vede ancora) i diversi paesi collocarsi in fasi differenti della curva epidemica, con conseguenti limitazioni, anche repentine, agli spostamenti, è altrettanto risaputo che il turismo sia un settore tipicamente resiliente. Già in passato, comunque, capace di riprendersi anche molto velocemente dopo eventi naturali, sociali o economici avversi. A maggior ragione in questo caso, dove la libertà di movimento è stata limitata per diverso tempo, si stima un rimbalzo generalmente definito con una caratterizzazione a “V”, ovvero decisamente

New trends in tourism in the post-Covid19 era and lessons for a “diminishing mass” tourism

by Magda Antonioli Corigliano

Many research studies show that, globally, the pandemic did nothing to dampen people's desire to travel, on the contrary the restrictions it imposed fed their wanderlust. Tourism is a resilient sector and expectations are that the recovery will be fast and significant, as soon as the health situation stabilizes.

If demand desiderata and behaviour have changed over the past two years – to tell the truth Covid 19 just accelerated change that was already happening – certain considerations, in terms of policies and strategies, are necessary to keep our tourist offer competitive in the long run as well.

Tourist-related structures and operators reacted quickly and organized to guarantee adequate safety and security standards as the pandemic hit. Now it is time to think with a longer-term vision and perspective, in order to transform this crisis into an opportunity to mitigate some of the problems that affect contemporary tourism (over-tourism first and foremost), and to foster more sustainable growth.

Nella pagina a fianco: la piazza del Duomo a Milano, pre-COVID affollata di turisti e city-user, vuota a causa della pandemia. Fonte: <https://www.pexels.com/>



1 - Veduta di Riomaggiore, nelle Cinque Terre (foto di Laura Facchinelli).

rapida, non appena i vincoli di cui sopra si andranno ad attenuare.

Ciò che gli stessi studi hanno evidenziato e che in questa sede interessa valutare, tuttavia, è come nel corso del 2020 siano cambiati i desideri ed i comportamenti della domanda, al di là dei vincoli dettati dalla situazione contingente, e fondamentalmente per un'accresciuta sensibilità verso alcune tematiche: ecco allora che il 66% dei turisti dichiara di apprezzare maggiormente rispetto al passato i piaceri semplici, come l'aria pulita, il relax in compagnia di cari e amici, o una passeggiata nella natura ed il 47% di preferire destinazioni rurali e periferiche ed attività a contatto con la natura (Booking.com, 2021), o, ancora, come siano aumentate sensibilmente nel corso dell'ultimo periodo le ricerche per "posti da visitare vicino a me" o "best road trip", solo per citarne alcune (Google e Bain&Company, 2021).

La pandemia si è cioè inserita in un contesto in cui i modelli turistici, soprattutto per quella parte definibile di massa o dei grandi numeri in rapporto al territorio, si stavano

già modificando e ha agito da acceleratore di tendenze, comunque già in atto. Ci si attende quindi che, in un certo qual modo, queste "nuove" esigenze e questi "nuovi" modelli di consumo restino anche nel medio-lungo periodo, andando col tempo a sostituire i preesistenti. Ne è una riprova anche la crisi del turismo organizzato, tanto *incoming*, quanto *outgoing*, che, complice anche una disciplina sui corridoi turistici considerata da molti troppo stringente, più di altri ha sofferto durante questi ultimi mesi: solo nel corso del 2020 sono state stimate perdite del -70%/-95% rispetto all'anno precedente, contro valori attorno al -40% per ospitalità extralberghiera ed attrazioni (Osservatorio Innovazione Digitale nel Turismo, 2021). Questo senza però dimenticare le avvisaglie del 2019, anno record per il turismo, che aveva comunque visto il fallimento di diversi tour operator in tutt'Europa, da Wave Reisen, Galavital e H&H Touristik, ad Aigle Azur, a The Holiday Place, fino al più clamoroso di Thomas Cook.

Cresce quindi nell'ultimo periodo la voglia di aria aperta, di spazi e territori più liberi rispetto alle mete più note e spesso più congestionate, tipiche del pre-Covid. Concretamente, questo si traduce, da un lato, nella riscoperta del turismo minore, dei borghi *in primis*, e, dall'altro, nel contatto con la natura, ed in particolare con la campagna, che assume un ruolo importante: complice anche le settimane passate forzatamente in casa, il mondo rurale, da contesto di abbandono e disagio quale era solo fino a un paio di decenni fa, viene sempre più idealizzato e, nella mente del consumatore, si trasforma in ambiente idilliaco contrapposto a quello urbano e comunque dei grandi numeri, caratterizzato dall'ansia e dalla frenesia della vita. Negli ultimi anni si è assistito sempre più ad una ricerca del benessere in generale, che si distacca dal puro concetto di wellness per configurarsi come uno "star bene", tanto a livello fisico, quanto mentale, in risposta allo stress ed ai ritmi contemporanei. In quest'ottica si riconferma la riscoperta di tutto ciò che è locale, percepito come sano, buono e genuino, nonché sinonimo di qualità.

Con riferimento alle destinazioni minori (come notorietà ma non come presenza di patrimoni culturali e ambientali), i borghi divengono un asset potenzialmente strategico per l'intero turismo italiano, complementare alle nostre "cattedrali culturali": ospitando oltre il 60% di siti UNESCO nazionali (ISTAT, 2021) essi non solo contribuiscono a combattere l'*overtourism* dei centri maggiori,



attraendone parte dei flussi, ma fungono da richiamo per tutti coloro che sono interessati ad abbinare l'offerta culturale ad una scoperta più lenta e profonda del territorio e delle sue tradizioni, all'insegna dell'autenticità, dell'esperienzialità e della qualità della vita. Oltre ad una buona qualità/prezzo, che rimane comunque driver primario di scelta, i motori di ricerca mostrano come il secondo elemento più richiesto dai viaggiatori (23,2%) in questo ultimo periodo sia la possibilità di rilassarsi (Skrlect, 2020) e questi ambienti più periferici, caratterizzati dai ritmi slow, in antitesi talvolta col più classico turismo sun&sea tradizionale, ben si prestano come luogo in cui ritrovare pace e serenità, tanto con la contemplazione passiva del paesaggio, quanto con l'adozione dello stile di vita locale e delle sue routine. Sono infatti molteplici gli studi (IPSOS, 2017; ENIT, 2020) secondo cui il nostro Paese è sinonimo di qualità della vita, tanto con riferimento ai luoghi, quanto alle tradizioni. Ed in questo contesto, cibo e vino, assieme ad arte ed architettura, divengono asset intangibili

di prim'ordine, ambasciatori della cosiddetta *Italian way of living*. Proprio questi aspetti (bellezza del paesaggio, esperienze locali e soprattutto ospitalità dei residenti) oltre al senso di sicurezza percepito, diventano – ad esempio secondo l'indice di competitività di TCI Research (European Cities Marketing, 2020) – proprio le "nuove" variabili che incidono sulla soddisfazione dei visitatori. Diversi studi (Booking.com, 2021; BVA - BDRC, 2020; Euromonitor International, 2020; OCSE, 2020) hanno inoltre evidenziato come il periodo vissuto abbia rafforzato nei viaggiatori l'attenzione per la sostenibilità, *in primis* ambientale, che i *Fridays for Future* e gli altri movimenti green avevano portato prepotentemente alla ribalta negli ultimi anni e che aveva cominciato a caratterizzare le scelte di un numero sempre maggiore di consumatori: la percentuale di quelli per cui l'inquinamento ed il *climate change* sono problematiche attuali è rimasta invariata, mentre aumentano coloro che si aspettano dall'industria turistica un'offerta più sostenibile. Se il 55% vorrebbe che i proventi dei

2 - Veduta di Gubbio (foto di Laura Facchinelli).



3 - Immagine emblematica della domanda turistica post-COVID, attratta da spazi aperti e natura.



propri viaggi restassero sul territorio, a vantaggio della comunità locale, il 51% dichiara di voler evitare i periodi di picco ed il 63% le attrazioni più affollate, preferendovi mete e finestre di viaggio alternativi.

La domanda è quindi, ora più che mai, più consapevole e "meno chiassosa", sempre più amante del "bello" e contro la massificazione, a vantaggio di cultura e tradizioni del posto, ma soprattutto della comunità locale, che, potenzialmente, grazie a questo "nuovo" turismo può realmente puntare ad uno sviluppo armonico, soprattutto in un paese come l'Italia caratterizzato dalla presenza di numerosi piccoli centri ed un patrimonio diffuso per definizione!

Orbene, a fronte del quadro emerso dalle considerazioni esposte incentrate sul versante della domanda e dei trend in atto, si impongono alcune riflessioni in termini di risposte dal lato dell'offerta e di strategie di policy turistica più in generale. Se le strutture turistiche (ricettive, di ristorazione e, più in generale, stabilimenti balneari, strutture sportive, etc.) durante i primi stadi della pandemia hanno saputo ben organizzarsi per garantire limiti di sicurezza e forme diverse di tipo precauzionale-sanitario imposti dagli avvenimenti, spaziando dal gestire distanziamenti di vario tipo ad assicurare spazi e misure di controllo, ora nel passaggio ad una

fase successiva, in un'ottica di più lungo periodo, si trovano ad affrontare interrogativi di più ampio respiro. Interrogativi che coinvolgono necessariamente gli attori privati in prima persona, ma che si impongono in termini di strategie future ai *policy makers*, tanto a livello centrale quanto di singole destinazioni.

Queste riflessioni abbracciano vari comparti: investono la riqualificazione delle strutture turistiche ma allo stesso tempo la *supply chain* a tutto tondo. In altri termini e in particolare, in aree ad alta vocazione di grandi numeri di turisti (si pensi alle destinazioni tipiche del turismo di massa, ma anche ad aree caratterizzate da assembramenti temporanei limitati a certi periodi di tempo, o stagioni, o eventi), il post-pandemia dovrebbe essere visto come un'occasione per portare gli attori del comparto a ripensare il modello turistico tradizionale, con strategie orientate ad apportare segni di miglioramento. Modello che, come osservato in precedenza, manifestava - già da qualche anno e per varie destinazioni - chiare necessità di intervento e segni di evoluzione che in brevissimo tempo si sono ulteriormente accentuati, imponendo scelte improrogabili (Mottironi, 2020).

Ripensare l'offerta turistica, a maggior ragione se in fase di accelerazione di un processo in corsa, significa soprattutto affrontare con-



4 - Ampia veduta della Val Pusteria (foto di Laura Facchinelli).

siderazioni in termini di sostenibilità, di impatti che i grandi numeri esercitano sull'offerta e sul territorio, il più delle volte in presenza di aree fragili, di salvaguardia del patrimonio culturale, ambientale, paesaggistico e di tutte le risorse sottoposte a una forte azione di stress (WTTC & McKinsey&Company, 2017; Antonioli, Bricchi, 2021). Non da ultimo e al contempo, lo stesso patrimonio ricettivo alberghiero - spesso connotato da una presenza ben precedente a quella di destinazioni di ultima generazione - che richiede in alcuni casi interventi di ammodernamento e riqualificazione divenuti ormai improrogabili. Tali interventi abbracciano tematiche molto eterogenee: dagli aspetti immobiliari, alle relazioni col mondo della finanza, dai modelli di gestione, al ruolo dei grandi gruppi internazionali delle catene, dalle piccole strutture a tutte le categorie dimensionali e di classificazione, per includere anche le forme extralberghiere). Non solo, ma il contemporaneo affacciarsi sulla scena di mercati nuovi, sia come destinazioni di provenienza, ma anche sicuramente come esigenze di domanda mossa, come dettagliato sopra, da nuove motivazioni e animata da uno spirito in buona parte mutato - inclusi i cosiddetti turisti di prossimità da postcovid - impone ai fini della competitività del sistema Paese, a tutte le strutture turistiche un ripensamento generalizzato in termini di qualità dei servizi offerti.

Un mutamento di diversa natura che sicuramente va ad aggiungersi alle condizioni di sanificazione e di più "banale" sicurezza. Se paradossalmente è stato abbastanza facile (anche se drammaticamente costoso in termini di crisi senza precedenti e di ristori non abbondanti!) riflettere sugli aspetti emergenziali, cosa sicuramente meno immediata è quella di porre in atto strategie idonee nel medio termine, sia come metodologia, che come concetto di sistema o rete, fattore questo altrettanto indispensabile per accrescere la competitività a livello di territorio, o meglio di destinazione.

Di fatto molte delle scelte nel postcovid si sono concentrate nell'ambito di una/due stagioni e in presenza di vari elementi, tutti di notevole incertezza: prenotazioni last minute, cancellazioni, regole che cambiano in tempi ristretti non sempre con idonea comunicazione, richieste di informazioni spesso anche eccessive... Un cambiamento epocale da cavalcare in spazi ridotti, riposizionando talvolta un'offerta consolidata da anni in brevissimo tempo e in un clima tutt'altro che agevole!

Quello che serve, quindi, è cogliere l'occasione per cavalcare alcune esigenze marcate, utili per affrontare il turismo dei prossimi anni. Dal lato della domanda, non si dimentichino in aggiunta al lascito di quella domanda recente più attenta a spazi incontaminati, valori culturali e ambientali ricorda-

ta sopra, la new entry di esigenze di lavoro da remoto, non necessariamente da parte di soli "nativi digitali", in aree minori (fuori dai circuiti di massa), con necessità di infrastrutture di collegamento e di spazi per altre persone a seguito: figli/anziani etc.

Sarà necessario ripensare pertanto anche a un utilizzo dello spazio, tanto pubblico, quanto privato per le nuove generazioni: i nostri piccoli centri hanno spesso infatti origine storica, ma i "nuovi" residenti, tanto permanenti, quanto (più o meno) temporanei, non intendono rinunciare alla socialità ed ai principali confort della vita moderna. Sarà necessario comprendere le relazioni di vita, di lavoro e di scambio tra ruralità ed ambiente urbano, bilanciare le esigenze e le aspettative di nuovi e vecchi residenti, preservando le tradizioni, ma allo stesso tempo favorendo il benessere ed un'autenticità di relazioni tra gli abitanti e le piccole imprese che i borghi li vivono. Ogni territorio ha le sue specificità e la ricetta dovrà essere quindi specifica, ma saranno necessarie riflessioni in termini di accessibilità, servizi offerti ecc. Anche questo è un nuovo modo di spalmare i flussi e i numeri del turismo.

Una fonte di vantaggio, che in chiaro-scuro può essere letta come svantaggio, in tale meccanismo è da ricercarsi nella "tecnologia". Alleato prezioso ancora una volta nelle *technicalities* della sanificazione e in alcune strutture-infrastrutture, laddove disponibile nei soggiorni di lavoro in *distance* come accessibilità (in questo caso anche di trasporto, oltre che di rete), nettamente meno, di fatto, come rilevatosi, nell'uso di comunicazioni tempestive per gestire il sovraffollamento vietato, per avere informazioni su pass, tamponi, ecc., nonché come strumento di gestione dell'intera destinazione e di *knowlegde*, in grado di portare vantaggio competitivo turistico, tanto ai singoli attori, quanto al territorio nel suo complesso. Una tecnologia che ci si auspica per il futuro veloce, in grado di intercettare e comprendere (attraverso i social, il sentimento e, più in generale, tutte le tracce digitali) una domanda, non solo sempre più *self-tailored*, ma anche dinamica e volatile, una tecnologia in grado di andare oltre la sola comunicazione, divenendo di supporto per la definizione di un posizionamento e la costruzione di un brand territoriale sempre più forte ed univoco, fondato sull'autenticità e gli aspetti identitari della destinazione. Al di là di un aumento del livello qualitativo dell'offerta, di cui si parlava prima, diventa essenziale a livello complementare investire su un marketing della destinazione a tutto

tondo, attraverso gli strumenti innovativi forniti dalle "nuove" tecnologie (informazioni e servizi efficaci ed immersivi, che consentano di attivare sinergie locali e creare valore sull'intera filiera).

Parlando di investimenti, non bisogna infine dimenticare il capitale umano: un collante essenziale e indispensabile per la messa a terra di tutto quanto osservato su vari fronti. È importante investire in formazione a tutti i livelli, con la consapevolezza che, per rispondere alle esigenze della domanda, al comparto turistico si richiedono competenze sempre più specifiche. Ed è in questo senso importante un dialogo costante tra soggetti deputati alla formazione, imprese ed istituzioni del settore, così che vi sia allineamento tra i fabbisogni di questi ultimi e le competenze poi effettivamente sviluppate nelle aule.

Per concludere, guardando indietro al 2019, anno di boom del turismo italiano, e confrontandolo con le immagini delle piazze deserte della primavera 2020 e in parte anche nel 2021, l'*overtourism* potrebbe rappresentare, per certi versi, un vero rimpianto. Nei momenti più tristi ai quali abbiamo assistito, di totale chiusura delle nostre città, soprattutto quelle destinazioni più colpite dal crollo della domanda internazionale alto spendente che le qualificava, dovuta *in primis* al blocco dei voli aerei dalle destinazioni di provenienza, con una diminuzione delle entrate che in alcuni periodi ha toccato -70%/-80% e migliaia di posti di lavoro a rischio, è venuto spontaneo rimpiangere quei numeri e chiedersi quale sarebbe stato il futuro del nostro turismo.

Tuttavia, parafrasando Sir W. Churchill, "*Never let a good crisis go to waste*", dobbiamo approfittarne. Così come questa crisi ha imposto soluzioni rapide a problemi nuovi, soluzioni che probabilmente erano già nel nostro DNA, ora l'azione deve continuare anche nell'approcciare un nuovo mondo, e una domanda che stava già cambiando. Le forti crisi sono momenti di rottura col passato: ci troviamo in un momento storico e in una condizione favorevoli all'innovazione ed è essenziale saperne approfittare.

Tornando alle necessità di riposizionare alcune località, nonché le strutture del nostro patrimonio turistico ricchissimo e variegato, come non fare cenno a una fonte importante (unica e irripetibile?), vale a dire ai fondi messi a disposizione dal PNRR? Ebbene, mai la frase di Sir Wiston ha meglio calzato il contesto attuale che ci troviamo di fronte!

Riproduzione riservata

Bibliografia

Antonoli M., Bricchi S. (2021), *Tourism Recovery and Overtourism*, Vantaa 2021 – 27th National Session of European Youth Parliament, July 2021

Arya A. (2020), *How brands are inspiring travel again*, X Festival 2020 (Dicembre 2020)

Booking.com (2021), *Smarter, kinder, safer: Booking.com reveals its predictions for the future of travel*

BVA – BDRC (2021), *Tracking Consumer Sentiment on the Impact of COVID-19*, disponibile su: https://www.visit-hampshire.co.uk/dbimngs/BVA-BDRC-Covid-19-Week-16-Report%20_-compressed.pdf [Ultimo accesso: Dicembre 2021]

Euromonitor International (2020), *Accelerating travel innovation after coronavirus*, disponibile su: <https://go.euromonitor.com/white-paper-travel-201110-travel-innovation-after-coronavirus.html> [Ultimo accesso: Dicembre 2021]

European Cities Marketing (2020), *#ANewTomorrow Webinar - Planning for Recovery*, Ottobre 2020, disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=RRGdSxWYiPs> [Ultimo accesso: Dicembre 2021]

European Travel Commission (2021), *Monitoring sentiment for domestic and intra-european travel – wave 9*, disponibile su: https://etc-corporate.org/uploads/2021/10/2021_ETC_MSIET_Results_Wave_9.pdf [ultimo accesso: Dicembre 2021]

Expedia Group (2021), *Traveler Value Index*, disponibile su: https://welcome.expediagroup.com/content/dam/marketing/welcome2eg/published-assets/whitepapers/traveler-value-index-report/EN_Traveler_Value_Index_2021.pdf [Ultimo accesso: Novembre 2021]

Google e Bain & Company (2021), *Digital Travel Summit - A New Era in the Travel Sector*, Maggio 2021, disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=JXFstqRGEHU> [Ultimo accesso: Dicembre 2021]

IPSOS (2017), *Be-Italy, Indagine sull'attrattività del paese*, disponibile su: https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/publication/documents/2017-11/ricerca_beitaly_ipsos.pdf [Ultimo accesso: Novembre 2021]

ISTAT (2021), *Risorse turistiche e culturali nei "Borghi più belli d'Italia"*, Il fascino dell'Italia nascosta-rivelata, Roma, Aprile 2021

Mottironi C. (2020), *Tourism and its Discontent*, materiali di studio Università Bocconi, MIMEO

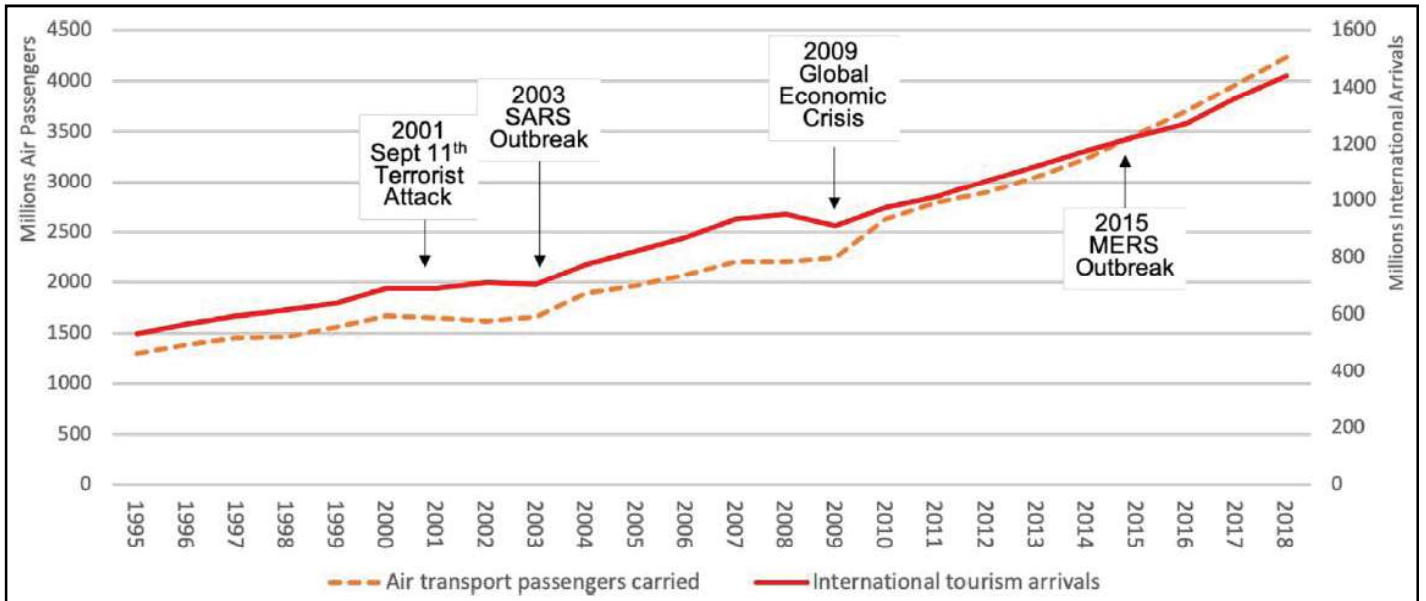
OCSE (2020), *Rebuilding tourism for the future: COVID-19 policy response and recovery*, disponibile su: <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/rebuilding-tourism-for-the-future-covid-19-policy-responses-and-recovery-bced9859/> [Ultimo accesso: Novembre 2021]

Osservatorio Innovazione Digitale nel Turismo (2021), *Il Travel nel 2021: cosa ci aspetta?*, Politecnico di Milano, Gennaio 2021, disponibile su: <https://www.osservatori.net/it/ricerche/osservatori-attivi/innovazione-digitale-nel-turismo> [Ultimo accesso: Dicembre 2021]

Skrlect I.K. (2020), *Observing the consumer shift with data and audience insights*, X Festival 2020 (Dicembre 2020)

Tourism Economics (2021), *Global Travel Highlights & Risks*, disponibile su: <https://blog.oxfordeconomics.com/content/global-travel-highlights-and-risks-october-2021> [ultimo accesso: Dicembre 2021]

WTTC & McKinsey&Company (2017), *Copying with success, Managing overcrowding in tourism destinations*, disponibile su: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/travel%20logistics%20and%20infrastructure/our%20insights/coping%20with%20success%20managing%20overcrowding%20in%20tourism%20destinations/coping-with-success-managing-overcrowding-in-tourism-destinations.pdf> [Ultimo accesso: Dicembre 2021]



Turismo e trasporto aereo: quali prospettive dopo la pandemia da COVID-19?

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

Il turismo è un settore dinamico, ma vulnerabile, poiché risente pesantemente degli eventi esterni. Le crisi (nazionali e internazionali), di qualsivoglia natura, infatti, determinano una pressione elevata su tale settore. Il turismo è anche influenzato e stimolato dalla qualità e dalle dimensioni dei servizi di trasporto aereo. Tuttavia, anche il mondo dell'aviazione civile è vulnerabile a fattori esterni (crisi petrolifere, disastri naturali, conflitti armati, attacchi terroristici, recessioni economiche ed epidemie) e quindi possiede peculiarità che lo rendono assimilabile al turismo, senza dimenticare che la domanda di trasporto aereo è fortemente condizionata proprio dal turismo. Il rapporto tra turismo e trasporto aereo è quindi piuttosto complesso, soprattutto perché questi due sistemi hanno anche uno stretto legame con altri settori economici (ricettività, ristorazione, noleggio di veicoli, ecc.).

Secondo Bieger e Wittmer (2006) esistono quattro fasi, più o meno sovrapposte, nell'evoluzione del turismo rispetto al trasporto aereo: inizialmente il turismo non è sentito come attività economica; col tempo esso diviene un'attività sempre più specializzata; infine, il turismo diventa un'attività commerciale. Il turismo si espande in una destinazione in modo progressivo, sebbene il tasso di progressione possa variare da luogo a luogo. Esisterebbe anche, secondo alcuni ricercatori, il "ciclo di vita" di un'area turistica: una destinazione attraversa varie fasi della sua evoluzione, da luogo normale, visitato da pochi appassionati, a obiettivo di massa. Col tempo, il turismo si connota di un massimo di attrattività, prima di iniziare a diminuire in termini di arrivi e appeal. Poiché esiste una relazione simbiotica tra viaggi aerei e turismo, gli studiosi sono normalmente del parere che il settore dei trasporti sia influenzato dall'attrattiva e dalla raggiungibilità delle destinazioni turistiche. Sicuramente il trasporto aereo ha creato destinazioni e forme di turismo. Le destinazioni si sono evolute nel tempo diventando mete turistiche nazionali e internazionali, proprio

Tourism and air transport: what are the prospects after the COVID-19 pandemic?

by Marco Pasetto and Giovanni Giacomello

Air transport is the main mode for international tourist travel today, and sometimes the only way to reach certain tourist destinations.

The relationship between tourism and air transport is rather complex given the growing dependence of the two systems on other economic sectors (lodging, food service, car rental, etc.). Often the performance of the functions in other sectors requires regular, frequent, accessible, easy and comfortable air transport. Depending on the business model, tourist flows have a different impact on airlines (scheduled, regional, charter or low-cost) and tour operators and travel agencies are often fundamental for some businesses. In general, airlines are crucial for tourism, and low-cost services are certainly a driving force in its growth. Tourism has always been a dynamic sector, in which air transport has managed to innovate and strengthen some of the existing forms of tourism, and to create new ones. Looking at the history of modern air transport, the main factors that have affected air transport and tourism have been terrorism, the health crisis, air transport deregulation and the rise of low-cost carriers. Recently, attention to their environmental impact has also become important. The COVID-19 pandemic blocked both the tourist and air transport sectors. However, these two sectors, which are extremely dynamic and economically important, will recover soon. In fact, modern estimates indicate that airport traffic will begin to grow again within one or two years, to levels higher than those experienced in the period preceding the pandemic.

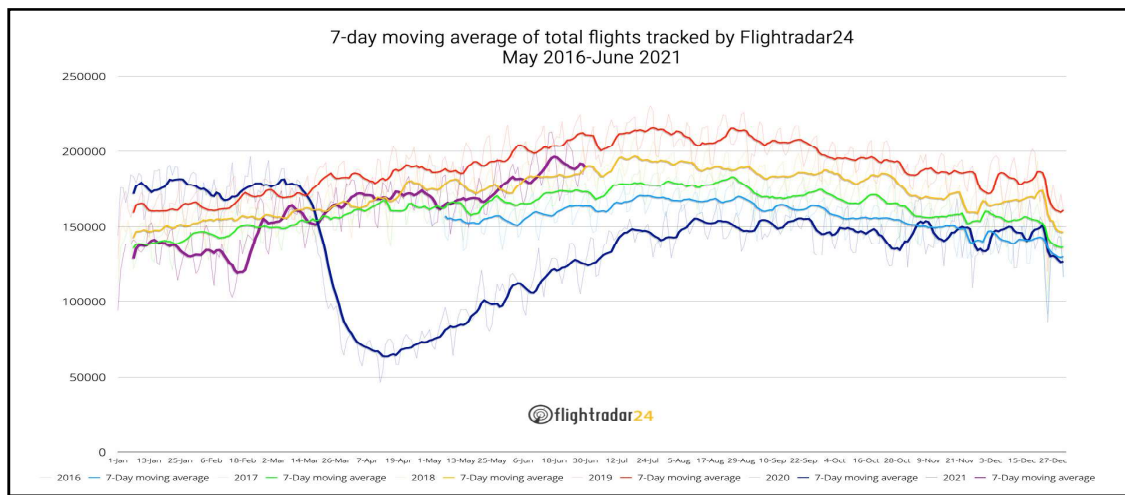
Nella pagina a fianco, in alto: impatto delle principali crisi internazionali sul turismo globale e sul trasporto passeggeri via aerea (fonti: World Bank e Gössling et al.). Al centro: Test COVID-19 all'aeroporto "Fiumicino" di Roma (fonte: Google). In basso a sinistra: un'immagine evocativa della situazione degli aeroporti durante la pandemia da COVID-19 (fonte: pexels). In basso a destra: esempio delle ormai consuete indicazioni per la salute pubblica negli aeroporti (fonte: skytg24).

con il supporto del trasporto aereo (progressi tecnologici, aumento delle rotte operate, strategie tariffarie e promozionali). Ad esempio, tra il 1970 e il 1980 molte destinazioni in Estremo Oriente (Thailandia, Indonesia, Vietnam e Filippine) sono diventate competitive su scala internazionale con l'aumento delle dimensioni dei velivoli (aeromobili a fusoliera larga) e la capillarità delle rotte volate. Tutt'ora l'accesso a tali mete avviene principalmente attraverso il trasporto aereo. Lo scenario è lo stesso nel caso di destinazioni insulari come le isole dei Caraibi, Mauritius e Seychelles. È stato proprio l'uso crescente di voli charter a lungo raggio per fini turistici che ha causato l'evoluzione di tali destinazioni "esotiche". Le Maldive oggi dipendono fortemente dal trasporto aereo (come destinazione internazionale) e l'economia del luogo è molto legata al turismo. Sebbene queste destinazioni esotiche abbiano una quota considerevole di visitatori da crociera, esse sono diventate importanti proprio grazie al trasporto aereo. Le forme di turismo sono di diverso tipo e le principali sono: vacanze brevi, viaggi a lungo raggio, visite ad amici e parenti, viaggi di piacere, per motivi religiosi, per motivi di salute o per cure mediche, per wellness e per shopping. Circa un quarto degli arrivi aerei turistici a livello internazionale è dovuto alle visite ad amici e parenti, per religione, per salute e vacanze brevi, anche se il turismo per wellness e shopping sta aumentando negli ultimi anni. Gli aeroporti di molte città sono diventati degli hub internazionali in cui è possibile svolgere sia viaggi d'affari che viaggi di piacere. Altre forme di turismo cresciute con il trasporto aereo sono il turismo cittadino o "turismo urbano", alimentato sia dai vettori low-cost (VLC) che dai programmi "stopover". Tali programmi consistono nella possibilità offerta da alcune compagnie aeree di effettuare scali in mete intermedie per alcune ore o alcuni giorni durante un viaggio. Tali programmi sono stati sviluppati dalle compagnie in collaborazione con aeroporti e organizzazioni turistiche. Un ulteriore importante segmento del settore turistico in relazione al trasporto aereo è il viaggio per incontrare parenti e/o amici. Questa tipologia di viaggio ha un significato sempre maggiore, sia perché è tendenzialmente crescente il trasferimento all'estero delle persone soprattutto per motivi di lavoro e studio, sia perché poi in molti casi si approfitta del viaggio aereo per le tariffe più convenienti, soprattutto con i VLC che offrono una rete di destinazione più ampia e una maggiore frequenza di voli rispetto alle compagnie di linea (VdL). Per contro, il miglioramento dei mezzi ae-

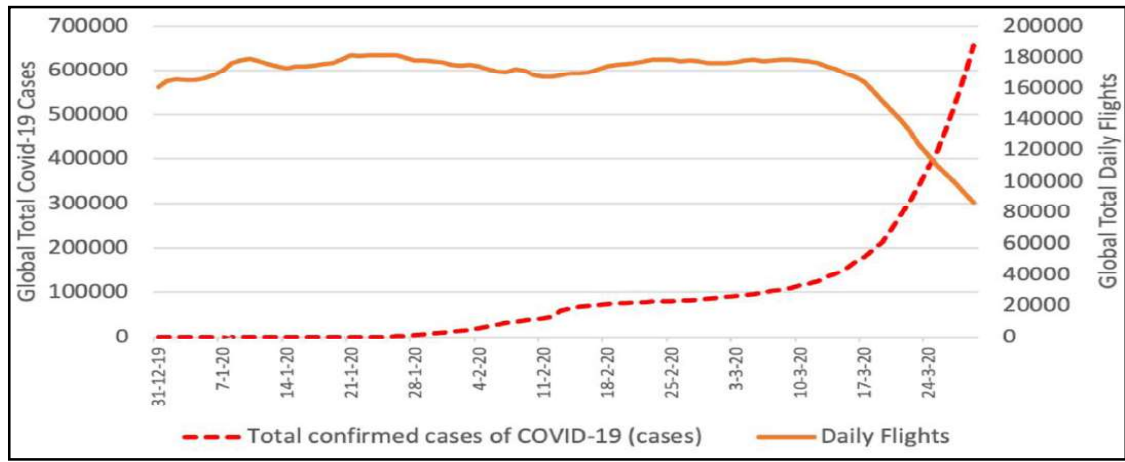
rei, l'espansione delle infrastrutture aeroportuali, la maggior facilità nel raggiungere una destinazione e la riduzione dei costi di viaggio hanno causato un aumento dell'"iper mobilità". Questo termine descrive la mobilità frequente e, spesso, a lungo raggio dovuta anche all'aumento della propensione a viaggiare delle persone (dovuto a livelli di istruzione, reddito e tempo libero più elevati). La globalizzazione e la liberalizzazione hanno dato un contributo notevole all'evoluzione di tale fenomeno. L'iper mobilità ha portato all'aumento di arrivi e permanenze di turisti internazionali e nazionali.

Com'è possibile immaginare, l'importanza del trasporto aereo aumenta con la distanza da coprire tra il punto di origine e la destinazione: maggiore è la distanza tra questi, maggiore è l'importanza del trasporto aereo nel turismo. Questo accade perché quando la distanza è maggiore, gli altri fattori (velocità, comodità, fattore tempo, comfort e sicurezza) sono relativamente più favorevoli per il trasporto aereo rispetto alle altre forme di trasporto. La distanza di viaggio di solito è direttamente collegata con il costo del viaggio aereo, soprattutto per voli internazionali. Infatti, per molte destinazioni il costo del viaggio continua a rappresentare un importante disincentivo per la crescita della domanda di turismo, in particolare per chi viaggia per piacere. Solitamente chi viaggia per quest'ultimo motivo è più sensibile al prezzo del biglietto, mentre chi viaggia per affari lo è meno; inoltre, per un viaggiatore d'affari il tempo è un fattore importante, perciò nella scelta della compagnia aerea viene considerata la maggiore frequenza del servizio. Come sottolineato da Alderighi e Gaggero, il legame tra l'offerta e la domanda di turismo internazionale è il costo del viaggio e questo ha molta influenza sulla scelta della destinazione. Il minor costo di viaggio è solitamente il fattore determinante per scegliere una destinazione, facendo passare in secondo piano il desiderio di visitare una precisa meta. Si conferma quindi il ruolo di primo piano dei VLC nei flussi turistici (anche internazionali) grazie ai loro prezzi molto bassi.

Guardando il numero totale di arrivi di turisti per via aerea a livello internazionale e in senso assoluto dal 1950 ai giorni nostri, si può notare che è in corso uno spostamento dei flussi turistici verso l'Asia e il Medio Oriente: nel 1950 gli arrivi erano circa 25,3 milioni, di cui il 96% in Europa e in America; nel 2000 erano 687 milioni, di cui il 76% sempre in Europa e in America; nel 2018 sono diventati 925,7 milioni, verso le consuete destinazioni. Le stime



1 - Numero di voli totali tra maggio 2016 e giugno 2021 (fonte: FlightRadar24).



2 - Casi giornalieri globali di COVID-19 e numero di voli internazionali all'inizio della crisi pandemica (fonti: ECDC, FlightRadar24 e Gössling et al.).

pre-pandemia indicavano che nel 2030 i viaggi aerei in Asia avrebbero sorpassato la somma di quelli di Europa e nord America. Attualmente, i viaggi internazionali che utilizzano voli aerei commerciali tra paesi all'interno dell'Europa ammontano al 18,9% del totale, dimostrando una forte domanda verso l'esterno del continente a fini turistici. L'Asia raccoglie invece una quota di viaggi internazionali pari al 13,9%, ed è in evoluzione. Similmente al flusso aereo internazionale, anche il flusso turistico tra paesi come Cina, Thailandia, India, Giappone, Indonesia, Malesia e Corea del Sud è cresciuto notevolmente nel corso degli anni. Infatti, si sta assistendo da alcuni decenni a incredibili progressi economici e conseguenti cambiamenti nello stile di vita, nell'istruzione e nelle condizioni sanitarie di alcuni paesi asiatici, per i quali lo sviluppo del turismo è diventata una priorità. Attualmente la Cina è il paese con il più alto flusso turistico in uscita, mentre gli Stati Uniti sono in seconda posizione. La quota maggiore del trasporto aereo intercontinentale si svolge tra il Nord America e l'Europa (12,1%). A seguire quello tra Asia ed Europa (10,4%), tra il Nord America e l'Asia (7,8%) e tra il Medio Oriente e l'Asia (7,7%).

Per quanto riguarda il trasporto aereo nazionale, gli Stati Uniti rimangono ancora in cima alla lista con 587 milioni di passeggeri nell'anno 2018, mentre la Cina occupa la seconda posizione con 515 milioni di passeggeri nazionali. Dal terzo al decimo posto si trovano: India (116 milioni), Indonesia (103 milioni), Giappone (94 milioni), Brasile (72 milioni), Australia (57 milioni), Russia (50 milioni), Messico (43 milioni) e Turchia (40 milioni). L'ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile) prevede che le rotte che coinvolgono l'Asia centro-sudoccidentale saranno tra quelle in più rapida crescita e la rotta aerea Asia settentrionale - Asia centro-sudoccidentale potrebbe avere il tasso di crescita più alto nel prossimo futuro, mentre il traffico tra Africa, Centro America/Caraiibi e Medio Oriente potrebbe avere un tasso di crescita corrispondente al tasso globale atteso pre-pandemia (4,3%). Secondo l'Airports Council International (ACI) i mercati più maturi (come quello del Nord America e quello dell'Europa) hanno registrato livelli di crescita modesti, mentre le principali economie emergenti, come il gruppo di nazioni denominato "BRICS" (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica) ha registrato

risultati significativamente più elevati negli ultimi anni. La Turchia è un altro potenziale candidato ad un rapido aumento del trasporto aereo nei prossimi anni.

Lo sviluppo del turismo nella storia del trasporto

L'evoluzione del trasporto aereo ha trasformato in meno di un secolo lo scenario del trasporto internazionale e la mobilità delle persone, evolvendo il turismo in un settore economico globale. Il trasporto aereo ha conosciuto fin dalla sua nascita uno sviluppo molto veloce, soprattutto per il forte interesse in campo militare. Nei primi decenni del XX secolo i passeggeri dei VdL erano per lo più uomini d'affari o ricchi (volare era molto costoso) e il trasporto passeggeri commerciale aveva una scala molto ridotta (con operazioni svolte principalmente dai militari). Le due guerre mondiali contribuirono notevolmente all'evoluzione dell'aviazione poiché furono introdotte e sperimentate nuove tecnologie. Il viaggio in aereo passò dall'essere un servizio di lusso (sedili ampi e confortevoli, servizi raffinati, ecc.) ad un mezzo alla portata di più persone (grazie soprattutto all'abbassamento dei prezzi). Dopo la Seconda guerra mondiale, le condizioni furono piuttosto favorevoli allo sviluppo del trasporto aereo: le vie di comunicazione a terra erano danneggiate e vi era un'eccedenza di aerei militari che potevano essere reimpiegati. Si può quindi sostenere che l'importanza del trasporto aereo nel turismo sia iniziata in modo considerevole solo dopo la fine della Seconda guerra mondiale. In quel periodo furono tra l'altro fondate l'"Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile" (ICAO) come agenzia delle Nazioni Unite, e riorganizzata la IATA (International Air Transport Association) per dar vita ad un sistema di trasporto regolare, efficiente, agevole e sicuro in tutto il mondo.

Dal 1945 il trasporto aereo internazionale crebbe a tassi molto rapidi fino alla crisi petrolifera del 1973 e questo ha stimolato ulteriormente la crescita del turismo. Gran parte dell'impulso è derivato dall'innovazione tecnologica e meccanica (velivoli a turboelica, jet transatlantici e jet supersonici). Ad esempio, il Boeing 707, il primo modello con motore a reazione, entrò in servizio nel 1958. Le principali innovazioni (velivoli a fusoliera larga, motori ad alto bypass e avionica avanzata) portarono a velocità più elevate, dimensioni maggiori della fusoliera, un migliore controllo dei costi unitari per le compagnie di volo e, di

conseguenza, tariffe inferiori, le quali, in combinazione con l'aumento dei redditi reali e del tempo libero delle persone, hanno avuto un effetto esplosivo sulla domanda di volare e sul turismo. Tra il 1950 e il 1960 diventò sempre più importante in Europa il turismo con voli charter (ovvero un servizio di trasporto passeggeri non di linea), i quali iniziarono ad ottenere gli stessi diritti dei VdL. L'introduzione dei primi aerei a fusoliera larga, come il Boeing B 747-100 nel 1970, ha avuto un grande impatto sul turismo e sull'aumento del traffico passeggeri, nonché sulla progettazione dei terminal. In termini di capacità, un velivolo simile ha potuto sostituire due o tre aeromobili dell'epoca, riducendo il numero di movimenti degli aeromobili, ma aumentando il numero di passeggeri per movimento. D'altro canto, i velivoli a fusoliera larga, che via via sono sempre stati più utilizzati nel trasporto commerciale a lungo raggio, hanno reso i voli più economici. Ciò ha rivoluzionato la propensione al viaggio e il viaggio stesso è diventato più accessibile a diverse parti della società. Le persone hanno iniziato a volare verso destinazioni sempre più lontane anche grazie all'aumento della velocità e del comfort. L'utilizzo di tali tipologie di aeromobili ha comportato però un aumento della capacità delle compagnie aeree con un ritmo diverso rispetto alla domanda, causando una mancanza di corrispondenza tra queste due variabili. A causa delle normative e del sistema altamente regolamentato, le compagnie aeree hanno dovuto affrontare problemi per aggiungere e rimuovere le rotte. Oltretutto, un forte aumento del prezzo del carburante all'inizio degli anni '70 del XX secolo ha comportato un aumento del costo delle operazioni aeree. La stretta regolamentazione del settore non diede spazio alle compagnie per attuare una concorrenza sui prezzi sicché, per mantenere una certa redditività e competitività, le compagnie stesse hanno dovuto acquisire nuove flotte con il rischio di avere problemi finanziari. Tutti questi aspetti hanno contribuito alla decisione di favorire la deregolamentazione del settore, la quale, iniziata negli Stati Uniti nel 1978, ha rivoluzionato lo sviluppo del traffico aereo, comportando un accesso libero e illimitato al mercato, senza alcuna limitazione di capacità e prezzo, e sbloccando la precedente rigorosa regolamentazione. Le conseguenze della deregolamentazione sono state: uno stimolo del settore turistico, che ha portato molte più persone provenienti da più settori della società a viaggiare in aereo (negli USA si è avuta una riduzione dal 70% al 20% della percentuale della popolazione che non

aveva mai viaggiato in aereo prima di quell'epoca), un'alta concentrazione del traffico nei principali hub, con forti ripercussioni sulla capacità aeroportuale e una progressiva creazione di grandissime compagnie aeree con caratteristiche di forte monopolio.

Uno stimolo alla crescita del turismo internazionale è stato dato anche dall'introduzione del sistema di prenotazione computerizzata nel trasporto aereo. La distribuzione dei prodotti delle compagnie aeree con tale strumento è molto migliorata, potendo i viaggiatori acquistare il titolo di viaggio con modalità e in siti di massima convenienza.

In Europa, la deregolamentazione, passata sotto il termine "liberalizzazione", fu adottata nel 1988, consentendo una maggiore flessibilità e un più facile accesso al mercato. Nel 1992 è stato reso operativo un nuovo pacchetto di norme che ha dato la possibilità a qualsiasi vettore dell'Unione Europea di operare qualsiasi rotta all'interno del continente senza il controllo delle tariffe, liberando la domanda di trasporto latente che è stata sfruttata dalle compagnie aeree low-cost.

Il tasso di crescita del trasporto aereo mondiale dal 1990 in poi è stato molto elevato: il volume dei passeggeri nel trasporto aereo regolare è raddoppiato nel periodo dal 1990 al 2000 e nella regione del bacino dell'Oceano Pacifico è addirittura quadruplicato. Nel nuovo millennio la tendenza in crescita è continuata e il trasporto aereo ha registrato un incremento costante, con conseguenze negative sullo spazio aereo (in Europa, ad esempio, è diventato seriamente congestionato). Più recentemente, la politica dei "cieli aperti" ha sicuramente avuto un grande impatto sul turismo aprendo maggiori possibilità per il trasporto aereo.

Altri due fattori hanno influenzato il trasporto aereo nell'ultimo ventennio del XX secolo: la privatizzazione delle compagnie aeree e l'avvento e la crescita dei VLC. Con la prima, alcune delle società aeree controllate dai governi nazionali, essendo state privatizzate in tutto o in parte, hanno iniziato a seguire leggi di mercato e a cercare rotte aeree più redditizie. L'entrata nel mercato dei VLC, ovvero delle compagnie che offrono voli a prezzi inferiori rispetto alle altre compagnie aeree (ne sono esempi Southwest Airlines negli Stati Uniti e Ryanair in Europa), ha costituito causa di ulteriore spinta per l'affermazione del trasporto via aria. Negli ultimi due decenni del XX secolo il modello dei VLC è cresciuto enormemente e si è sviluppato rapidamente anche in Asia e in Medio Oriente: ad esempio, i movimenti dei VLC in Europa hanno rappresentato il 17% di

tutto il traffico passeggeri nel 2005 e il 32% nel 2013.

Mentre i VLC si sono concentrati su rotte tra singole città (servizio *point-to-point*) diventando dominanti sui voli a corto raggio, i VdL invece hanno concentrato sempre di più i loro servizi in hub, specializzandosi in rotte a rete (servizio *hub-and-spoke*) e diventando competitivi sui voli a lungo raggio. I VdL effettuano voli a corto raggio semplicemente per alimentare gli hub dove è offerta una ampia gamma di voli a lungo raggio. Analizzando le strategie dei VLC, alcuni ricercatori hanno compreso che in generale questi stimolano fortemente la nuova domanda di traffico aereo, soprattutto sui servizi in concorrenza con i VdL. Con la crescita dei VLC anche il turismo regionale e intra-nazionale è aumentato perché molti VLC si sono concentrati spesso su aeroporti regionali o secondari, non utilizzati dai VdL. La crescita nei mercati aerei regionali ha stimolato il turismo in località remote e i mercati regionali: spendere meno nel viaggio consente al turista di spendere di più nella destinazione. Secondo alcuni studi, i VLC hanno indotto una domanda aggiuntiva di turismo nell'area della destinazione e hanno anche contribuito a migliorare le economie locali (creazione di occupazione e crescita della domanda turistica in modo più uniforme su più mesi in un anno), sostenendo la crescita di nuove forme di turismo internazionale, come il "turismo cittadino" o "turismo urbano" a corto raggio.

Per fronteggiare la crescita dei VLC e per aumentare il numero di viaggiatori, i VdL hanno iniziato a proporre programmi "Frequent Flyer" (PFF), ovvero un servizio per premiare la fedeltà dei clienti che viaggiano spesso in aereo con la stessa compagnia. Molti PFF riconoscono ai viaggiatori che effettuano numerosi voli nel corso dell'anno un diverso status rispetto ai normali membri, e ciò si traduce in ulteriori benefici e vantaggi non ottenibili in altri modi, come l'accesso a lounge riservate negli aeroporti. Per garantire la redditività economica, molte compagnie aeree hanno deciso di creare alleanze transfrontaliere, partnership e altri accordi di cooperazione (come "Star Alliance", "Sky team" e "One World"). Queste alleanze aiutano in una certa misura le compagnie aeree a superare le restrizioni normative e le compagnie aeree ne divengono partner per motivi di carattere economico. Per un utente, l'adesione all'alleanza aerea può garantire un'esperienza di viaggio "senza soluzione di continuità", fornendo orari di partenza convenienti e tempi di attesa minimi nei punti di transito. I programmi PFF e le allean-

ze tra compagnie hanno aiutato anche il turismo: le opzioni per i viaggi d'affari e, soprattutto, di piacere sono aumentate, arrivando ad offrirsi vaste gamme di tour multicentrici che si estendono su più giorni.

Nella storia della moderna aviazione ci sono stati però anche eventi che hanno avuto una grande influenza negativa sui flussi turistici: gli attentati terroristici e le crisi sanitarie globali. In particolare, l'attentato contro il volo B747 Pan-Am 103 avvenuto il 23 dicembre 1988 vicino a Lockerbie in Scozia e successivamente gli attacchi dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, hanno richiesto costose modifiche ai terminal aeroportuali con una consistente separazione dei flussi di passeggeri in arrivo e di quelli in partenza e l'installazione di attrezzature tecniche per il rilevamento degli esplosivi. Gli attacchi terroristici hanno bloccato per un breve periodo la crescita del trasporto aereo, provocando una crisi nel settore turistico: i flussi turistici hanno infatti subito un forte impatto psicologico in negativo con riduzioni temporalmente localizzate. Il miglioramento della sicurezza nel trasporto aereo ha però sicuramente influito sulla crescita dell'aviazione e sul conseguente aumento del turismo internazionale.

Al fine di aumentare l'efficienza e fornire una migliore esperienza ai passeggeri, il settore del trasporto aereo è stato costretto recentemente ad una rivoluzione digitale, sfruttando al massimo le più recenti soluzioni in fatto di *Information and Communication Technologies* (ICT). L'uso della biometria, dell'intelligenza artificiale, del *machine learning* e della robotica sta trasformando il mondo aeroportuale e la gestione dei passeggeri.

3 - Aeromobili parcheggiati a causa dello scarso traffico durante la crisi pandemica da COVID-19 (fonte: skytg24).

4 - Sanificazione all'interno di un aeromobile (fonte: Il Messaggero).

La crisi internazionale e le strategie post-COVID-19

La pandemia da COVID-19, una delle peggiori crisi (non solo sanitarie) nella storia recente dell'umanità, ha recentemente pa-

ralizzato turismo e trasporto aereo in modo devastante per mesi. Il turismo è stato il settore più colpito dai divieti e dalle chiusure e ha dovuto modificare i propri processi aziendali per adattarsi ai modelli della "nuova normalità", mettendo in atto una serie di nuove pratiche e soluzioni per adattarsi alle nuove situazioni nell'era post-COVID-19. Guardando al passato, simili eventi, accaduti tra il 2000 e il 2015 (l'epidemia di SARS - Severe Acute Respiratory Syndrome - nel 2003 e la MERS - Middle East Respiratory Syndrome - del 2015), non hanno portato a un calo a lungo termine del traffico aereo e del turismo e questo suggerirebbe che i due settori siano dei sistemi resilienti alle crisi esterne (come indicato da Gössling nelle sue ricerche). Si ritiene tuttavia che l'impatto della pandemia di COVID-19 non abbia precedenti. Infatti, la domanda di trasporto passeggeri a livello internazionale ha registrato a marzo 2020 una diminuzione del 52,9% rispetto allo stesso periodo del 2019, ad aprile 2020 e a maggio 2020 è crollata del 94,3% e del 98,7%, mentre ad agosto 2020 ha registrato un calo del 75,3% rispetto ad agosto 2019. Il rapporto dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) ha rivelato che, se nella prima metà del 2020 si è registrato un calo degli arrivi di turisti internazionali del 65% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, il contributo maggiore a questa diminuzione è venuta dal secondo trimestre del 2020 con un crollo della domanda del 95%. Guardando alle singole zone, l'Asia e l'area del Pacifico hanno registrato un calo del 72% degli arrivi, seguiti da Europa (66%), Americhe (55%) e Africa e Medio Oriente (57%). La IATA ha ipotizzato una ripresa del trasporto aereo ai livelli pre-pandemia non prima del 2024, indicando una perdita di circa 46 milioni di posti di lavoro globalmente nel settore dell'aviazione.

La pandemia da COVID-19 ha paralizzato quindi il settore del trasporto aereo (ad eccezione di alcune operazioni cargo) poiché la



maggior parte dei paesi del mondo ha limitato o, nei casi peggiori, bloccato la circolazione delle persone per diverse settimane e i confini degli stati sono stati chiusi per mesi. La crisi ha lasciato poco tempo per organizzare o pianificare risposte adeguate, seppure alcuni paesi abbiano stipulato accordi bilaterali per mantenere un flusso di traffico aereo sicuro e per limitare il flusso di passeggeri durante il periodo di COVID-19. I primi passi sono stati l'adozione di misure per prevenire la diffusione della malattia attraverso i viaggi aerei, imponendo restrizioni ai viaggi, come suggerito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Le compagnie aeree e gli aeroporti si sono dovuti adattare rapidamente alla situazione emergente: sono state introdotte urgentemente misure di distanziamento sociale, trattamento dei passeggeri senza alcun contatto, uso di mascherine e guanti, pulizia e disinfezione regolari, ecc. Successivamente, il traffico passeggeri è stato bloccato quasi completamente e i velivoli sono rimasti a terra. Ben presto le compagnie aeree e gli aeroporti hanno dovuto affrontare la crisi finanziaria incombente sul settore. Al fine di garantire i protocolli sanitari contro la diffusione del virus, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto trovare delle strategie di risposta per far fronte ai costi aggiuntivi. Le strategie di lungo termine in risposta alla crisi sono state diverse a seconda della compagnia aerea; se ne possono identificare quattro: ridimensionamento dell'impresa (riduzione dei costi per sopravvivere nel breve e/o nel lungo periodo), perseveranza nel mercato (strategia a medio termine, nel quale vengono intrapresi sforzi come il finanziamento del debito per preservare la situazione pre-crisi dell'impresa e delle sue attività), innovazione (rinnovamento attraverso diverse misure, che possono portare anche al cambiamento del business, innovazione tecnologica e conversione degli aerei passeggeri in vettori merci) e uscita dal mercato (un'uscita forzata per mancanza di ripresa del mercato o un'interruzione delle operazioni come risposta strategica alla crisi in corso). In molti casi i governi nazionali hanno sostenuto gli sforzi delle compagnie/degli aeroporti nell'intraprendere strategie innovatrici e di sopravvivenza. Durante la pandemia molti vettori hanno deciso di effettuare servizi "point-to-point", piuttosto che mantenere servizi del tipo "hub-and-spoke" anche nei voli a lungo raggio. La crisi del COVID-19 offre l'occasione, e al contempo la necessità, di ripensare e trasformare il settore del turismo. Alcuni esempi

di trasformazione e di tendenze emergenti sono: il "turismo sociale", ovvero il tentativo di incentrare il viaggio sulla comunità e sulla socialità; il "turismo curativo" (o "tour del benessere"), che consiste principalmente in interventi psicologici e metodi di consulenza per fornire supporto ai turisti (i problemi psicologici indotti dalla pandemia e la necessità di superarla sono diventati la base per suggerire un prodotto turistico di benessere innovativo); il turismo "staycation" (ovvero la possibilità di trascorrere più tempo in hotel che in visite all'esterno); il "turismo di nicchia"; il turismo "viaggio da soli" (utilizzando veicoli privati, come descritto da diversi studiosi); il turismo "virtuale". Molte mete hanno iniziato a promuovere notevolmente il turismo virtuale, con l'intenzione di generare e/o mantenere l'interesse e l'attrattiva su di loro e sulle loro attrazioni turistiche. Esistono anche tour virtuali "immersivi" che, utilizzando le soluzioni tecnologiche avanzate, consentono ai turisti di esplorare i luoghi in un modo migliore e di acquisire un'esperienza completamente nuova. Molti siti di aziende turistiche, musei, e altro ancora hanno utilizzato in maniera massiva i tour virtuali durante il periodo di lockdown. In campo aeroportuale, molte compagnie hanno deciso di integrare la realtà virtuale e le esperienze immersive nei sistemi di intrattenimento in volo.

L'OMT ha esortato un po' tutto il mondo a incoraggiare il turismo interno, considerandolo come un modo per far riprendere l'economia e come una possibile via d'uscita per mantenere attivo il settore. In una nota sul turismo e sul COVID-19, l'OMT ha sottolineato che il turismo interno ha dei flussi molto più elevati rispetto al turismo internazionale (guardando i dati del 2018) e ha affermato che il turismo interno potrebbe riprendersi più velocemente e più saldamente rispetto a quello internazionale (quest'ultimo comporta maggiori complicazioni dovute ai problemi associati ai viaggi in entrata e in uscita). Il turismo interno ha inoltre un peso economico maggiore in certe nazioni rispetto a quello internazionale. Alcuni paesi hanno intrapreso delle azioni per incoraggiare il turismo domestico: in Italia (con l'iniziativa "Bonus Vacanze"), in Francia (campagna intitolata "Questa estate visito la Francia"), in Malesia (sgravio fiscali a persona per le spese relative al turismo domestico), in Costa Rica (spostamento di tutte le festività del 2020 e del 2021 al lunedì per consentire ai cittadini di godersi dei fine settimana più lunghi) e in Thailandia (sovvenzioni per invogliare le persone ad utilizzare gli hotel).

Certamente la copertura mediatica esagerata

e distorta della pandemia da COVID-19, ha colpito negativamente il settore del turismo e, di pari passo, quello del trasporto aereo, demonizzando l'uso degli aeromobili e il contatto tra le persone. Tuttavia è anche vero che gli studi (Rothengatter et al.) hanno dimostrato una forte associazione tra la trasmissione del virus SARS-COV-2 e i viaggi in aereo.

Le infrastrutture aeroportuali e il turismo

In genere, gli aeroporti hanno un ruolo importante nel settore poiché i turisti vorrebbero avere un ambiente piacevole e stimolante quando si spostano. Le aerostazioni sono, infatti, per i turisti un luogo dove conta sia la prima impressione che il ricordo nel tempo. Con la privatizzazione molti aeroporti sono diventati dei centri che offrono diverse attività e non solo strutture che offrono la movimentazione di passeggeri e merci servendo le compagnie aeree. Questa è la ragione per cui un certo numero di aeroporti ha diversificato le proprie offerte, creando attrazioni turistiche a se stanti (il "Tropical Garden" nell'aeroporto di Singapore Changi, o il "birrificio" nell'aeroporto internazionale di Monaco, o, ancora, il cinema IMAX nell'aeroporto internazionale di Hong Kong, sono solo alcuni esempi) e migliorando i servizi e le strutture. Altri aeroporti hanno optato per progetti artistici a tema all'interno dell'aerostazione viaggiatori, abbinandoli alle attrazioni turistiche del luogo. Il turismo stesso è diventato un fattore che ha costretto gli aeroporti a migliorare la qualità dei servizi e delle strutture.

L'aggiunta di servizi e strutture attrattive negli aeroporti ha stimolato la crescita del traffico passeggeri e del turismo, comportando la necessità di costruire nuovi aeroporti o allargarne altri in molte parti del mondo per soddisfare la crescente domanda di trasporto. Di tale effetto è un esempio l'aeroporto di Dubai, laddove sia l'incremento del turismo e del commercio che la posizione geografica favorevole hanno reso necessario un ampliamento delle strutture aeroportuali. Dato che l'aeroporto esistente non poteva essere allargato a causa di vincoli urbanistici, si è deciso di costruire un altro aeroporto: il Dubai World Central (aeroporto internazionale Al Maktoum), che avrà una capacità di gestione di oltre 160 milioni di passeggeri per anno a regime.

In uno studio condotto in Spagna alcuni ricercatori hanno notato che gli aeroporti a vocazione turistica sono più efficienti degli

altri: quelli situati in aree turistiche, come le principali città della costa (Alicante e Costa del Sol), delle Isole Baleari e Canarie, sono stati, in media, più efficienti rispetto al resto degli aeroporti spagnoli durante il periodo di indagine. Ciò dimostrerebbe come il turismo sia un settore molto dinamico e il fatto di mantenere in efficienza l'aeroporto possa creare un volano per l'economia del luogo. Inoltre, gli studiosi hanno riscontrato come i VLC in Spagna abbiano trasformato il turismo e migliorato l'efficienza aeroportuale, mentre gli aeroporti con una quota maggiore di passeggeri provenienti da voli charter (rispetto al totale dei passeggeri) siano stati meno efficienti.

Durante la crisi pandemica gli aeroporti non hanno avuto tante scelte se non mantenere la loro operatività per facilitare i movimenti di rimpatrio e i voli cargo, nonché per supportare le compagnie aeree fornendo determinate aree da utilizzare come nuovi stand di parcheggio per gli aeromobili. Molti aeroporti hanno chiuso alcune sezioni operative e hanno rivalutato le spese per ridurre al minimo i costi (in Italia, l'aeroporto di Treviso ha cessato l'operatività). Un'altra strategia è consistita nel ridimensionare le infrastrutture (sia lato terra che lato aria), adattandosi alla nuova domanda di traffico.

L'impatto ambientale del trasporto aereo sul turismo

Molti ricercatori sostengono che la pandemia da COVID-19 dovrebbe portare a una riconsiderazione critica del modello di crescita del turismo globale, per motivi correlati ai rischi sostenuti nei viaggi globali e al contributo del settore ai cambiamenti climatici. Essi indicano che la prospettiva di crescita, già messa in discussione con la crisi finanziaria globale, sembra condurre a risultati sterili con una "crescita" a beneficio di pochi. I cambiamenti avvenuti con la pandemia da COVID-19 possono essere visti come precursori di un cambiamento a un livello più ampio, che potrebbe portare il sistema turistico globale a riorientarsi secondo gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Secondo gli stessi ricercatori i viaggi aerei dovrebbero essere ridotti ad una frazione dei livelli pre-pandemia, ritenendo che l'enorme aumento del lavoro/studio da casa e della partecipazione a riunioni virtuali (in risposta ai blocchi pandemici) probabilmente porterà ad un ripensamento sulla reale necessità di viaggiare.

Il piano dell'Unione Europea per la trasfor-

mazione verde, la crescente consapevolezza sociale e la conseguente pressione normativa stanno costringendo il settore aereo a riflettere profondamente sulle pratiche sostenibili e a lavorare su progetti in grado di adottare un approccio integrato alla sfida della decarbonizzazione e del contrasto al cambiamento climatico.

La direzione attuale è proprio quella di trasformare il trasporto aereo per renderlo il più sostenibile possibile, perché se l'aviazione continuasse a crescere con il ritmo pre-pandemia, le emissioni di anidride carbonica entro il 2050 sarebbero 7-8 volte i livelli del 1990. In tal senso, gli sforzi dell'ICAO si concentrano su tre aree chiave: tecnologie green, innovazioni, sviluppo di carburanti sostenibili per l'aviazione. Le compagnie aeree e gli aeroporti, con il supporto delle agenzie governative e degli enti di controllo stanno infatti investendo in digitalizzazione e in automazione. A livello internazionale si sono costituiti gruppi di lavoro e di studio su velivoli supersonici e sullo sviluppo di nuovi carburanti per l'aviazione più sostenibili, proprio per superare le problematiche attuali legate alle emissioni globali dell'aviazione commerciale.

Conclusioni

Guardando alla storia del moderno trasporto aereo, l'attenzione per l'impatto ambientale è stata recentemente affiancata ai fattori che hanno influenzato trasporto aereo e turismo (terrorismo, crisi sanitarie, deregolamentazione del trasporto aereo e crescita dei vettori low cost) e che sono stati descritti in questo articolo.

La recente pandemia da COVID-19 ha bloccato sia il settore del turismo che quello del trasporto aereo. Tuttavia, appare molto probabile che i due settori, essendo estremamente dinamici e economicamente importanti, si riprenderanno molto presto. Le moderne stime indicano infatti che il traffico aeroportuale entro uno o due anni tornerà a crescere con livelli maggiori di quelli visti nel periodo precedente la pandemia.

L'ONU ha affermato infatti l'importanza del turismo come attività umana fondamentale, sottolineando come esso sia un'esportazione invisibile, che necessita di promozione in particolare nelle economie in via di sviluppo, e uno strumento di comprensione, pace e scambio culturale.

Bibliografia

Alderighi M. e Gaggero A.A., "Flight availability and international tourism flows", *Annals of Tourism Research*, 2019, 79, 102642, doi: 10.1016/j.annals.2018.11.009.

Bartle J.R., Lutte R.K. e Leuenberger D.Z., "Sustainability and Air Freight Transportation: Lessons from the Global Pandemic", *Sustainability*, MDPI, 2021, 13 (7), 3738. doi: 10.3390/su13073738.

Bieger T. e Wittmer A., "Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments". *Journal of Air Transport Management*, 2006, 12(1), pp. 40-46. doi: 10.1016/j.jairtraman.2005.09.007.

De Maria L., Caputi A., Tafuri S., Cannone E.S.S., Sponelli S., Delfino M.C., Pipoli A., Bruno V., Angiuli L., Mucci N., Ledda C. e Vimercati L., "Health, Transport and the Environment: The Impacts of the COVID-19 Lockdown on Air Pollution". *Frontiers in Public Health*, 2021, 9, 637540. doi: 10.3389/fpubh.2021.637540.

Dobrescu A. e Mazilu M., "The Rebirth of Sustainable Post-Pandemic Tourism. Case Study: Romania", *Central European Journal of Geography and Sustainable Development*, 2020, 2 (2), pp. 52-64, ISSN 2668-4322, ISSN-L 2668-4322, doi: 10.47246/CEJGSD.2020.2.2.5.

Elliott R.J.R., Schumacher I. e Withagen C., "Suggestions for a Covid-19 Post-Pandemic Research Agenda in Environmental Economics". *Environmental and Resource Economics*, Springer Nature, 2020, 76, pp. 1187-1213, doi: 10.1007/s10640-020-00478-1.

Gössling S., Scott D. e Hall C.M., "Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19", *Journal of Sustainable Tourism*, Routledge - Taylor&Francis Group, 2021, 29 (1), pp. 1-20, doi: 10.1080/09669582.2020.1758708.

Li J., Nguyen T.H.H. e Coca-Stefaniak J.A., "Coronavirus impacts on post-pandemic planned travel behaviours", *Annals of Tourism Research*, Elsevier, 2021, 86, 102964, doi: 10.1016/j.annals.2020.102964.

Moriarty P. e Honnery D., "New Approaches for Ecological and Social Sustainability in a Post-Pandemic World". *World*, MDPI, 2020, 1 (3), pp. 191-204, doi: 10.3390/world1030014.

Pasetto M., Baliello A., Pasquini E. e Giacomello G., "Io viaggio da solo: il cambiamento della mobilità ai tempi del COVID-19 e i nuovi modelli di mobilità in ambito urbano", *Trasporti & Cultura*, 2021, Venezia, Laura Facchinelli, anno XXI, numero 60, pp. 40 - 49, maggio-agosto 2021, ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524.

Pasetto M. e Giacomello G., "Considerazioni su mobilità, trasporti e pandemia", *Trasporti & Cultura*, 2021, Venezia, Laura Facchinelli, anno XXI, numero 60, pp. 6 - 13, maggio-agosto 2021, ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524.

Pasetto M. e Giacomello G., "L'aeroporto Internazionale di Dubai", *Trasporti & Cultura*, 2012, Venezia, Laura Facchinelli, anno XII, numero 32, pp. 38 - 45, aprile 2012, ISSN 2280-3998, ISSN 1971-6524.

Rothengatter W., Zhang J., Hayashi Y., Nosach A., Wang K. e Oum T.H., "Pandemic waves and the time after Covid-19 – Consequences for the transport sector", *Transport Policy*, Elsevier, 2021, 110, pp. 225-237, ISSN 0967-070X, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.06.003.



Il turismo che viene dal mare: per i porti italiani è arrivata l'ora (e le risorse) per la ripresa

di Alessandro Panaro e Anna Arianna Buonfanti

Il mare rappresenta da sempre una porta d'accesso privilegiata per coloro che intendono visitare un Paese.

In Europa, con quasi 3,2 milioni di addetti, il turismo costiero e marittimo genera complessivamente un valore aggiunto lordo di 183 miliardi di euro; se si analizzano poi nel dettaglio le aree in cui si estende il turismo costiero, emerge che la metà dei posti di lavoro e del valore aggiunto gravita sul Mediterraneo, la restante parte si divide nelle regioni dell'Atlantico, del Baltico e del Mar Nero.

Questi i numeri che identificavano il valore del turismo marittimo pre-COVID 19. L'industria turistica internazionale è stata fortemente penalizzata dalla pandemia e dalle severe misure di contenimento del virus e, naturalmente, ne ha risentito anche il segmento del turismo marittimo: nel 2020 i passeggeri nei porti europei sono stati 230,1 milioni, quasi la metà dell'anno precedente (418,5 milioni). L'industria croceristica in particolare - che a livello globale vale 154,5 miliardi di dollari e impiega 1,2 milioni lavoratori - è stato uno dei settori più colpiti dalla pandemia.

L'impatto sull'economia dovuta alla frenata del turismo è stato notevole e si auspica che con l'accelerazione della campagna vaccinale e il maggiore controllo sulla diffusione della pandemia, sebbene non stia avvenendo con la stessa velocità in tutte le parti del mondo, si possa assistere ad una ripresa che consenta di tornare a conoscere le dimensioni che hanno caratterizzato il settore fino al 2019. In quell'anno a livello globale i turisti sono stati 1,5 miliardi: è evidente che per vedere nuovamente quei numeri sarà necessario che le condizioni economiche (il potere di acquisto), sociali (tassi di occupazione e contenimento delle emergenze) e psicologiche (una più serena valutazione della situazione attuale e futura) possano consentire la ripresa dei viaggi; inoltre dal punto di vista delle destinazioni sarà fondamentale recuperare quell'ampia libertà di scelta che è anche fat-

Tourism from the sea: the time (and the resources) for the recovery of Italian ports has arrived

by Alessandro Panaro and Anna Arianna Buonfanti

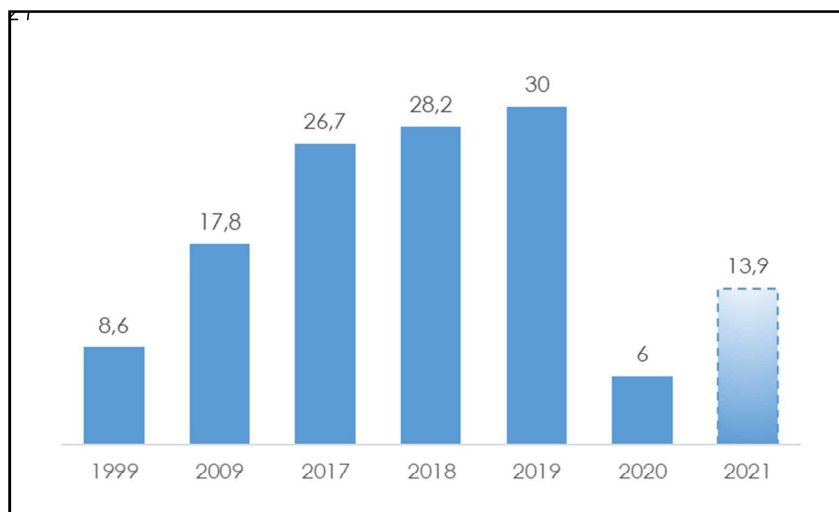
The sea has always represented a privileged gateway to visit a country. In Europe, with almost 3.2 million employees, coastal and maritime tourism generate a gross added value of 183 billion euro. Half of the jobs and the added value revolve around the Mediterranean. These are the figures for pre-Covid 19 maritime tourism. In the European context, Italy ranks first, with a 24% share of European maritime passenger transport. In the cruise sector as well, Italy ranked first in Europe through 2019, with more than 12 million cruise ship passengers and 4930 ship moorings, with as many as 4 Italian ports (Civitavecchia, Venice, Naples, Genoa) ranked among the top 10 ports in the Mediterranean.

The international tourist industry was strongly penalized by the pandemic and the strict measures imposed to contain the virus, and naturally the maritime tourist industry suffered as well.

The first signs of recovery for maritime passenger traffic came in 2021. In 2022, there will be 13 Italian ports involved in handling more than 100 thousand passengers annually. 77 new ships will arrive on the market during the two-year period 2021-2023. The market is therefore moving and offering new opportunities for the growth of maritime tourism.

To seize these opportunities, it will be important to proceed with infrastructural projects in the ports to support the development of ferries, as well as the cruise and leisure boating industries.

Nella pagina a fianco, in alto: nave da crociera. In basso: nave traghetto in acque scozzesi.



1 - Numero di crocieristi trasportati nel mondo (milioni). Anni 1999, 2009, 2017-2020 e stime 2021. Fonte: SRM su Risposte Turismo e Cruise Market Watch.

tore di spinta all'acquisto di una vacanza. Nel contesto del turismo marittimo europeo l'Italia assume le vesti di protagonista in quanto, concentrando il 24% del trasporto marittimo passeggeri d'Europa (55,2 milioni nel 2020), ne detiene la leadership. Il traffico passeggeri interessa quasi tutti i porti italiani, concentrandosi soprattutto sui porti dello stretto di Messina (per la continuità territoriale), del polo campano, del Tirreno centrosettentrionale (Livorno, Piombino e Civitavecchia) che servono la Sardegna (Olbia e Cagliari), ma anche sui porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e centrale (Ancona) per i collegamenti con la Grecia ed Europa balcanica.

Anche nel settore crocieristico l'Italia fino al 2019 si collocava al primo posto in Europa con più di 12 milioni di crocieristi e 4.930 accosti nave; ben 4 porti italiani (Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova) si posizionavano tra i primi 10 porti del Mediterraneo, superando ciascuna la soglia del milione di movimenti passeggeri. L'Italia è il paese europeo che nel tempo più ha beneficiato dell'impatto della crocieristica: il settore vale circa 13 miliardi di euro e, grazie ad una catena del valore molto lunga, genera complessivamente 30 miliardi di euro di fatturato all'anno, 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro.

D'altronde il nostro è un Paese ad alta vocazione turistica, così come sottolineato dalla Banca d'Italia, le cui stime affermano che il settore turistico genera direttamente più del 5% del PIL nazionale. L'Italia nel 2019 è stata il quarto Paese più visitato al mondo con 94 milioni di visitatori secondo l'ENIT, con un numero pari a 217,7 milioni di presenze straniere e con 432,6 milioni di presenze totali. L'industria crocieristica, nel tempo, è stata tra i settori oggetto di maggiore espansione e

ha visto il numero di passeggeri annui passare da 2 a 30 milioni tra la fine degli anni '80 e il 2019. La domanda di crociere è quindi aumentata a un'intensità tale da non risentire del ciclo economico, mantenendo un andamento positivo durante tutte le crisi degli scorsi decenni.

L'arrivo del Covid-19 ha tuttavia cambiato le prospettive determinando un calo drastico della domanda mondiale (Tab. 1).

Nel 2019 il Mediterraneo rappresenta la 2° area al mondo per capacità schierata di posti letto con una quota pari al 17,3%, (i Caraibi, top area al mondo, hanno una quota del 34,4%).

In quello stesso anno sono stati 31,5 milioni i passeggeri movimentati dai porti del Mediterraneo, il valore più alto di sempre. Scendendo nel dettaglio delle diverse aree del Med, il versante occidentale registra il maggior numero di passeggeri, con una quota del 75% (+5% rispetto al 2010), seguito dal Mar Adriatico con il 17,4% (-2,6%) e dal versante orientale con il 7,6% (+2,6%). Poco significative le performance del Mar Nero (Medcruise).

L'Italia è leader per flussi crocieristici nel Mediterraneo, intercettando il 40% del traffico dell'area (Tab. 2).

Il 2019 si era chiuso con un totale movimenti passeggeri nei porti nazionali superiore, per la prima volta, alla soglia dei 12 milioni. Più compagnie avevano scalato nei porti italiani premiandoli con le scelte di *deployment*, tanto la componente in imbarco o sbarco quanto quella in transito avevano chiuso in crescita sull'anno precedente (Tab. 2).

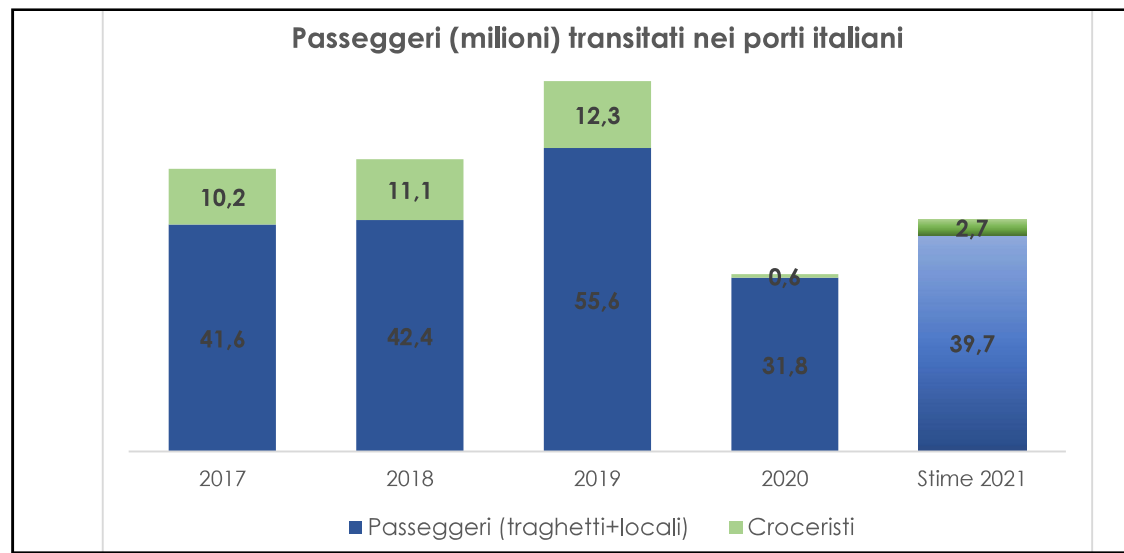
La pandemia nel 2020 ha significato, per l'Italia, 219 milioni di presenze in meno negli esercizi ricettivi, pari a -52,2% (stime Istat) e un forte calo (-52%) sui traffici portuali delle crociere e dei traghetti con un consuntivo di circa 32,4 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti dello Stivale. Nell'anno che avrebbe dovuto registrare un ulteriore record di presenze, il turismo crocieristico ha fatto rilevare invece un crollo superiore al 94% con 645 mila vacanzieri transitati.

La frenata dovuta alla pandemia, secondo stime compiute da Risposte Turismo, ha portato ad indicare in quasi 1 miliardo di euro il mancato contributo della crocieristica all'economia turistica italiana (€ 925 milioni di euro) nel 2020 (Tab. 3).

Nell'analizzare le potenzialità del turismo marittimo e costiero dell'Italia non si può non sottolineare il ruolo della nautica da diporto, un settore che merita attenzione per i suoi

	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri per accosto
Mediterraneo	31.505.878	14.955	2.107
Italia	12.267.283	4.931	2.488
Peso Italia/Med	39%	33%	

2 - Dati del traffico passeggeri. Fonte: SRM su Risposte Turismo.



3 - Passeggeri transitati nei porti italiani. Anni 2017,stime 2021. Fonte: SRM su Assoporti e Risposte Turismo

elevati effetti moltiplicativi sull'occupazione e sul valore aggiunto e sulle interconnessioni produttive con gli altri comparti, dal manifatturiero ai servizi. Uno studio condotto da UCINA mostra come il turismo nautico sia un settore trainante per l'economia costiera e l'entroterra, con un totale nazionale annuo di spese dei diportisti superiore a 1,1 miliardi di euro nei porti italiani, ripartito al 44% per le spese portuali e la gestione della barca e per il 56% per spese sul territorio. L'Italia, con i suoi 8.300 km di costa, conta ben 285 porti e 2.090 accosti, che la rendono una meta perfetta per il turismo nautico. Complessivamente il nostro Paese vanta una dotazione di 162.455 posti barca di cui 67.983 nei porti turistici, 44.805 in approdo e 49.667 punti di ormeggio. I porti turistici non rappresentano solo un luogo di attracco per barche da diporto e yacht per passare la notte, sono anche l'accesso a servizi per un'esperienza di viaggio completa e il punto di connessione all'entroterra. Sono molti i servizi che vengono offerti in aggiunta a quelli base: servizi tecnologici, spa e centri massaggi, *clubhouse* ma anche servizi di *sharing* per visitare i centri dei paesini vicini e uffici turistici per l'organizzazione di tour per valorizzare le eccellenze locali. Il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo. Occor-

re poi tener conto, come illustrato dall'Enit, del contributo alla destagionalizzazione del turismo nautico che è caratterizzato da una domanda *all the year round*, specialmente sul segmento lusso che ricerca destinazioni nuove e quindi fuori dagli itinerari tradizionali, con un indotto economico allargato rispetto alle classiche destinazioni. L'alta disponibilità economica e di tempo consente a questo segmento di viaggiare tutto l'anno. È interessante notare come il comparto della nautica da diporto abbia superato la crisi del 2020 mostrando, in controtendenza, performance positive, premiate dalle nuove necessità di distanziamento sociale che hanno consentito alla nautica di vivere un periodo di forte interesse e attrattiva. Situazione diversa per l'indotto generato dal turismo nautico, dove nel corso del 2020 sono emersi gli effetti della pandemia sugli spostamenti internazionali, anche nel Mediterraneo con la mancanza di clientela extra UE: per la portualità e i servizi un'indagine di Confindustria Nautica ha mostrato che circa il 57% del campione analizzato abbia segnalato una riduzione di fatturato.

I primi, timidi ma confortanti, segnali di una ripresa del traffico passeggeri nel 2021, con il virus sotto controllo ma ancora in circolazione, ci sono stati. Le statistiche sulle movimentazioni portuali fornite da Assoporti illustrano per i primi 9 mesi del 2021 un traffico passeggeri pari a 25,4 milioni in crescita



4 - Traghetto nel Geirangerfjord, in Norvegia.

del 17% rispetto al 2020, sebbene ancora in perdita (-38%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Riguardo alle crociere, secondo le stime di Risposte Turismo, l'anno dovrebbe chiudere a 2,7 milioni di passeggeri per poi già nel 2022 tornare a sfiorare quota 6 milioni. La percentuale di riempimento delle navi sarà maggiore ai livelli odierni ma non ancora prevista al 100%. Quei circa 6 milioni di crocieristi attesi rappresentano praticamente il 50% di quei 13 milioni di passeggeri attesi nel 2020 se non fosse scoppiata l'emergenza pandemica.

Nel nostro Paese gli scali di Civitavecchia, Napoli, Genova e Spezia guideranno la classifica nazionale delle crociere dopo un 2021 nel quale si sono messi in mostra 'nuovi entranti' come Taranto e Monfalcone, mentre Venezia mostra il rallentamento in termini di tocche nave per evidenti motivi legati alle ultime limitazioni imposte per legge all'accesso in laguna di unità di grande stazza. Nel 2022 saranno 13 i porti italiani che torneranno a movimentare più di 100mila passeggeri su base annua.

Ancora, nel biennio 2021-2023 arriveranno sul mercato 77 nuove navi, delle quali il 60% saranno di taglia medio-piccola, quindi con capacità unitaria inferiore ai 1.000 crocieristi. Una tipologia di naviglio, frutto di una progressiva polarizzazione dell'offerta di crociere, che farà crescere il numero di porti e destinazioni in grado di accoglierle e servirle. Il mercato stesso dunque si sta muovendo e sta offrendo nuove opportunità di crescita del turismo marittimo al nostro Paese, "crescita" con la quale non si intende solo recuperare le perdite importanti registrate

durante la pandemia ma anche saper creare e rispettare i presupposti per uno sviluppo sostenibile, in quella accezione allargata ormai sempre più adottata che vede a fianco della dimensione ambientale anche quelle economica e sociale.

Per poter cogliere a pieno tali opportunità di crescita sarà necessario procedere con interventi infrastrutturali nei porti a supporto dello sviluppo dei traghetti, della crocieristica e del diporto, in primo luogo per far fronte alle dimensioni e alle nuove tipologie di navi (aumentare la disponibilità delle banchine superiori ad una lunghezza 300 metri; costruzione di nuovi terminal ed adeguamento dei fondali) tenendo conto delle fragilità ambientali del territorio e della sicurezza marittima.

Nell'ottica della sostenibilità occorre procedere con diversi interventi, tra cui la realizzazione nei porti di punti di rifornimento di Gas Natural Liquefatto per consentire la circolazione di navi alimentate a GNL o con motori dual-fuel. Inoltre, servono adeguamenti delle strutture (banchine e terminal attrezzati per gestire l'afflusso dei rotabili) a supporto dello sviluppo delle Autostrade del Mare (e *Short-Sea-Shipping*) nel segmento Ro-Pax e creazione di corridoi mediterranei intermodali (anche attraverso incentivi come «marebonus») in cui è prevalente la dimensione marittima.

Anche per questo comparto i fondi stanziati nel PNRR appaiono come una opportunità irripetibile di rilancio e sostegno per gli operatori del settore. È stato approvato il decreto che sblocca 2,4 miliardi del Recovery Plan per il Turismo, risorse che con la leva



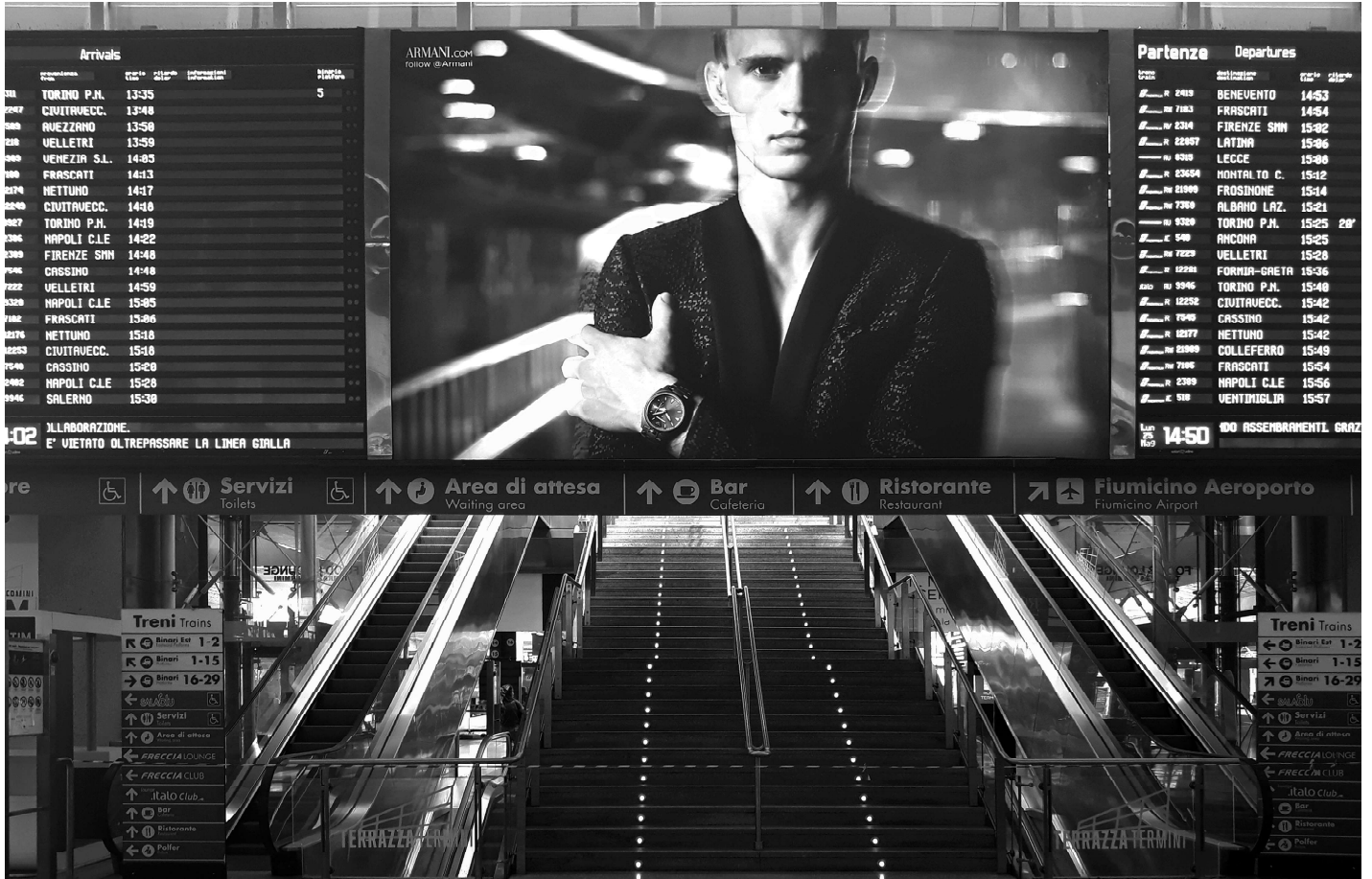
5 - Ferry boat.

finanziaria salgono a quasi 7 miliardi di euro destinati, tra le varie cose, ad ammodernare le strutture ricettive di tutti i livelli; con ricadute positive, quindi, anche per il settore del turismo marittimo. Sono state inoltre stanziare risorse in settori strettamente correlati come, ad esempio, quello delle infrastrutture (31,5 miliardi per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili) con l'obiettivo di arrivare ad una sostanziale riduzione del traffico stradale. Allo stesso tempo, tali fondi contribuiranno alla creazione di posti di lavoro, non solo nelle aree portuali ma anche nell'entroterra, stimolando lo sviluppo economico sia a livello locale che nazionale. La capacità di spendere tali fondi sarà un banco di prova per il nostro Paese spesso accusato di non valorizzare al meglio l'enorme patrimonio artistico, culturale e naturale a disposizione, e questi investimenti possono rappresentare l'occasione per migliorare il settore e avere le potenzialità di recuperare presto le posizioni pre-pandemia. Ma le opere devono essere terminate entro il 2026 quindi occorre una celere pianificazione. Il PNRR riuscirà nel suo intento? Certamente si pone il tema obiettivo di capire se, a legislazione invariata, con una scadenza così stringente, l'obiettivo sarà raggiungibile. Sarebbe molto importante una semplificazione normativa e burocratica, non per evitare procedure, che sono doverose, ma per evitare sovrapposizioni e agire in tempo.

Cominciano ad apparire i primi segnali della spinta agli investimenti: i dati di Risposte Turismo con riferimento al segmento delle crociere mostrano che nel triennio 2022-2024 sono in programma in Italia oltre 821 milioni

di euro di investimenti portuali sulla crociera – valore più che triplicato rispetto al triennio in corso -, di cui 258 milioni di euro nell'area delle infrastrutture (31,4%), 231 milioni di euro per interventi di dragaggio (pari al 28,2%) e 210 milioni di euro per nuove strutture e terminal crociere (il 25,7%). Per la prima volta superano la doppia cifra sul totale gli investimenti specifici riconducibili alle tematiche ambientali (oltre 107 milioni di euro, il 13,1%) mentre pesano meno del 2% le altre voci. A livello geografico, il report di Risposte Turismo evidenzia investimenti significativi programmati da nord a sud, dal Mar Tirreno all'Adriatico. La Spezia, Brindisi, Trapani, Porto Empedocle e Venezia sono i porti che registreranno i maggiori investimenti nel prossimo triennio.

© Riproduzione riservata



Caput Mundi. Roma dopo due anni di pandemia

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

La presente analisi, redatta a quasi due anni dall'inizio della pandemia – con alcune criticità ancora in corso – intende restituire, per quanto possibile, la situazione della Capitale relativamente all'impatto avuto sulla fruibilità del patrimonio architettonico e sul turismo culturale. Le condizioni specifiche del contesto romano hanno risentito del crollo verticale del settore turistico a scala nazionale: se infatti «nel 2019, il turismo in Italia aveva segnato il proprio record storico; era arrivato a quota 436,74 milioni di presenze (+1,8% rispetto al 2018) e 131,38 milioni di turisti (+2,6% rispetto al 2018)»¹, nel 2020 si è assistito ad una forte contrazione a seguito della pandemia che ha determinato una riduzione pari al 57,6% sul numero degli arrivi e del 52,3% sul numero di notti trascorse in albergo². Per quanto riguarda la Capitale, il ritratto che ne emerge – al dicembre 2021 – è quello di una città che ha solo in parte recuperato il suo assetto precedente, con quasi tutti i quartieri centrali (se si eccettua il triangolo tra Pantheon, Piazza Navona e Fontana di Trevi) deserti nelle ore notturne. Il processo di gentrificazione, in atto da diversi anni nel centro storico ed estesosi progressivamente alle aree a ridosso delle Mura Aureliane, ha inoltre mostrato, in occasione della pandemia, le fragilità di un modello che tende ad allontanare gli abitanti originari (allettati dalla prospettiva di facili guadagni derivanti dagli affitti di locali situati in aree centrali) sostituendoli con il turismo “mordi e fuggi” dei grandi numeri, che desertifica i tessuti urbani e le economie favorendo una mono-cultura di attività “a servizio” del turista.

Mobilità e flussi turistici

Per ciò che concerne la mobilità e i flussi turistici nella Capitale, eccettuati gli aspetti tangibili, occorre far riferimento ai numero-

1 <https://italiaindati.com/turismo-in-italia/>
2 *Ibidem*.

Caput Mundi. Rome two years after the pandemic

by Giusi Ciotoli and Marco Falsetti

This analysis, drawn up one year after the start of the pandemic – with some critical issues still ongoing – intends to present the situation of the Capital with regards to the impact of the pandemic on the usability of the architectural heritage and on cultural tourism. Clearly, the specific conditions of the Roman context were affected by the collapse of the tourist sector on a national scale: while «in 2019, tourism in Italy set a historic record, reaching 436.74 million overnight stays (+ 1.8% compared to 2018) and 131.38 million tourists (+ 2.6% compared to 2018)», in 2020 there was a strong contraction following the pandemic which led to a 57.6% reduction in the number of arrivals and 52.3% in the overnight stays in hotels. As for the capital, it has only partially recovered its previous structure, with almost all the central districts (except for the triangle between the Pantheon, Piazza Navona and the Trevi Fountain) deserted at night. The gentrification process which has been underway for several years in the historic city centre and has progressively extended to the areas close to the Aurelian walls, during the pandemic revealed the fragility of a model that tends to alienate the original inhabitants (enticed by the prospect of easy earnings deriving from the rental of flats located in central areas), and replaces them with the “hit and run” tourism of large numbers, which leaves the urban fabric and economy deserted, favouring a mono-culture of activities “at the service” of the tourist.

Nella pagina a fianco, in alto: Stazione Termini a Roma, immagine all'inizio della Fase 2., maggio 2020 (foto di Giusi Ciotoli). Sede dell'ENEL a Roma, viale Regina Margherita, aprile 2020 (foto di Marco Falsetti).



1 - Fontana di Trevi durante il lockdown del 2020 (fonte: Wikipedia).

si rapporti pubblicati a cadenza mensile dai vari osservatori e istituti di analisi statistica. Se infatti la flessione e il calo dei flussi turistici può osservarsi anche ad occhio nudo, tanto nel minor numero di presenze nei luoghi tipici quanto negli aspetti a questa immediatamente collegati (posteggi di taxi pieni, facilità di prenotazioni in ristoranti e musei ecc.) vi è tutta una serie di altri dati, come quelli legati ai trasporti, che può essere compresa solo se messa in relazione con una dimensione extraurbana.

Il recente *Rapporto dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità*, elaborato dalla Struttura Tecnica di Missione del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) ha ad esempio registrato che il livello del trasporto stradale di merci e passeggeri in Italia è ormai tornato ai livelli pre-Covid³, mentre quello del trasporto ferroviario, quello aereo per passeggeri e il trasporto pubblico locale stentano a recuperare la situazione precedente. Anche ora che un numero crescente di uffici e società (sia pubbliche che private) sta promuovendo il ritorno in presenza dei propri dipendenti, il traffico di passeggeri – e pendolari – alla stazione Termini appare sensibilmente minore del periodo pre-covid⁴.

3 <https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/notizia/2021-11/Report%20Osservatorio%20TPL.pdf>

4 Come sottolineato dal Rapporto Pendolaria 2021

Tale condizione risente del mutamento nelle tipologie di lavoro che ha indotto gli operatori del trasporto pubblico (locale e nazionale) ad orientarsi su una riduzione del numero di corse/convogli per far fronte ai mancati introiti derivanti dal traffico passeggeri.

Il rapporto *Censis Italia sotto sforzo. Diario della transizione 2020/21*, pubblicato nell'aprile di quest'anno, ha posto in evidenza come «(...) la diffusione dello *smart working*, il ricorso sistematico alle videoconferenze e le restrizioni nel riempimento dei treni, hanno costretto i gestori delle tratte a lunga percorrenza a guardare al futuro in modo diverso, puntando non più soltanto sulle tratte business come la Roma-Milano ma allargando la rete anche alle città medie e ad alcune località turistiche. Un riposizionamento graduale con un'offerta flessibile che si adeguerà ai nuovi bisogni, rinunciando ai picchi di velocità ma connettendo molti centri senza cambi intermedi, fornendo così un sostegno

redatto da Legambiente, sono numerose le aree metropolitane e ferroviarie della Capitale che, nello scorso anno, hanno risentito del peggioramento generale delle linee locali. Si pensi, in tal senso, alle stazioni di Roma Nord, che nel 2020 hanno visto la soppressione di circa 5000 treni (quasi 100 corse al giorno). Cfr. Rapporto Pendolaria 2021, <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/02/Rapporto-Pendolaria-2021.pdf>

concreto alle economie locali»⁵. Nella prima metà del 2021 Roma ha cominciato gradualmente a ripopolarsi e, se si eccettua il centro, i quartieri “ministeriali” (il Sallustiano, il Nomentano e la parte di Trastevere a ridosso della Gianicolense) hanno visto il graduale ritorno di impiegati e dipendenti, il numero dei quali seppur lontano dai livelli pre-pandemici, ha di certo contribuito ad allontanare il ricordo delle desolanti solitudini del 2020. L’occasione del fermo prolungato delle attività ha indotto alcune società ad avviare cicli di ristrutturazioni o di *refitting* delle sedi come l’Enel di Viale Regina Margherita. Il quartier generale della società, che ospitava 3.000 dipendenti su una superficie complessiva di circa 80 mila mq (e dal quale dipendeva buona parte dell’economia dell’area circostante, divenuta nel tempo sempre più legata al complesso), è infatti attualmente interessato da un radicale intervento di riprogettazione ad opera dello studio Viel e Citterio. Il progetto dello studio milanese mira a implementare l’idea di un “edificio-città”, in cui i volumi prismatici che fronteggiano viale Regina Margherita si scompongono attraverso la dialettica di trasparenza dell’involucro aprendo il complesso anche alla fruizione della cittadinanza.

Più delicata, per una città che vive essenzialmente di turismo e di uffici, la situazione alberghiera: ad oggi, metà novembre, Federalberghi riporta infatti il 20% di disdette per il periodo natalizio con un trend in peggioramento. Già dall’analisi *Scenario e prospettive di ripresa della filiera turistica a Roma e nel Lazio*, presentata da Intesa Sanpaolo e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, era emerso che, nel 2020, «la domanda turistica a Roma era diminuita del 74,1% e nel Lazio del 71,8%. (...) Il calo è stato più contenuto per le presenze italiane (circa -45%) rispetto a quelle straniere (circa -88%). Si stima che la crisi abbia tagliato oltre il 70% del valore della spesa turistica registrata nel 2019 e il 75% del fatturato delle imprese del settore *core* della filiera turistica romana, con un impatto negativo sul Pil di -1,97%». ⁶ Il timido ottimismo dei primi mesi autunnali sembra dunque minacciato dal graduale peggioramento della situazione di fine anno ciononostante molti cittadini – che hanno cominciato a percepire il Covid come un problema di lunga durata –



cercano di vivere il più possibile le occasioni della città come dimostra l’affollamento di cinema e negozi del centro in questa fine di dicembre.

2 - Scalinata di Trinità dei Monti nel maggio 2021 (foto di Giusi Ciotoli).

Il sistema museale romano alla prova del Covid

La Capitale rappresenta un *exemplum* ottimo per analizzare tutta una serie di problematiche scaturite a seguito della pandemia da Covid 19 nonché per approfondire le conseguenze dirette avute sul tessuto turistico e sul sistema museale. Roma è infatti la città in cui è concentrato, a livello quantitativo, il numero maggiore di beni architettonici e archeologici al mondo; tale patrimonio ereditato dal passato è «(...) in buona parte integrato nella vita della città; non solo “monumento” da visitare e ammirare, ma tuttora utilizzato per funzioni pubbliche, collettive e private (...)»⁷. Da tale affermazione emerge un ulteriore grado di problematicità, ovvero quali possano essere le concrete possibilità di ri-funzionalizzare tali aree a seguito di un

5 https://www.censis.it/sites/default/files/downloads/Diario%20della%20transizione_4_2021.pdf
6 <https://www.ilsole24ore.com/art/turismo-covid-roma-domanda-calo-74percento-AD7lhINB>

7 AA.VV., *Roma ricerca Roma. Un manifesto per Roma. Patrimonio; il nostro, di tutti*, <https://www.ricercaroma.it/wp-content/uploads/2021/05/Roma-Ricerca-Roma-Patrimonio-il-nostro-di-tutti.pdf>

lungo periodo di interruzione fruitiva sia a livello turistico che a livello lavorativo, dato l'alto numero di funzionari in *smart working*. Inoltre, per l'eterogeneità delle architetture, delle epoche e delle istituzioni che lavorano nella gestione del patrimonio museale, il caso della Capitale consente di soffermarsi su una riflessione specifica, riguardante la riconfigurazione degli spazi espositivi e di fruizione in una logica di distanziamento e di flessibilità del luogo di lavoro.

Gli impatti della pandemia sul sistema museale romano e, a scala maggiore, sul sistema nazionale sono infatti ben noti; i due periodi di chiusura – da marzo a maggio 2020 e successivamente da novembre a gennaio 2021 – hanno inevitabilmente “costretto” gli amministratori a ideare nuove forme di fruizione delle gallerie, degli spazi espositivi e delle opere architettoniche, giungendo a delineare innovative campagne di informazione e promozione culturale. Del resto, come ha sottolineato un recente rapporto dell'ICOM (International Council of Museum), «(...) dal mese di maggio 2020, a livello mondiale, tutti i musei e luoghi della cultura hanno dovuto ridurre (o comunque modificare) le loro attività drasticamente del 95%».⁸

Dati analoghi sono presenti in un report pubblicato dall'ente Parco archeologico del Colosseo (PARCO) – in tempi pre-Covid una delle aree archeologiche più visitate del nostro paese –, dal quale si evince che il sistema museale in questione «(...) nel biennio precedente 2018-2019 aveva registrato un incremento dei visitatori del 9,3% rispetto al 2017, nel 2020 ha visto un mancato afflusso di oltre 5 milioni di visitatori e una perdita economica di circa 51 milioni di euro per mancati introiti di bigliettazione. Il lungo periodo di chiusura del PARCO (...), così come degli altri luoghi della cultura, ha provocato una improvvisa battuta di arresto dell'intenso programma di valorizzazione».⁹

Oltre al decremento turistico, tali luoghi hanno dovuto adottare politiche di *safety* per i propri lavoratori e, al contempo, per i visitatori. Sempre il Parco Archeologico del Colosseo, ha stipulato una convenzione con l'Azienda Sanitaria Locale Roma 1 così da gestire in maniera efficiente le possibili situazioni di emergenza per i dipendenti e per i turisti. Nello specifico «la ASL Roma 1 ha garantito un supporto su due fronti: da un punto di vista tecnico-scientifico e formativo,

per l'attuazione delle misure necessarie alla fruizione in sicurezza e da un punto di vista sanitario, con un presidio aperto quotidianamente dalle 9.00 alle 19.00 per la gestione dei visitatori risultati “febrili” con procedure codificate, e l'attivazione di sorveglianza su eventuali casi sospetti, oltre a un più generale intervento di primo soccorso in caso di necessità»¹⁰.

Tra le campagne pubblicitarie più originali attuate nella Capitale per fronteggiare la crisi del settore, si segnala il *Legendary Ticket* ovvero il biglietto per un ingresso al Museo Nazionale delle Arti del XXI secolo MAXXI con validità di circa 100 anni¹¹. Il tentativo della campagna – molto riuscita¹² – è quello di “dare fiducia” e possibilità concrete all'arte, credendo nel suo valore immortale.

Infine si segnala come, in data 3 novembre 2021, la Camera dei Deputati abbia stanziato numerosi fondi per la cultura e il restauro di opere architettoniche e artistiche, stabilendo una serie di interventi volti alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale. Per quanto riguarda la Capitale sono stati autorizzati fondi per circa 500 milioni di euro da convogliare nel progetto *Caput Mundi-Next Generation EU* destinato principalmente ai grandi eventi turistici. Il testo presentato alla Camera prevede che tale finanziamento sia finalizzato alla rigenerazione dell'heritage, concentrando gli sforzi economici attorno ad alcuni progetti principali, quali il: «(...) restauro del patrimonio culturale e urbano e dei complessi di elevato valore storico-architettonico della città di Roma (€ 169,4 milioni); i cammini giubilari (Dalla Roma pagana alla Roma cristiana), che prevede la valorizzazione, la messa in sicurezza, il consolidamento antisismico, il restauro di luoghi ed edifici di interesse storico e di percorsi archeologici (€ 159,4 milioni); #Mitingodiverde, che prevede interventi su parchi, giardini storici, villaggi e fontane (€ 60,5 milioni)»¹³. Tra gli obiettivi da perseguire c'è anche la «(...) riqualificazione di almeno 200 siti culturali e turistici»¹⁴ considerando inoltre che l'elenco degli enti beneficiari/attuatori di tale finanziamento sono,

10 *Ibidem*.

11 Si rimanda al sito dell'ente museale MAXXI: <https://www.maxxi.art/maxxi-legendary-ticket/>.

12 Cfr. https://roma.corriere.it/notizie/arte_e_cultura/21_aprile_17/maxxi-legendary-ticket-biglietto-che-dura-100-anni-db498b7c-9f82-11eb-8597-6499de4a4df8.shtml.

13 https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1105396.pdf?_1562378484936

14 https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1105396.pdf?_1562378484936

3 - Nella pagina a fianco, in alto: sede dell'ENEL in via Nizza, aprile 2020 (foto di Marco Falsetti).

4 - Nella pagina a fianco, al centro: l'edificio della GNAM di Roma, luglio 2020 (foto di Giusi Ciotoli).

5 - Nella pagina a fianco, in basso: *Legendary Ticket*. Fonte: MAXXI.

8 Si rimanda al report “Parco Archeologico del Colosseo 2020-2021” pubblicato dall'ente PARCO.

9 *Ibidem*.

– oltre alla Città di Roma e la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma – il Parco archeologico del Colosseo (PArCO), il Parco archeologico dell'Appia Antica, la Diocesi di Roma, il Ministero del Turismo e infine la Regione Lazio.

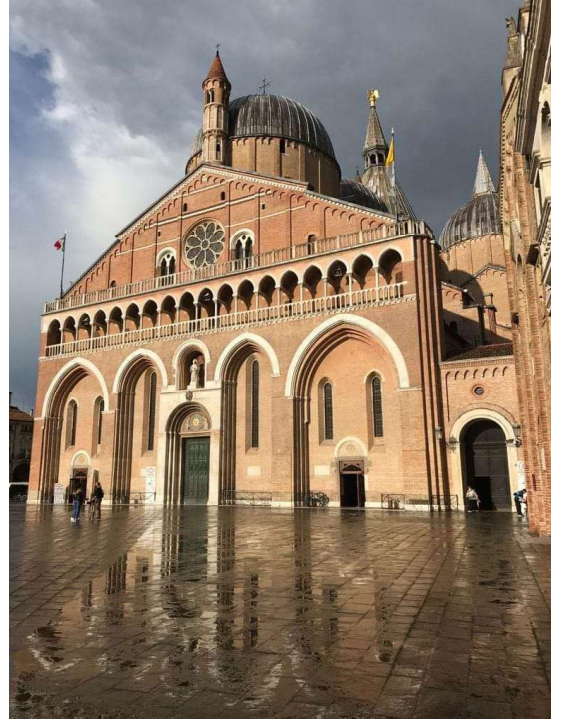
Conclusioni

Mentre il 2021 si avvia alla conclusione, molti dubbi permangono circa l'evolversi della situazione critica legata alla pandemia. Roma ha certamente dato prova di avere tutta l'intenzione di sopravvivere all'emergenza, attraverso una serie di proposte "virtuose" e di campagne promozionali volte a rendere fruibile anche virtualmente l'immenso patrimonio a disposizione. Spetterà ora alla nuova amministrazione l'onere di coordinare la cabina di regia del sistema museale e della mobilità romana, approfittando delle varie criticità per imprimere una svolta, quanto più organica possibile, alla Capitale d'Italia.

© Riproduzione riservata

Il paragrafo *Mobilità e flussi turistici* è di Marco Falsetti, il paragrafo *Il sistema museale romano alla prova del Covid* è di Giusi Ciotoli





Costruzione di un Cammino di pellegrinaggio per Sant'Antonio di Padova, da Capo Milazzo e da Gemona del Friuli a Padova

di Sabrina Meneghello e Pompeo Volpe

Il viaggio religioso rappresenta una delle prime forme di spostamento, espressione culturale e spirituale delle più antiche civiltà (Barber, 1991). Esistono oggi diverse mobilità verso i luoghi sacri definite da connotazioni religiose più o meno forti.

I *Tourism Studies*, attraverso riflessioni interdisciplinari tra scienze sociali ed economiche, definiscono il turismo religioso (Durán-Sánchez et al., 2018) come movimento verso luoghi sacri.

Si tratta di un fenomeno in crescita. Secondo le fonti statistiche ufficiali sul turismo¹, la domanda internazionale e nazionale con motivazione religiosa è cresciuta e nelle diverse destinazioni sono aumentate forme di offerta turistica che attirano i diversi visitatori.

La letteratura evidenzia il dilemma tra pellegrinaggio e turismo (Lopez, 2013). Se da un punto di vista economico, tutti i moderni pellegrinaggi sono inclusi nel turismo religioso, stante la quantizzazione di arrivi, pernottamenti e dati di spesa, descriverne l'aspetto motivazionale risulta compito arduo (Pàtron et al., 2018).

Il pellegrinaggio in sé descrive la pratica della fede attraverso lo spostamento, a piedi o in altre modalità, verso una meta sacra, come il tempio di Gerusalemme, le tombe dei Santi, i santuari. La motivazione è eminentemente spirituale e il mettersi in viaggio rappresenta, come nelle pratiche devozionali e penitenziali di epoca medievale, un'estensione del proprio io religioso.

Le motivazioni dei moderni pellegrinaggi secolari verso luoghi sacri sono invece variegata e spaziano dall'apprezzamento per specifici paesaggi e atmosfere a interessi di studio, dalla ricerca di un momento introspettivo, al

1 Ogni anno 300-330 milioni di persone nel mondo viaggiano verso luoghi sacri e/o per eventi religiosi generando un impatto economico di circa 18 miliardi \$ (UNWTO, 2014). Secondo Isnart (2013) in Italia il turismo religioso rappresenta l'1,5% dei flussi, 5,6 milioni di presenze.

Building a pilgrimage walk for Saint Anthony of Padua, from Capo Milazzo and from Gemona del Friuli to Padua

by Sabrina Meneghello and Pompeo Volpe

The theme of the religious pilgrimage and its relation to modern forms of walking tourism are widely studied in literature, from the social sciences to economic studies, with different approaches. From an interdisciplinary perspective, referring to *Tourism Studies* and the aspects of regional tourist development, the article illustrates the most recent plans for the Walk of Saint Anthony of Padua at a national level, based on historical and geographical sources and materials. In particular, the role of three municipalities - Milazzo in Sicily, Polla in the Campania region and Gemona del Friuli - is examined within the project to extend the itinerary from Sicily to Assisi and from the Friuli region to Padua. With respect to the established routes, La Verna-Padua and the Last Walk in the area of Padua, the development of these new areas in the project makes it possible to highlight the importance of lesser-known aspects of tradition and historical documentation, the needs of regional development and tourism in marginal areas that choose to focus on new forms of experiential tourism, the possible driving role of local institutions in the implementation of the Walk at the supra-municipal level.

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, dall'alto in basso: Santuario di sant'Antonio a Gemona del Friuli (foto di fr. Giovanni Battista Ronconi, OFM).

Pontificia basilica di sant'Antonio di Padova, nota come Basilica del Santo di Padova.

Santuario rupestre di sant'Antonio a Capo Milazzo (già nel 1232 il luogo, che originariamente era semplice rifugio rupestre, divenne luogo di culto e poi chiesa nel 1575).

Un francobollo delle Poste Vaticane per sant'Antonio di Padova nell'ottavo centenario del suo arrivo in Italia, disponibile dal 25 maggio 2021.

Santuario e Convento di sant'Antonio a Polla, da un punto di vista religioso e culturale è considerato uno dei monumenti più significativi di tutta l'area (foto di Jorge Lozano Leitão).

Esempio di segnaletica orizzontale del Cammino (foto di fr. Giovanni Battista Ronconi, OFM).

semplice relax o fuga dalla routine e dalla vita quotidiana con la ricerca di nuove esperienze.

Ciò che accomuna i diversi pellegrinaggi è il valore trasformativo dell'esperienza che spesso coincide con il raggiungimento di un obiettivo personale, maturato in una fase di transizione della propria vita².

Sulla scia del successo registrato negli ultimi anni da alcuni itinerari religiosi transnazionali, come il celebre Cammino di Santiago de Compostela (von Saucken & Asolan, 2009; Azzari & Dallari, 2019), sempre più moderne forme di turismo religioso coincidono con la scelta dei pellegrini di effettuare, come un tempo, il viaggio a piedi aggiungendo all'esperienza del raggiungimento della meta anche il carattere dell'itineranza che dà rilievo alle diverse tappe del percorso.

Si possono dunque valutare traiettorie scelte, mete, spinte motivazionali, pratiche di chi cammina (Rabbiosi, 2021). Va sottolineato altresì come la valorizzazione turistica dei cammini sia considerata dai territori attraversati una formidabile opportunità di sviluppo socio-economico³. Di fatto, per la varietà di flussi e modalità di fruizione, il viaggio in cammino verso luoghi sacri, anche nelle forme più laiche del *trekking*, è spesso espressione di esperienze autentiche che permettono di vivere appieno la destinazione generando mobilità durante tutto l'anno e registrando arrivi e pernottamenti anche in aree poco note, dove spesso sono localizzati siti religiosi e manifestazioni del culto. Il viaggio in cammino è in grado pertanto di generare effetti positivi per operatori turistici e filiera "allargata"⁴.

Il presente articolo intende illustrare l'esperienza di "costruzione" del Cammino di Sant'Antonio (CSAnt) nella combinazione di motivi devozionali, evidenze storiche e ragioni di esplorazione e promozione dei territori attraversati.

2 Il decano della Cattedrale di Santiago testimonia: "ci sono esperienze speciali di persone che hanno raccontato di aver lasciato la loro casa come turisti e di essere diventati pellegrini facendo l'esperienza di cammino". <https://www.vaticannews.va/it/chiesa/news/2018-07/cammino-santiago-compostela.html>.

3 UNWTO (2017): International congress on religious tourism and pilgrimage <https://www.unwto.org/archive/europe/event/international-congress-religious-tourism-and-pilgrimage>.

4 La spesa complessiva dei turisti internazionali religiosi in Italia è di 181 milioni € con una spesa media pro-capite di 134 €. Il dato è mediamente più alto rispetto alla spesa media registrata per il movimento internazionale turistico (rielaborazioni Ciset, 2020 su dati Banca d'Italia, 2019).

Soffermandosi su tre casi di località recentemente coinvolte nella progettazione dell'itinerario, Milazzo in Sicilia, Polla in Campania e Gemona del Friuli, l'obiettivo è sottolineare sia la presenza di elementi tangibili – emergenze collegate all'itineranza del Santo e di pregio paesaggistico –, sia il connubio ricorrente tra elementi intangibili, devozionali, culturali e ricreativi, considerando anche l'attrattività per le nuove forme di turismo esperienziale (Montaguti et al., 2019).

La realizzazione del CSAnt nei suoi aspetti progettuali diventa emblematico anche per comprendere il ruolo dei diversi attori locali e i loro obiettivi (Meneghello & Mingotto, 2020), a partire dall'attribuzione ai luoghi di un nuovo senso turistico, culturale, forse anche religioso.

La "costruzione" del Cammino di Sant'Antonio

Oltre alle mete maggiori di pellegrinaggio in epoca medievale, codificate nella *Vita Nova*⁵, ovvero Gerusalemme, Roma e Santiago de Compostela, le mete minori hanno assunto nel corso dei secoli importanza e significato o per le sole comunità di riferimento o per ambiti territoriali più ampi, nazionali e/o sovranazionali.

Il caso di Sant'Antonio di Padova (1195-1231) è paradigmatico di un Santo venerato in tutto il mondo il cui sepolcro, all'interno della omonima Basilica patavina, è meta di pellegrinaggio internazionale⁶.

La spontanea, plurisecolare tradizione del pellegrinaggio a piedi convergente su Padova lungo molteplici direttrici radiali è stata arricchita, negli ultimi 30 anni, dai frati minori conventuali della Basilica che hanno promosso la strutturazione di un cammino a piedi verso Padova.

Nel solco di un movimento che ha rivalutato i cammini di pellegrinaggio, *in primis* quello verso Santiago de Compostela⁷, è stato pro-

5 Dante, *Vita Nova*, XL (1294): "[...] non s'intende peregrino se non chi va verso la casa di sa' Iacopo o riede ... chiamansi palmieri in quanto vanno oltremare, [...]"; chiamansi romei in quanto vanno a Roma ..."

6 Circa 3 milioni/anno di oltre 80 nazionalità (fonte: Basilica del Santo, Padova).

7 Giovanni Paolo II da Santiago de Compostela, 9/11/1982: "L'intera Europa si è ritrovata attorno alla "memoria" di Giacomo in quegli stessi secoli nei quali essa si costruiva come continente omogeneo e spiritualmente unito. ... Goethe affermerà che la coscienza dell'Europa è nata pellegrinando" (https://www.vatican.va/content/john-paul-ii/it/speeches/1982/november/documents/hf_jp-ii_spe_19821109_atto).

posto il Cammino dei Luoghi Antoniani, che congiunge il Santuario della Verna (AR) con Padova – attraverso alcuni dei luoghi toccati dalla presenza, dalla predicazione e dal magistero di Antonio dopo il 1221 – e l'Ultimo Cammino, da Camposampiero (PD) a Padova, che ripercorre l'ultimo viaggio di Antonio nel giorno della morte, 13 giugno 1231. Questi tratti del CSAnt sono stati inseriti nell'Atlante digitale dei Cammini d'Italia promosso dal MiBACT nel 2017⁸ e illustrati in una guida cartacea (*Guida al Cammino di Sant'Antonio*, 2018). Negli ultimi tre anni sono stati avviati due progetti di espansione del CSAnt lungo nuove direttrici i cui punti di partenza distali hanno rilevanza storica e agiografica nella esperienza di vita e di predicatore del frate lusitano: Il Primo Cammino, da Capo Milazzo in Sicilia e il Cammino da Gemona del Friuli. Questi progetti di ampliamento sono stati promossi dai frati della Basilica del Santo in sinergia con amministrazioni comunali e regionali⁹ dei territori attraversati, diocesi e numerose associazioni.

Il CSAnt si muove "tra due percorsi paralleli, quello della sua ricezione e utilizzo nella devozione popolare [...] e il percorso della sua comprensione storica, soprattutto nell'ambito degli studi francescani"¹⁰; entrambi i percorsi riecheggiano nella realizzazione di un cammino di pellegrinaggio antoniano e ne evidenziano la natura "ibrida" tra viaggio devozionale verso la Basilica e viaggio sulle orme di Antonio "itinerante" con tutti i gradienti del significato di cammino, anche di interesse turistico per i luoghi attraversati.

Il Primo Cammino di Antonio

Secondo la tradizione e poche fonti agiografiche primarie¹¹, dopo il naufragio/approdo a Capo Milazzo (inizio del 1221) e la permanenza certa di alcune settimane a Messina c'è il probabile, ma non documentato, cammino a piedi di Antonio lungo la penisola che si conclude ad Assisi il 30 maggio del 1221 per

europaistico.html).

8 <http://www.turismo.beniculturali.it/cammini/cammino-di-santantonio/>

9 Si tratta di D.G.R. o D.G.M. di adesione al progetto. Rimandiamo, per esemplificazione e per i testi completi a: D.G.M. 173/2018 Milazzo (ME); D.G.M. 207/2018 Gemona del Friuli (UD); D.G.M. 106/2019 Polla (SA).

10 [Bertazzo L. 2021, p.13]

11 «Antonio, venutone a conoscenza per bocca dei frati di Messina, mostrandosi più robusto di quanto in realtà non fosse, arrivò come poté al luogo del Capitolo», Vita prima di S. Antonio o «Assidua» (1232), 6, 6 in Gambosio V., 1981

l'inizio del capitolo di Pentecoste. Fino a Capua, l'ipotesi plausibile¹² è che Antonio abbia percorso ciò che restava della direttrice della romana via Popilia (*ab Regio ad Capuam*). La plausibilità filologica si fonda non solo sulle abitudini di viaggio dei frati minori, ma soprattutto sugli spostamenti documentati (Horst, 1994) di Federico II di Svevia (1194-1250) che percorre la via Popilia in direzione nord-sud nello stesso anno e nella stessa stagione in cui l'avrebbe percorsa Antonio in direzione sud-nord.

La direttrice del Cammino è stata individuata anche in base ai toponimi della via Popilia, alla presenza di fortificazioni e castelli, alla diffusione e localizzazione dei monasteri benedettini di varia osservanza e dei primi cenobi francescani, alla distribuzione delle strutture di ospitalità dipendenti dai vescovi, dai monasteri, da altri enti ecclesiastici nonché dagli ordini ospitalieri¹³. Da Capua ad Assisi, il costruendo Cammino continuerà lungo assi già consolidati per i moderni pellegrini e viandanti, ovvero il Cammino di Benedetto e il Cammino di Francesco. Il Cammino da Messina a Assisi rievoca pertanto il Primo Cammino di Antonio in Italia.

Il Cammino da Gemona del Friuli

Gemona del Friuli è la sede del più antico santuario antoniano nel mondo (dal 1248) e la direttrice dell'appena inaugurato Cammino friulano-veneto (11 giugno 2021) segue la pedemontana in entrambe le regioni fino ad Asolo (TV) con sicuro richiamo filologico alle prevalenti vie di comunicazione medievali (Tilatti, 2021). Il tracciato del Cammino da Gemona del Friuli si basa, da un lato, sulle fonti relative agli spostamenti di Antonio, ministro provinciale dell'Ordine francescano (1227-1330), e sugli insediamenti minoritici dei primi decenni del XIII secolo, dall'altro, sulla viabilità esistente nello stesso periodo. Via San Daniele del Friuli, Fanna, Polcenigo e Sacile si raggiunge Conegliano in Veneto; Asolo, Castelfranco Veneto e Camposampiero avvicinano il pellegrino a Padova. Anche in questo caso "il contributo della storia (e della geografia) era stato sollecitato ... [per] dare corpo e sostanza alle tradizioni gemonesi della presenza del Santo lusitano, con il Santuario patavino e con la spettacolare rete del Cammino che si andava allargando a tutta la penisola, dalla Sicilia al Friuli"¹⁴.

12 [Ref. 15, pp. 21-22].

13 [Volpe, P., 2018, p. 26].

14 [Tilatti, 2021, p.9].

Oltre la devozione: il Cammino come fattore di sviluppo

Il CSAnt ha un significato devozionale non solo per la meta ma anche per l'amplessima rete di emergenze antoniane – chiese, santuari, conventi, iconografie, tradizioni, feste – sviluppatesi nei secoli in ogni area della penisola: un cammino nel nome di Sant'Antonio ha anche significative qualità antropologiche, storiche e culturali.

Il nuovo e lungo itinerario che coprirà tutta la penisola da sud a nord - attraversando territori e paesaggi molto diversi - contiene anche opportunità di crescita e di sviluppo economico, di turismo sostenibile in aree e territori lontani dai flussi turistici consolidati; può diventare una grande opportunità per le regioni meridionali attraversate – dalla Sicilia alla Campania –, un'occasione importante soprattutto per le piccole comunità meno coinvolte dai flussi turistici in ogni regione attraversata, una forma di "turismo lento" o "esperienziale".

Da un punto di vista metodologico, le delibere delle diverse giunte di Regioni e Comuni, sensibilizzati su obiettivi e azioni relativi al CSAnt, forniscono indicazioni utili a decifrare e comprendere le concrete potenzialità del processo di "costruzione" del Cammino e soprattutto la sua capacità di essere – oltre ad una diversa modalità di concepire il turismo e lo sviluppo ad esso legato in alcuni contesti, spesso marginali – anche un potenziale strumento di pianificazione e di formulazione di politiche innovative.

In particolare, l'analisi dei documenti istituzionali dei tre Comuni indicati ha orientato l'analisi, a integrazione delle già citate fonti agiografiche e storiche sulla figura di Antonio e sullo sviluppo di pratiche devozionali dopo la sua morte. Si sono aggiunte poi interviste a rappresentanti delle istituzioni e del clero locali¹⁵, consultazione di contenuti online (descrizioni, post, video, foto) nei siti

15 Sono stati intervistati online, tra il 23/06 e il 13/07/2021, l'assessore alla cultura di Gemona del Friuli (UD), Flavia Virilli, il vice-sindaco di Polla (SA), Giuseppe Curcio, e il rettore del Santuario di Sant'Antonio di Capo Milazzo (ME), Don Carmelo Russo, su ruolo dell'ente nel progetto, relazione tra risorse territoriali e turismo, luoghi, manifestazioni devozionali e culturali del culto antoniano. Le interviste sono parte dell'analisi di S. Meneghello sul ruolo del paesaggio nello sviluppo del CSAnt in chiave turistica. Il focus è parte della sua ricerca dottorale in Studi Geografici -in corso- nell'ambito del percorso interateneo Università di Padova, Università Ca' Foscari Venezia, Università di Verona.

e profili social del progetto e di Santuari, eventi, associazioni¹⁶, itinerari turistici delle tre aree.

La rete di luoghi, traiettorie e paesaggi del Cammino

La presenza di luoghi fisici collegati alla figura del Santo è elemento chiave nella strutturazione dell'itinerario religioso. Varietà e unicità delle risorse di contesto favoriscono lo sviluppo del progetto in chiave turistica (Montaguti & Meneghello, 2018).

Capo Milazzo è punto di partenza fisico del percorso. Il santuario è collocato sullo strapiombo dell'omonimo capo, in un paesaggio costiero di ineguagliabile bellezza. Dal 2019 Capo Milazzo è area marina protetta per la florida biodiversità, chiamata ad essere attrattiva turistica¹⁷. La chiesa è stata edificata dove il Santo si sarebbe rifugiato dopo il naufragio nel gennaio 1221 di ritorno dall'Africa prima di spostarsi a Messina.

In mancanza di evidenze storico-agiografiche sul Santo, le fonti aiutano a spiegare l'origine della devozione in alcune specifiche aree della penisola facendo riferimento alla loro localizzazione lungo direttrici di percorsi preesistenti, di epoca romana, o coeve al periodo medievale in cui si svilupparono le più importanti vie di pellegrinaggio, solcate da genti locali, mercanti e pellegrini. Si tratta di un elemento chiave nell'individuazione delle tratte che collegano i luoghi antoniani più significativi (Careggio Frassy, 2020).

In questa tipologia di località rientra il Comune di Polla, capofila di un'area, il Vallo di Diano, particolarmente attiva nello sviluppo e ampliamento da sud a nord del CSAnt. Il fertile altopiano è con il Cilento Parco Nazionale¹⁸ e con i siti archeologici di Paestum e

16 In particolare nei canali web collegati agli eventi del progetto "Antonio 20-22" per gli 800 anni della vocazione francescana di Antonio e del suo arrivo in Italia, si segnala la narrazione del pellegrino, Jorge Lozano Leitão, che dal 7/6/2021 ha percorso a piedi l'intero cammino da Capo Milazzo (<https://www.antonio2022.org/>; <https://www.facebook.com/santantonio2022>).

17 Dall'intervista al rettore del Santuario di Sant'Antonio emerge la collaborazione allo sviluppo del progetto CSAnt di soggetti come l'Area Marina Protetta e il Museo del Mare. La sfida, anche turistica, è conciliare in questo contesto il tema dei cammini generalmente associato all'entroterra con quello della navigazione e del mare.

18 Dal 1997 Riserva della Biosfera MAB Unesco e dal 2010 geoparco Unesco per l'eccezionalità del terreno sia nella costa che nell'entroterra oltre che per la natura geologica delle rocce.

Velia e la Certosa di S. Lorenzo a Padula Patrimonio Unesco dell'Umanità come paesaggio culturale¹⁹.

Per la sua posizione, il Vallo è da sempre zona di transito. La *Lapis Pollae*, testimonianza più rilevante di epoca romana nel Vallo, e il Ponte Popilio evidenziano come lo stesso territorio comunale fosse area di passaggio obbligato lungo la Via Popilia-Annia. I luoghi di assistenza, devozione e pellegrinaggio, espressioni delle varie forme di monachismo presenti nel salernitano prima del 1200²⁰, potevano favorire la convergenza nel territorio di fedeli che percorrevano le antiche vie dal sud e che si dirigevano verso Roma e Assisi.

Nel 1541 venne ultimato il Santuario di Sant'Antonio, sopra l'omonima collina, secondo lo stile delle chiese francescane. L'edificio si fonde con il paesaggio circostante aprendo suggestive finestre sul Vallo descritte con entusiasmo da moderni pellegrini e visitatori tramite siti di cammini religiosi e altri di recensioni turistiche.

Infine, altra località di interesse è Gemona del Friuli per la presenza del primo santuario antoniano. Le fonti associano la probabile frequentazione di questi luoghi da parte di Antonio alla presenza di una comunità di frati minori dagli inizi del 1200. Il santuario si colloca in un contesto variegato dove dialogano diversi paesaggi, da quello pianeggiante e fluviale a quello delle Prealpi Giulie. Da un punto di vista turistico si valorizza il passaggio della Romea Strata dal Baltico a Roma e il vicino Cammino di San Cristoforo²¹.

La rete di pratiche del Cammino

L'aspetto devozionale rappresenta uno degli aspetti maggiormente indagati e valorizzati

19 <http://whc.unesco.org/en/list/842/documents/>. È anche area rilevante della Dieta Mediterranea, dal 2010 Patrimonio immateriale Unesco. L'intervista al vicesindaco di Polla fa emergere la vivace progettualità di area che ha portato nel tempo ai diversi riconoscimenti.

20 <https://monacincammino.it/>

21 Dall'intervista all'assessore di Gemona del Friuli emerge come il Comune in coordinamento con le strategie regionali stia mettendo a sistema i diversi percorsi per uno sviluppo coordinato del turismo religioso abbinato a pratiche di turismo lento. La collaborazione del Comune con diocesi, parrocchia, Associazione del Cammino di Sant'Antonio, pro loco, Gal Montagna Leader è risultata fondamentale per l'implementazione del progetto a partire dal lavoro di tracciatura dell'itinerario, posizionamento della segnaletica, creazione del sito con la mappa del dettaglio di raccordo tra tappe e collegamenti con altri percorsi.

nel processo di strutturazione del percorso. Oltre al ruolo svolto dalla Basilica patavina nelle mobilità e pratiche devozionali, in tutto il Sud Italia Antonio è uno dei Santi più amati e venerati. In numerose città e paesi il Santo padovano è patrono.

I documenti di adesione al progetto²² e le interviste effettuate descrivono forme di devozione millenaria attraverso la specificità delle pratiche, la numerosità dei devoti durante gli eventi o tutto l'anno, l'attrattiva del contesto reso vivo dal calendario religioso. Emerge spesso la commistione di pratiche religiose e pagane, il ruolo di apparati effimeri come luminarie e banchetti, il coinvolgimento della comunità nei riti di benedizioni, nelle processioni, nell'organizzazione dei momenti ludici.

A Capo Milazzo, gli elementi devozionali del "paesaggio antoniano" si manifestano in forme tradizionali di visita e preghiera individuale nel Santuario con interazioni "minimali" tra devoti, visitatori, abitanti e spazi del culto. Più in particolare, la devozione si esprime con il pellegrinaggio notturno a piedi verso il Santuario che ogni anno, nella notte tra il 12 e il 13 giugno, origina un flusso di partecipanti, con bambini, giovani, famiglie e comunità parrocchiali da tutto il comprensorio. Nell'ambito del progetto CSAnt, le associazioni locali collegate al Santuario hanno iniziato a mobilitare, attualizzandoli, elementi del culto locale presso le scuole.

Anche a Polla la devozione antoniana è ancora molto sentita. Il Santuario, detto di Sant'Antonio, ogni anno in occasione delle celebrazioni di giugno, è frequentato da numerosi fedeli e turisti. La sera del 12 giugno viene organizzata la processione con la statua del Santo che attraversa tutti i quartieri per la benedizione. Frati del Santuario e associazioni locali²³ lavorano durante tutta la tredicina. Nelle due settimane si svolgono manifestazioni culturali, enogastronomiche e ricreative per la comunità. Da giugno 2010 le pratiche devozionali sono aumentate a seguito del fenomeno prodigioso di lacrimazione dell'antica statua lignea del Santo. Pellegrini e semplici visitatori sempre più numerosi si recano al Santuario, desiderosi di affidare al Santo preghiere, ansie e gioie o per semplice curiosità.

22 Si tratta di delibere di 4 Regioni (Veneto, Friuli, Umbria e Calabria), 2 Città Metropolitane, 2 Province e 57 Comuni.

23 Dall'intervista al vicesindaco di Polla emerge il ruolo di associazioni culturali come Sant'Antuniello e Liliium che animano le celebrazioni antoniane.

Infine, anche a Gemona del Friuli dove il Santo è patrono, l'importanza dell'aspetto devozionale è tuttora vivo. Il "paesaggio antoniano" si ripropone con solennità anche qui ogni anno il 13 giugno a seguito della festa patronale e la processione con la statua del Santo lungo le principali vie della città. Il rito è molto partecipato da comunità e istituzioni. La devozione è testimoniata anche dalle continue visite al santuario durante l'anno di fedeli sia locali che da paesi esteri, dai numerosi ex voto collocati in ampi spazi del santuario e dal bollettino trimestrale redatto dai frati per tenere simbolicamente viva l'interazione con i devoti.

La rete di attori e politiche del Cammino

I documenti istituzionali che sanciscono le manifestazioni di interesse verso il progetto offrono interessanti elementi per comprendere alcuni passaggi ricorrenti nelle scelte che definiscono questa fase di strutturazione del Cammino da Capo Milazzo o da Gemona del Friuli verso Padova.

Sicuramente il patrocinio istituzionale a livello nazionale (Mibact) a favore di tutti i Cammini al fine di strutturare una rete di mobilità "dolce" basata su un'infrastruttura intermodale di vie verdi nazionali insieme all'attivazione dell'Atlante dei Cammini per il loro riconoscimento e censimento ha favorito le spinte locali verso la realizzazione del progetto.

Le amministrazioni comunali finora coinvolte, tra cui le tre descritte, ribadiscono nei documenti punti di forza e opportunità che riguardano oltre alla valorizzazione degli aspetti religiosi e devozionali soprattutto quelli di sviluppo territoriale. Si sottolinea la possibilità di lavorare agli elementi che configurano il Cammino come potenziale itinerario culturale di grande interesse europeo; l'inquadramento dei cammini religiosi nelle progettualità più ampie sulle forme di turismo lento che già in epoca pre-pandemica orientavano verso fruizione sostenibile dei luoghi, riscoperta delle tradizioni locali e promozione delle risorse naturalistiche, storico-artistiche e paesaggistiche; la funzionalità del Cammino come strumento di tutela e presidio del paesaggio anche attraverso la valorizzazione di aspetti di viabilità o infrastrutturali ora dismessi o in disuso; la possibilità di collegare il Cammino a progetti territoriali già presenti nelle aree coinvolte e attivati da soggetti locali quali Comunità

montane e Gal; la capacità dei Cammini di attivare localmente non solo le istituzioni ma anche il mondo dell'associazionismo sia laico che religioso con forme inclusive di cittadinanza attiva che favoriscono impegno nel sociale e nella tutela e valorizzazione del patrimonio.

Come confermato dai referenti istituzionali, i Comuni in questa fase possono avere un ruolo propulsore nel progetto. Nei documenti è ricorrente l'impegno ad attivare sinergie sia orizzontali con comuni limitrofi, imprese turistiche, associazioni di categoria e di cittadini che verticali con le istituzioni regionali per le attività di strutturazione, manutenzione e promozione del Cammino.

Conclusioni

L'analisi ha permesso di osservare le molteplici componenti del "paesaggio antoniano" in tre Comuni del CSAnt aderenti al progetto di espansione lungo nuove direttrici: Capo Milazzo in Sicilia, all'inizio del Cammino, Polla in Campania, esempio di comune attraversato nell'itineranza verso nord, e Gemona del Friuli verso Padova, luogo del ministero francescano.

Si riconoscono elementi ricorrenti e diversificati. Oltre alle valenze paesaggistiche e del patrimonio, c'è la capacità di mobilitare pratiche religiose e forme di socialità che generano valore culturale favorendo interazioni significative nella e con la comunità ospitante da parte dei diversi fruitori.

Sulla base dell'analisi è possibile considerare i tre comuni osservati evidenziando il loro ruolo nel progetto in base al valore sia religioso che di sviluppo territoriale.

Milazzo è con Padova comune "simbolo" del Cammino. Da solo, per gli aspetti agiografici e la presenza di elementi devozionali chiave ma anche per obiettivi turistici, ha un ruolo strategico nel coinvolgimento di altri territori della tratta siciliana verso l'implementazione di progetti congiunti.

Pur in mancanza di fonti storiche e agiografiche sul Santo, Polla svolge un ruolo "aggregante" per le traiettorie della spiritualità e le reti tra attori coinvolti.

Gemona ha, infine, una funzione "nodale" imprescindibile rispetto ad una mappa già significativa di luoghi e direttive della religiosità frutto di progettualità territoriali mature. Nelle due località meridionali il progetto intende valorizzare luoghi considerati secondari rispetto a poli e circuiti più noti anche turistici. Nel caso di Gemona viene data nuova luce a luoghi antoniani noti e pun-

tuali nell'ambito di progettualità regionali e sovra-regionali di valorizzazione turistica di percorsi storico-religiosi ampi.

Queste considerazioni possono orientare la futura progettualità del Cammino nel processo di coinvolgimento di altri territori e dare indicazioni ad altre aree che decidono di puntare su questo tematismo. Futuri ambiti di approfondimento del CSAnt possono riguardare l'utilizzo del concetto polisemico (Castiglioni, 2002) di paesaggio come filtro privilegiato per comprenderne appieno la triplice dimensione fisico-materiale, sociale-esperienziale, e culturale-simbolica, anche in riferimento al tema del nesso "paesaggio-turismo" (Meneghello, 2021).

© Riproduzione riservata

Bibliografia

- Azzari, M., e 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 F. Salvatori (Ed.), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano, Roma 7-10 giugno 2017, pp. 935-944.
- Roma, Italia: Associazione dei Geografi Italiani (AGEI)
- Barber R. (1991). *Pellegrinaggi. I luoghi delle grandi religioni*. Egic, Genova
- Bertazzo L. (2021). "Da Fernando da Lisbona ad Antonio di Padova: evoluzione e scelte di un francescano del XIII secolo" in *Come frati minori vanno per via. Antonio di Padova, i Minori e le strade nel Friuli medievale* (a cura di Tilatti A.). Centro Studi Antoniani, Padova
- Careggio Frassy P. (2020). "Il pellegrinaggio in Valle d'Aosta" in *Cammino. Geografie di viaggio e pellegrinaggio* (a cura di Mercatanti, L., & Messina, G.). Nuova Traubern, Torino.
- Castiglioni, B. (2002). *Percorsi nel paesaggio*. Giappichelli, Torino
- Costa, N. (1995). "Il turismo religioso: definizioni e caratteristiche". *Annali Italiani del turismo internazionale* 1(2), 121-168
- Durán-Sánchez, A., Álvarez-García, J., Río-Rama, D., De la Cruz, M. & Oliveira, C. (2018). "Religious tourism and pilgrimage: Bibliometric overview". *Religions* 9(9), 249, 1-15
- Della Dora, V. (2012). "Setting and blurring boundaries: Pilgrims, tourists, and landscape in Mount Athos and Meteora". *Annals of Tourism Research* 39(2), 951-974
- Gambosio V. (1981). *Fonti agiografiche antoniane* (a cura di). Edizioni Messaggero, Padova.
- .*Guida al Cammino di Sant'Antonio* (2018). Terre di Mezzo e Messaggero di Sant'Antonio, Milano e Padova
- Horst E. (1994). *Federico II di Svevia. L'imperatore filosofo e poeta*. Rizzoli, Milano.
- Lopez, L. (2013). "How long does the pilgrimage tourism experience to Santiago de Compostela last?". *The international journal of religious tourism and pilgrimage* 1(1), 1-14
- Meneghello, S. & Mingotto, E. (2020). "Local active engagement as an effective tool for sustainable tourism development: first considerations from the European Cultural Routes Case". *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 248, 1-12
- Meneghello, S. (2021). "The Tourism-Landscape Nexus: Assessment and Insights from a Bibliographic Analysis". *Land*, 10(4), 417, 1-25
- Montaguti F. & Meneghello S. (2018). "L'ascesa del turismo del paesaggio culturale", in *Rapporto sul Turismo Italiano - XXI edizione 2016/2017* (a cura di Becheri E., Micera R. & Morvillo A.). Napoli: Rogiosi, 665-675
- Montaguti F., Meneghello S. D'Emilia Y. & Meglioli E. (2019). "I turisti esperienziali: chi sono, dove sono e come raggiungerli", in Becheri E., Morvillo (a cura di), XXIII ed. *Rapporto sul Turismo Italiano, 2018-2019*, 565-577
- Pátron; Terzidou, M., Scarles, C. & Saunders, M. N. (2018). "The complexities of religious tourism motivations: Sacred places, vows and visions". *Annals of Tourism Research* 70, 54-65
- Rabbiosi, C. (2021). "Performing a walking holiday: Routing, immersing and co-dwelling". *Tourist Studies*, 1-20
- Tilatti A. (a cura di, 2021). *Come frati minori vanno per via. Antonio di Padova, i Minori e le strade nel Friuli medievale*. Centro Studi Antoniani, Padova.
- Volpe P. (2018). *Valutazioni e questioni preliminari intorno alla proposta del Cammino di Sant'Antonio. Capo Milazzo - Assisi - Padova*. CLEUP, Padova
- Von Saucken, P. C. & Asolan, P. (2009). *Cammini in Europa: pellegrinaggi antichi e moderni tra Santiago, Roma e la Terra Santa*. Terre di mezzo, Milano



Vecchie strade per nuove pratiche. Il ruolo dei tracciati minori nelle configurazioni future del territorio veneto

di Luca Velo

La realizzazione del sistema autostradale italiano ha accompagnato la diffusione di massa dell'automobile come mezzo di locomozione privilegiato, garantendo accessibilità e comfort anche a strati di popolazione abituati, prevalentemente per ragioni economiche, a spostarsi a piedi, in bicicletta o, alla meglio, con qualche biciclo motorizzato. Il processo di riconfigurazione stradale avvenuto già prima della Seconda Guerra mondiale, ha imposto in qualche decennio, un nuovo paradigma di mobilità al Paese. In alcune regioni come il Veneto, la collisione improvvisa tra un mondo sostanzialmente contadino, legato a sistemi di organizzazione mezzadrile, e un processo di rapida industrializzazione ha sortito a partire dagli anni Settanta una serie di ricadute territoriali evidenti. Molti dei tracciati agricoli hanno subito un rapido degrado e un sostanziale abbandono, rientrando solo parzialmente nei processi di recupero e di risistemazione da parte delle amministrazioni locali. Oggi si assiste a una generale riscoperta. Non solo dal punto di vista della qualità paesaggistica, ma soprattutto a livello infrastrutturale si va recuperando un deposito esistente di strade secondarie o terziarie che, in alcuni tratti, hanno cominciato ad essere attraversate intensamente da una mescolanza di flussi di mezzi diversi, anche con conseguenze pesanti in termini di sicurezza¹. Al deposito millenario e minuto di fossi e strade bianche che nei secoli hanno dato forma al paesaggio veneto, si sovrappone un supporto altamente specializzato, fatto di strade asfaltate. È evidente che tale impatto sull'assetto paesaggistico delle infrastrutture per la mobilità ha segnato fortemente sia la natura stessa dei tracciati che l'immaginario di tali ambiti. Spesso le strade

¹ L'Istat rileva che rispetto un trend generale di riduzione dell'incidentalità, le strade extraurbane secondarie sono quelle in cui permangono valori elevati (Istat- Istituto Nazionale di Statistica. Incidenti stradali, 22 luglio 2021).

Old roads for new practices. The role of minor routes in the future configurations of the Veneto region

by Luca Velo

Supports for active mobility extend densely across the territory of the Veneto region, exploiting a broad legacy of secondary and tertiary routes. In spite of the impetuous process of road building in the Veneto, certain minor routes have in part maintained their historical ties to the agricultural use of the territory. Today these dirt or partially asphalted roads have become the supports for new travel practices, offering alternatives to the consolidated bicycle and pedestrian routes, with new forms of accessibility and leisure. The system constituted by agricultural spaces, the minor water networks, the lower-level routes and new practices in the enjoyment of the territory- especially by more fragile subjects- constitute the base condition for developing a concept of territorial project. The project, in the form of a scenario, intercepts possible new outlooks and actions for the territory of the Veneto region. In light of the risks and challenges posed by the environment and climate, as well as the need to reformulate new conditions for spatial justice, this article proposes a reinterpretation of research studies that have addressed the theme in recent years and indicates a possible research programme for the future.

Nella pagina a fianco: le strade bianche, soprattutto a ridosso dei tracciati idrografici, minori possono concorrere alla definizione di uno scenario di mobilità alternativo all'uso estensivo dell'automobile di proprietà. Fiume Muson, nei pressi di Mirano (VE). Foto dell'autore.



1 - Alcune strade bianche, ad uso esclusivamente pedonale o ciclabile, definiscono spazialità interessanti nei rapporti paesaggistici con gli elementi vegetali e arborei spontanei. (Foto dell'autore)

bianche sono considerate come carrarecce secondarie o terziarie, ambiti difficili per garantire comfort di percorrenza e accessibilità alle diverse parti della città, sottostimando l'effettivo valore e potenziale. È pur vero che se si osservano i contesti periurbani veneti, oggi le strade bianche stanno offrendo un sostanziale contributo in termini di accessibilità e penetrazione nel paesaggio agricolo oltre che di connessione con le reti infrastrutturali superiori.

Questo contributo si interroga sul ruolo che le strade bianche o terziarie nei contesti urbani del territorio veneto, caratterizzati dalla bassa densità, potrebbero svolgere. L'ipotesi che la riflessione avanza ripercorre il ruolo di una "infrastruttura di sfondo" importantissima, capace di collaborare operativamente nella definizione di un'immagine futura di questi territori, soprattutto orientando possibilità di governo e strumenti di progettazione atti a rafforzare usi e pratiche già rintracciabili sul territorio. Attivando una stretta collaborazione tra la disponibilità di spazi e attrezzature collettive, accanto alle problematiche legate alle fragilità idrauliche e le opportunità di un'agricoltura multifunzionale capace di rafforzare le reti ecologiche minute (biodiversità e microclima) associate ai sistemi di più grande scala come le *green way* e le trame a sostegno della mobilità attiva iscritte nei

programmi locali². Per dare forma a questa idea occorre assumere una logica proiettiva, in grado di accelerare alcune strategie tendenziali, riconoscendo nel territorio contemporaneo alcuni capisaldi capaci di garantire una corrispondenza tra i sistemi ecologici ed infrastrutturali presenti e un possibile progetto. Entrano in gioco elementi importanti come i possibili sistemi residenziali, gli spazi pubblici attrezzati, le scuole, gli ambiti produttivi e i margini agricoli. A questi si associano inoltre una serie di spazialità che, all'interno dello spazio contemporaneo, hanno assunto ruoli centrali ma non sempre definiti da funzioni stabili, luoghi in cui si esplicano attività temporanee, sportive o ludiche, spazi d'incontro informale, *playground* innervati da possibili percorsi tracciati unicamente dalle pratiche che si combinano con piste ciclabili, marciapiedi, strade bianche o frammenti di infrastrutture per la mobilità, quindi strade o piste ciclabili. Si tratta di tracciati fatti di terra o erba battuta, lacerti di asfalto o cemento che svolgono un ruolo importante

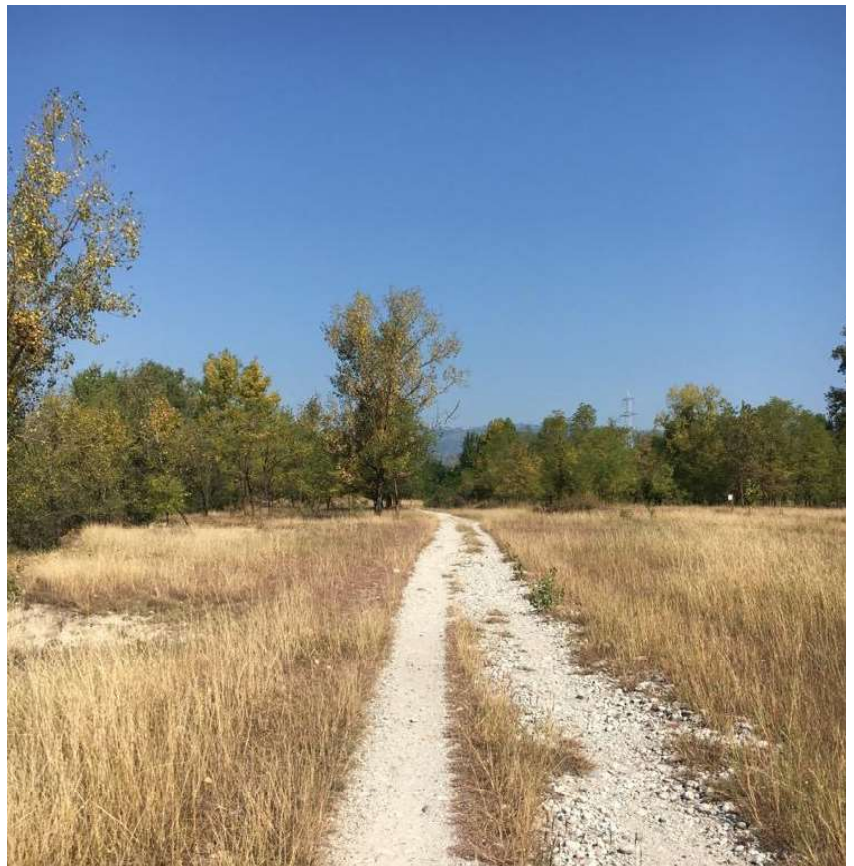
2 I documenti programmatici (PUMS- PMS presenti in molte città venete, considerano in modo centrale il ruolo dei supporti offerti dalle strade bianche per la mobilità ciclistica). I PUMS di Venezia, Padova e Treviso per esempio includono la rete di strade bianche nelle strategie di implementazione della mobilità sostenibile.

nella capacità di riconnettere e, garantire accessibilità a servizi e attrezzature pubbliche oltre che una fruizione lenta e attenta alle pratiche della vita quotidiana (Secchi, 2001). Il campo d'indagine privilegiato, una sorta di sfondo di osservazione di alcune pratiche, è offerto dal Veneto, perché oggetto di numerose ricerche su scala territoriale e ambito di esplorazione per garantire sotto forma di progetto e azione un'articolata gamma di condizioni riferibili a questo tipo di reti³.

Una dimensione nascosta della pratica

In un saggio di ormai qualche decennio fa intitolato: *La dimensione nascosta*, Edward T. Hall, antropologo e sociologo statunitense sottolinea l'impatto del comportamento prossemico nello spazio fisico sulle varie forme di comunicazione interpersonale. Secondo Hall studiare la prossemica diventa prezioso non solo per capire il comportamento delle persone negli spazi del loro quotidiano ma soprattutto per la possibile riorganizzazione spaziale all'interno delle loro città, operazione direttamente funzionale al progetto. In definitiva la prossemica si rivela come una dimensione nascosta che fatica a trovare un proprio statuto nelle operazioni di descrizione e di rilievo dello spazio urbano da parte dell'architetto urbanista ma che meriterebbe un possibile approfondimento. Lo spazio offerto dai contesti sopra indicati diventa un campo di riflessione interessante dove poter valutare alcune pratiche che si sostengono principalmente non solo dalle scelte, legate alle possibilità dei fruitori di reti minori di mobilità (individuali), ma anche da alcuni recapiti privilegiati che costituiscono ambiti di condivisione e di servizio collettivo. In tali spazi è centrale il comportamento, in termini di ricerca e uso di ambiti di riconnessione delle differenti reti di mobilità intercettabili dai comportamenti quotidiani dei fruitori. Un campo tematico complesso

3 Il Veneto è stato oggetto di alcune importanti ricerche sul tema infrastrutturale: *RETURB - Grandi reti e trasformazioni urbane in Italia*, ricerca nazionale Murst 40% 1995-96 (coord. A. Clementi, responsabile unità Venezia B. Secchi); *INFRA Architettura del territorio e infrastrutture nei paesaggi della nuova urbanizzazione*, Murst 40% 1999/2003 (coord. naz. A. Isola, responsabile scientifico unità di Venezia, G. Lombardi); *Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano*, (PRIN 2007-2008 coord. nazionale B. Secchi); *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*, (PRIN 2013-2016 coord. Nazionale R. Bocchi).



ma che trova un punto di partenza in quelli che si definiscono spazi di welfare, la cui costruzione nel tempo si lega a percorsi molto differenti: in primis alla realizzazione degli standard urbanistici. Tali spazi sono prevalentemente l'esito della legge del 1968 e, in periodi più recenti, si legano a una ritrovata sensibilità ambientale, in parte promossa da una indiscutibile cultura del green che fortunatamente si sta diffondendo. A questo si associano crescenti bisogni e necessità di spostamento di soggetti maggiormente fragili (fisicamente o economicamente) che ritrovano nei sistemi di collegamento secondario o terziario dei "passaggi facilitati" da percorrere per ragioni di sicurezza (minore passaggio veicolare, velocità controllate dalla sezione stradale spesso ristretta o intervallata da elementi di ostacolo come gli alberi ecc.) o di effettiva comodità (alberature, rapporto con lo spazio aperto, possibilità di incontro ecc.). La lista dei possibili recapiti che riconfigurano questo territorio è lunga e ricorre negli ambiti periurbani del Veneto, proponendo connessioni con le attrezzature parrocchiali, i plessi scolastici, quelli sportivi e sanitari, ma anche con elementi territoriali come le alzaie dei fiumi, le oasi faunistiche e le aree per il tempo libero cui si associano i campi attrezzati per pic-nic, per incontri di comunità o per pratiche collettive di tempo

2 - Carrareccia a ridosso dell'alveo del fiume Brenta utilizzata come supporto preferenziale per le forme di ciclismo alternativo come mountain bike o gravel. (Foto dell'autore).

3 - Carrareccia posta in quota rispetto al piano di campagna e al tracciato del fiume, nei pressi di Carmignano di Brenta (PD). Le originarie esigenze idrauliche di costruzione delle infrastrutture della mobilità minore, oggi consentono forme di mobilità dolce entro prospettive paesaggistiche variabili. (Foto dell'autore)



4 - Nella pagina a fianco, in alto: le strade bianche come occasioni per riconfigurare rapporti ecologici tra spazi della mobilità attiva e reticoli idrici. Fiume Marzenego, nei pressi di Martellago (VE). Foto dell'autore.

5 - Nella pagina a fianco, al centro: le strade bianche come luoghi privilegiati dove poter riconoscere nuove pratiche sociali e per il tempo libero. Fiume Marzenego, nei pressi di Martellago (VE). Foto dell'autore.

6 - Nella pagina a fianco, in basso: le strade bianche come ambiti strategici per il progetto di riequilibrio tra spazi aperti e aree agricole periurbane. Campalto (VE). Foto dell'autore.

libero (*bird-watching*, pesca, lettura, feste paesane ecc.). Le pratiche collettive caratterizzano peculiarmente a livello locale questi spazi che spesso rimangono esclusi da una trama a sostegno della mobilità attiva (pedonale o ciclistica) esito di progetti integrati. Il più delle volte i reali sistemi di connessione sono l'esito di una conoscenza contestuale e di pratiche capillari sul territorio, capaci di definire geografie complesse e tracciare percorsi riconoscibili unicamente dagli stessi soggetti che le praticano. Quali scenari si aprono dunque per queste connessioni che si sostengono da frammenti infrastrutturali differenti ma di livello solo apparentemente inferiore nel territorio entro il quale si collocano? È forse possibile ipotizzare a partire dalle pratiche e da alcune porzioni di elementi dell'infrastruttura spugnosa di questo territorio (Secchi, Viganò, Fabian, 2016), spesso poco considerati dagli enti locali per le difficoltà manutentive, gli elementi per un nuovo modo di attraversare, fruire e godere anche visivamente e paesaggisticamente di questo territorio, gettando le basi per una alternativa forma di mobilità, con alla base una condizione di urbanità differente ma non alternativa all'uso dell'automobile quanto integrativa, in grado d'imporsi come modello di mobilità per questo territorio?

Supporti

Nei contesti periurbani veneti almeno due sono gli elementi che propongono, in maniera integrata, uno sguardo paesaggistico interessante e la possibilità di un ripensamento complessivo dell'uso del territorio. Da un lato lo spazio per l'agricoltura, per quanto frammentato e parcellizzato, propone ancora alcuni lacerti di paesaggi rurali tradizionali (Ferrario, 2019), dall'altro, quello dell'acqua struttura una fortissima sinergia con la gran parte della trama infrastrutturale minore, penetrando all'interno dei contesti più marginali rispetto ai recapiti più densi, raggiungendo vecchie corti agricole, case isolate, piccoli recapiti per l'agricoltura e l'allevamento. Appare chiaro che la riflessione si sviluppa anche sul ruolo che lo spazio coltivato può svolgere all'interno di un alternativo immaginario per il futuro, sempre più in discussione rispetto i sostegni offerti dalle politiche comunitarie⁴. Se i bacini idrici, alle diverse scale, tendono a irradiarsi sul territorio proponendo una presenza dell'acqua capil-

4 Uno degli obiettivi del FEASR- Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale, iscritto nel PSR (Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020) rientrava puntualmente nel ripristino di strade e acquedotti rurali a servizio delle aziende agricole locali.

lare e diffusa con conseguenti effetti sui continui rischi idraulici, diventa necessario un ripensamento integrato tra i sistemi agricoli e quelli idraulici laddove i tracciati secondari possano mantenere alcune caratteristiche precise (come la permeabilità del supporto, il livello stradale leggermente sopraelevato, la manutenzione del margine della sezione, l'asfaltatura ecologica laddove necessario, la continuità delle alberature compatibili con le funzioni agricole ecc.) a garanzia di una sostanziale qualità spaziale legata al comfort, alla sicurezza e alla sostenibilità ambientale. In particolare queste considerazioni coinvolgono ancora una volta il reticolo idrografico minore che in questa porzione di pianura è spesso accompagnato da filari di gelsi che ne strutturano una qualità ecologica, dettata da biodiversità e assorbimento di CO₂, paesaggistica e spaziale. Allo stesso tempo, considerando che le attività agricole producono impatti significativi sulla qualità dell'acqua e dell'aria, sul mantenimento della produttività dei suoli, sul consumo di energie fossili e sulla biodiversità, uno scenario di riferimento si articolerebbe anche sulla possibilità di costruire nuove reti ecologiche inscritte in filiere alimentari più razionali e sostenibili (De Marchi, 2020, 80-105). Anche il suolo agricolo sarebbe iscritto all'interno di un processo puntuale di revisione del significato del suo valore, non solo produttivo ma ecologico, proprio in aderenza a norme su scala nazionale che indicano una via, non del tutto raggiunta, verso un arresto del suo consumo accanto a processi di rinaturalizzazione e rigenerazione. Questi spazi che si combinano tra ambiti agricoli, idraulici e le frange di un'urbanizzazione diffusa e scarsamente specializzata, lasciano lo spazio ad alcune strade bianche che offrono la possibilità di un progetto di ripensamento e di riprogetto capace di giocare sul duplice fronte del mantenimento e del potenziamento, concepibile non come spazio infrastrutturale ma come ambiti di stratificazione di usi e di funzioni che dal fossato alla strada bianca, dai tratti di manto erboso ai filari possa ridare accessibilità, migliore efficientamento nella capacità di ritenzione delle acque.

Possibili scenari e strategie per una ricerca

Date queste premesse occorre domandarsi quale tipo di scenario potrebbe risultare qualora un possibile progetto alla scala del territorio mettesse in valore un supporto dif-



fuso di strade bianche e terziarie a servizio di nuove forme di mobilità attiva capaci di valorizzare spazialità poste nei retri delle strade principali, a scorrimento prevalentemente motorizzato. Sembra utile specificare come in questo caso la scala d'intervento territoriale diventi essenziale nella definizione. Forse questa scala non coincide in maniera puntuale con confini di natura amministrativa, un possibile esempio potrebbe essere offerto dai bacini idrografici, in quando in grado di esplicitare sinergie importanti in termini di azioni sul territorio dei recapiti di governo, le Autorità di Bacino, ma soprattutto con la possibilità di disegnare una riconfigurazione paesaggistica offerta da un supporto esistente costituito dal sistema delle acque minori e dalle aree coltivate ma anche da elementi fisico spaziali più puntuali e discontinui come: le recinzioni, le siepe, i giardini privati e i sistemi delle alberature. Va precisato che questo scenario è stato già esplorato in ricerche pregresse (Fabian, 2014, 267-300) ma forse in questo caso specifico la definizione dei reticoli di percorsi riservati alla mobilità attiva attraverso i quali riconnettere il grande deposito di servizi e di attrezzature collettive. L'integrazione avverrebbe non solo con il reticolo idrografico minore, ai fini di un possibile rafforzamento della capacità delle acque (Tosi, et al. 2014, 161-175), ma anche con possibili pratiche di accessibilità territoriale che riposizionano usi più metropolitani che agricoli o locali. La possibilità di concepire questi tracciati come elementi non solo a sostegno di forme di mobilità attiva ma come ambiti privilegiati della mobilità attiva e quindi maggiormente limitati in termini di accessibilità carrabile permetterebbe di mettere a punto un progetto che includa il potenziamento della riconfigurazione spaziale attraverso uno stock di elementi fisici e spaziali: nuovi reticoli di siepi campestri, azioni di agroforestazione, sistemi di prati e fasce tampone boscate come elementi strutturanti un preciso paesaggio di mobilità, ma soprattutto anche riconoscibili per chi sceglie di evitare l'uso dell'automobile e di accedere in uno spazio confortevole e sicuro, fruibile anche solo per alcuni tratti, prima di reimmettersi nel circuito di mobilità principale ferroviaria o carrabile.

La principale strategia di intervento suggerita investe non tanto un insieme di azioni atte a mappare il deposito infrastrutturale che sta alla base come tessuto isotropo all'interno dei territori; più urgente diventa la conoscenza e la riscrittura delle molteplici

pratiche e degli attori che già usano questo tipo di supporti per la mobilità. Questo dato diventa importante almeno per due ragioni: in primo luogo questi fruitori diventano attenti conoscitori di tali ambiti, in grado non solo di restituire i propri percorsi e quindi le diverse geografie del proprio ordinario, ma di mettere in luce alcuni attraversamenti, criticità e specificità che talvolta unicamente la pratica diretta riesce a mappare. Si tratta il più delle volte di spazialità interstiziali, poste nei retri dei nuclei residenziali oppure a contatto tra piccoli luoghi specializzati di produzione e sistemi infrastrutturali o ancora confini tra proprietà private che subiscono un uso quotidiano ma specifico da alcuni soggetti che conoscono a fondo quel determinato ambito e sul quale, per comodità, riverberano usi non convenzionali. Talvolta alcuni piccoli frammenti di percorsi attraverso prati o terreni battuti riescono a garantire accessibilità complesse, riconnettendo porzioni di piste ciclabili con alcune aree del lavoro. Studiare le modalità di spostamento dei lavoratori non locali per esempio - soggetti per lo più costretti per ragioni economiche a non utilizzare l'automobile e che svolgono lavori domiciliari oppure sono impiegati in alcune piccole imprese della città diffusa veneta localizzati in luoghi talvolta difficilmente accessibili - consentirebbe di costruire una geografia di micro spazialità di connessione estremamente variegata. Questi soggetti sono depositari importanti di una conoscenza delle potenzialità di spostamento all'interno del territorio perché messi nella necessità di raggiungere a piedi o in bicicletta o con i mezzi pubblici in un tempo definito non solo i propri recapiti lavorativi ma talvolta anche le scuole elementari e medie per accompagnare i propri figli, i presidi sanitari o i centri religiosi o sportivi, i municipi o le piccole stazioni ferroviarie intermedie (Velo, 2019).

Il riconoscimento di queste strategie, offerte dalle pratiche sociali all'accessibilità, costituisce quindi un primo obiettivo imprescindibile di lavoro perché garantirebbe un uso e un raggiungimento degli spazi pubblici e collettivi senza percepire limitazioni al proprio diritto allo spazio (Soja, 2010), articolando ai diversi usi, soggetti anche molto diversi tra loro: non solo possibili lavoratori, ma anche sportivi, persone fragili o turisti, senza considerare il fatto che la visibilità e l'estesa accessibilità alle diverse popolazioni migliorerebbe la vivibilità del territorio. Come conseguenza, occorrerebbe mettere in pratica azioni diffuse di risezionamento e

di riprogettazione di tali spazi attraverso le quali poterne incrementare sensibilmente la capacità e la riconoscibilità d'uso includendo, in questa cornice, alcuni processi di messa in sicurezza, possibili ridefinizioni di modesti limiti di proprietà oltre ad azioni sugli elementi verdi esistenti. Ispessimenti, ricuciture e razionalizzazione di siepi o filari, nuove piantumazione, predisposizione o manutenzione di alcuni supporti, illuminazioni. Si pone in questo modo la necessità di ricostruire, attraverso il riconoscimento, la risistemazione e la messa a sistema, di uno strato molto minuto dei sistemi di accessibilità della città diffusa veneta che, in linea con i principi di inclusione sociale e di sostenibilità ambientale, potrebbero ricoprire il duplice ruolo. Se da un lato si offrirebbe un contrasto alla segregazione sociale dovuto alle limitazioni all'accessibilità, soprattutto in simili contesti a bassa densità abitativa (Bozzuto et al., 296-301), dall'altro prenderebbe corpo un progetto implicito di implementazione dei sistemi di mobilità attiva ai fini di una consistente riduzione dell'uso dell'automobile di proprietà. Un ultimo, non per importanza, punto è riferito alla ricostruzione paesaggistica dei sistemi agricoli veneti, talvolta esclusi da riflessioni complesse rivolte ad una maggiore integrazione funzionale riferita a pratiche di uso e di valorizzazione territoriale. Il paesaggio agrario assumerebbe un carattere multifunzionale fortemente interrelato alle pratiche di mobilità attiva, capace di rinnovarsi entro un quadro di valori collettivi, quali la sicurezza (alimentare, idraulica, stradale), il benessere (coltivazioni maggiormente in equilibrio con l'ambiente, sostegno alla biodiversità, maggiore qualità idrica), i corretti stili di vita (sport, inclusione sociale e generazionale). Rimane aperta, e tutta da progettare, entro un simile scenario, la sfida concreta sul coordinamento di queste azioni. È inevitabile pensare al ruolo di regia che spetterebbe al pubblico come possibile promotore degli interventi di ricucitura sui supporti esistenti, riconoscendo e tutelando la rete di strade bianche, incentivando a replicare tali azioni sui sistemi idrici di secondo livello interessati ad accedere alle misure della nuova politica agricola comune (PAC) per quanto concerne operazione di manutenzione e di implementazione del verde, rafforzando in questo modo la trama idraulica, le reti ecologiche e preservando il suolo agricolo con il solo scopo di produzione alimentare. A partire da queste considerazioni, si propone un'immagine ancora più allargabile ai soggetti,

ai bisogni, alle temporalità, alle emergenze che questo scenario potrebbe coinvolgere costruendo fin dall'inizio un nuovo racconto del progetto urbanistico capace d'incorporare anche un possibile sviluppo alternativo e sostenibile.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Bozzuto P., Fabian L., Gandolfi P., Munarin S., Velo L. (2021), "Ripensando il codice della strada: reti e nodi per favorire l'intermodalità e la mobilità attiva", in Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (a cura di), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, Il Mulino, Bologna.

Fabian L. (2014), "Nuove strade a nord-est. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa", in: Calafata A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editore, Roma.

Ferrario V. (2019), *Lecture geografiche di un paesaggio storico, la coltura promiscua della vite nel Veneto*, Cierre Edizioni, Verona.

De Marchi M. (2020), "Foodspace. Leggere le trasformazioni territoriali attraverso lo spazio del cibo: il caso Veneto", in *Archivio di studi urbani e regionali*, fascicolo 128, Franco Angeli Editore, Milano.

Hall E. T. (1966), *The hidden dimension*, Doubleday Editor, New York.

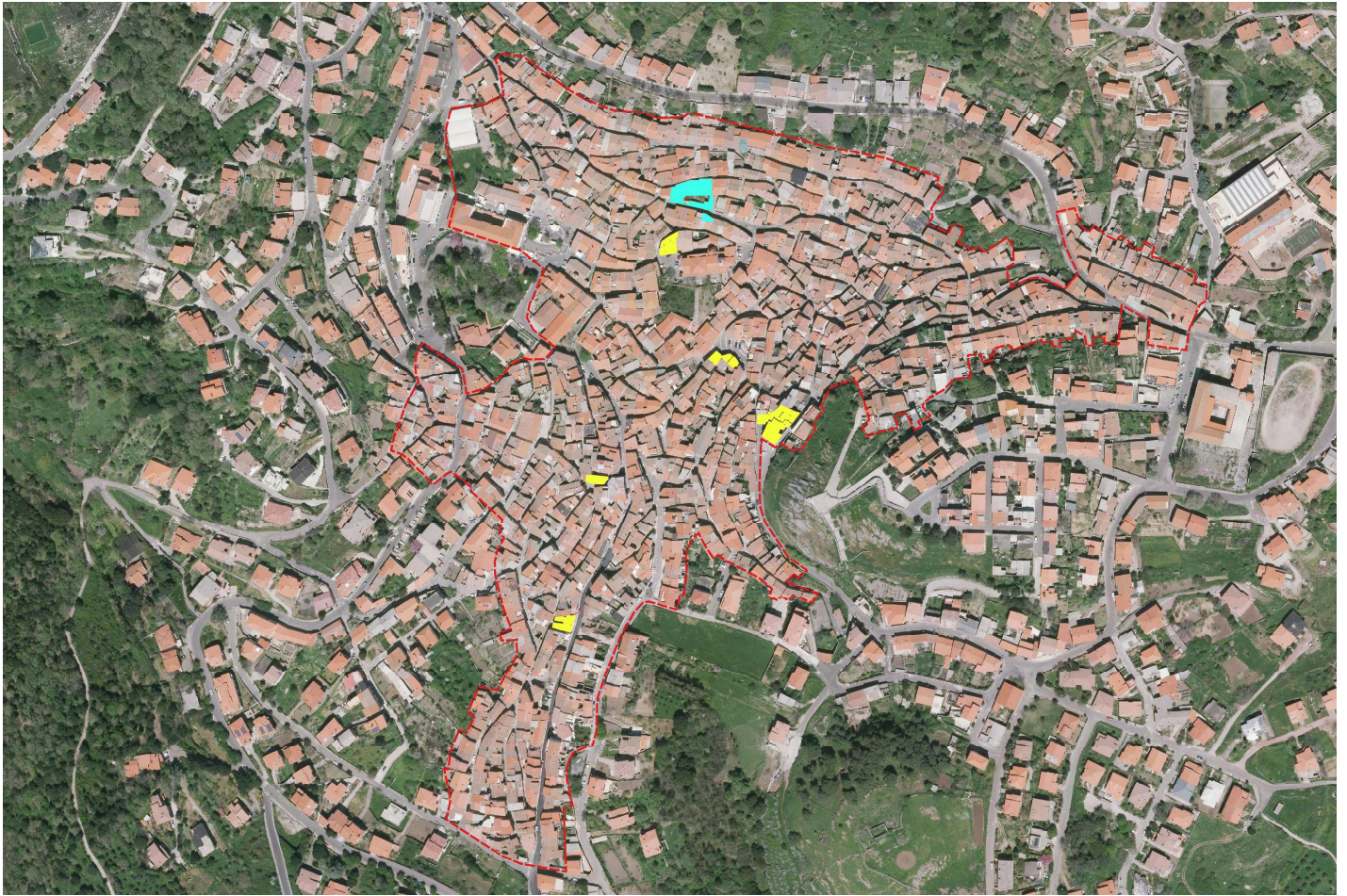
Secchi B. (2011), "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", in *CRIOS- Critica degli Ordinamenti Spaziali*, Franco Angeli Editore, Milano.

Secchi B., Viganò P., Fabian L. (2016), *Water and Asphalt. The project of isotropy*. Vol. 1, Park Book, Zurigo.

Soja E. W. (2010), *Seeking for spatial justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis (MN).

Tosi M. C., Ferrario V., Faraone C., Renzoni C., Bortolotti A. (2015), "Trama pubblica lungo il Marzenego", in Fabian L., Munarin S., Donadoni E. (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, Aracne Editore, Roma.

Velo L. (2019), "Convivere con l'acqua: attese e sollievi per un progetto di riequilibrio del Bacchiglione", in *Eco Web Town*, n. 21, Chieti-Pescara.



Turismo in movimento. Il caso della Sardegna

di Cristian Cannaos e Giuseppe Onni

Il turismo in Sardegna oggi ha un'impronta prettamente balneare. Con una storia che parte nel 19° secolo, quale fenomeno elitario e, dagli anni sessanta, diviene di massa.

Premessa: il turismo in Sardegna

Il turismo moderno prende corpo nel secondo dopoguerra, anche grazie all'eradicazione della malaria. Le aree costiere divengono così oggetto di interesse sia per le bonifiche agrarie che per lo sviluppo del turismo (Logan, 1953; Tognotti, 1995; 1996).

Nel 1950 la Regione Sardegna istituisce l'Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) che realizza alcuni alberghi sia negli spazi interni legati alla villeggiatura che sulla costa. È la genesi di un turismo alberghiero, mirato a valorizzare località di particolare pregio ambientale o storico.

Nei primi anni '60 il contesto sociale e il boom economico promuovono investimenti nell'edilizia. Sorgono nuovi insediamenti lungo le coste, mentre i pochi esistenti ampliano le loro dimensioni. Price (1983) nel 1951 conta sessanta insediamenti sulle coste, di cui solo ventidue con alberghi.

Il turismo, agli inizi degli anni '50, è quasi esclusivamente indirizzato ai sardi, fatto di seconde case e con pochissime strutture alberghiere. Nel 1954 si attivano i primi voli charter e la Sardegna inizia a guardare verso il mare come nuova risorsa. Ma è nel 1962, con la fondazione del Consorzio Costa Smeralda (Bandinu, 1980), che cambia la visione del turismo in Sardegna. L'investimento sulle coste galluresi rappresenta il passaggio dalla villeggiatura al turismo di massa. L'acquisizione di spazi marginali e la loro trasformazione per un turismo d'élite, producono un processo esogeno, pensato in funzione dei turisti d'oltremare.

Muta la concezione di insediamento turistico (Cannaos e Onni, 2017) e della Sardegna

Tourism in motion. The case of Sardinia

by Cristian Cannaos and Giuseppe Onni

The aim of this article is to illustrate, in addressing the case of Sardinia, the rise of new forms of tourism, which are still a minority today but present some elements of interest, and have the potential to drive local development of territories more marginally touched by the phenomenon. Modern tourism in Sardinia grew in sedentary form, linked to "holidays" in mountain or beach resorts. In recent decades, however, the transition to postmodern tourism has led to an evolution towards forms of experiential tourism. This article addresses some of these forms: the diffuse community hotel, the walks, events in smaller towns and fishing tourism.

The interest of these initiatives, which remain marginal compared to the dimensions of the more dominant phenomenon of beach tourism, lies in their ability to involve territories and resources (environmental and cultural) that, when linked in a network, have a capacity for attraction that they could not achieve individually.

Nella pagina a fianco, in alto: l'albergo diffuso a Santo Lussurgiu, in giallo Sas Benas, in ciano l'antica dimora del Gruccione. In basso: cammino di Santa Barbara a Porto Flavia.

nell'immaginario collettivo, di sardi e non, che vedono nella costa la sua ricchezza ed attrattività. Tra il 1962 ed il 1977 si fondano ventidue insediamenti per il turismo estivo e circa cinquanta località destinate esclusivamente ai "forestieri" (Price, 1983). Si realizzano vere e proprie enclaves turistiche, villaggi vacanze o grandi alberghi, separati dal contesto.

Dalla metà degli anni '70 sino ai primi anni del 2000 la Sardegna da una parte si propone come meta per il turismo d'élite, e dall'altra offre destinazioni più economiche, legate alle seconde case. Il turismo condiziona l'insediamento sardo e le città costiere iniziano a crescere repentinamente. Dal 1961 si assiste ad una progressiva migrazione dei sardi verso la costa, con spopolamento e conseguente abbandono di abitazioni nei comuni dell'interno (Cannaos, 2020).

Dagli anni '90, col crescere della sensibilità ambientale e l'emanazione di norme sempre più stringenti per l'edificazione sulla costa¹ il turismo cambia, iniziando ad interessare di più le aree interne, legandosi alle peculiarità ambientali e culturali dei luoghi.

La nascita degli agriturismi, l'avvento dei B&B e degli alberghi diffusi, apre una nuova strada nell'immaginario turistico locale che poi trova nuovi e differenziati sentieri in forme differenti di turismo "esperienziale" che innovano, trasformano e rigenerano il contesto (Onni, 2013; Onni, 2016).

L'albergo diffuso

Una nuova forma di turismo che incide su trasformazione e recupero spaziale dei contesti è legata all'ospitalità diffusa nei centri storici. Lo spostamento verso la costa, oltre al calo demografico (Cannaos, 2013; Cannaos e Onni, 2020), lascia molti edifici inutilizzati nei paesi dell'interno. Nel 1961 la percentuale di abitazioni non occupate è del 7,2% sull'intera Sardegna, mentre nel 2011 arriva al 28,3% (Cannaos, Onni, 2017). All'inizio del 2000, iniziano a sorgere i primi alberghi diffusi, riutilizzando edifici di pregio che avevano perso la loro destinazione residenziale. L'idea nasce in Carnia dopo il terremoto del 1976 (Confalonieri, 2011), ma è la Sardegna la prima a normarlo², introducendone per la prima volta la definizione³ (Morandi, 2008).

1 Esempio ne sia la L 435/1985, nota Legge Galasso.

2 Art. n. 25 della L.R. n 27 del 12 agosto 1998, disciplinante le strutture ricettive extra alberghiere

3 Possono assumere la denominazione di "albergo diffuso" gli alberghi caratterizzati dalla centralizzazione in un unico stabile dell'ufficio ricevimento, delle

La letteratura ha riconosciuto l'Albergo Diffuso come una strategia importante nella lotta contro l'abbandono dei centri abitati, sia in contesti rurali o no (Battaglia e Battino, 2009; Confalonieri, 2011; Paniccia, 2012; Quattrococchi e Montella, 2013). Per la sua natura distribuita, esso diviene promotore di conoscenza dei luoghi, di scoperta di usi, tradizioni e prodotti locali.

In Sardegna il primo albergo diffuso nasce nel Montiferru, in provincia di Oristano, attivando un processo virtuoso. La base sono i programmi LEADER, grazie ai quali il GAL del Montiferru oltre al rilancio agroalimentare, alla valorizzazione dei prodotti tipici locali, promuove il settore turistico nella forma dell'Albergo Diffuso. Si riconosce un contributo sino al 60% a fondo perduto ai proprietari per il restauro degli immobili dismessi. A Santu Lussurgiu (OR) alcuni cittadini restaurano quattro edifici e si attiva il primo Albergo Diffuso. Successivamente si restaurano altri edifici e, in breve tempo, sorgono altri due alberghi diffusi.

Gli effetti positivi si fanno sentire in poco tempo. Alcuni turisti, frequentando gli alberghi, decidono di acquistare edifici da riqualificare, data anche l'ampia disponibilità di edifici con valori di mercato molto bassi. Così, in breve tempo, buona parte del centro urbano viene sottoposto ad un processo di rigenerazione, sia grazie a quei turisti che scelgono di diventare residenti, sia per emulazione dei residenti che, incentivati da questi esempi, iniziano a recuperare quanto in loro possesso.

Questo processo ha un benefico effetto sull'economia e promuove la messa in rete dei prodotti locali, con un notevole incremento della domanda e una corrispondente reazione positiva nell'offerta, soprattutto enogastronomica con la nascita di nuove attività di ristorazione.

Gli effetti positivi interessano anche l'area vasta, in quanto si spezza il paradigma che lega il turismo ai soli insediamenti costieri. Dal 2000 nell'area GAL⁴ sono sorte molte at-

sale di uso comune e dell'eventuale ristorante ed annessa cucina e dalla dislocazione delle unità abitative in uno o più stabili separati, purché ubicati nel centro storico (zona A) del Comune e distanti non oltre 200 metri dall'edificio nel quale sono ubicati i servizi principali. L'obbligatorietà dei requisiti ai fini della classificazione permane in quanto compatibile con la struttura diffusa dell'esercizio

4 L'area interessata è di 742,37 km², e comprende 29.356 abitanti (il 2% della popolazione regionale). Tra i Comuni coinvolti 15 sono comuni collinari e 5 di pianura e 9 di essi sono piccoli comuni fino a 1000 abitanti.



tività ricettive, tra cui altri alberghi diffusi. La presenza turistica ha promosso un indotto, sia nell'allevamento (carne, formaggi) che nella trasformazione dei prodotti agricoli (vino, olio) e, ancora più, nel complessivo processo di recupero di tutti i comuni, nessuno escluso.

I cammini

Una tipologia di turismo in movimento è quella collegata a cammini ed itinerari storici e religiosi. Accanto ai cammini tradizionali, legati a momenti di culto (quello di Sant'Efisio tra Cagliari e Nora o quello di San Salvatore a Cabras) ne stanno nascendo altri (Il cammino di santu Jacu, di San Giorgio o di santa Barbara), "aperti" ad essere utilizzati tutto l'anno, anche laici (il cammino delle 100 torri).

Camminare rappresenta uno strumento per esplorare e conoscere territori (Mareggi, 2020) esperire conoscenza di sé ed allo stesso tempo costruire nuovi mondi e luoghi.

Camminare genera sentieri, strade, parchi e rotte commerciali (Solnit, 2003), serve a riconoscere e costruire paesaggi, nel senso della "Convenzione europea del paesaggio" (2000).

La realizzazione di cammini è un'opportunità per lo sviluppo di aree meno esplorate e con risorse culturali che attraggono turisti con interessi vari (Nocco, 2020). L'itinerario collega diverse destinazioni, elementi naturali e storico-culturali che, messi insieme all'esperienza del camminare, costruiscono una nuova offerta turistica.

Essi rappresentano dispositivi per la narrazione del senso dei luoghi e delle loro specificità fisiche, culturali e simboliche (MacLeod, 2017).

In Sardegna negli ultimi anni si sono tracciati molti itinerari capaci di svelare luoghi e di recuperare e rafforzare le relazioni tra individuo e paesaggio (Pileri et al, 2018) ed offrire un'esperienza immersiva tra storia, cultura e memoria (Balletto et al, 2019).

Nel 2012⁵ la Regione Sardegna ha istituito il "Registro dei cammini di Sardegna e degli itinerari turistici religiosi e dello spirito", che conta otto elementi: due legati ad eventi religiosi (Il pellegrinaggio della madonna di Bonaria e il cammino di Sant'Efisio); tre sono cammini (il Cammino di Santu Jacu, il

1 - Cammino di Santa Barbara, discesa alla Laveria La Marmora.

2 - Cortes Apertas, edizione del 2021.

3 - Albergo diffuso.

5 Deliberazione della Giunta Regionale n. 48/9 del 11.12.2012

Cammino di San Giorgio Vescovo, il Cammino di Santa Barbara patrona dei minatori) e tre rappresentano itinerari a tema religioso (il percorso Destinazioni di pellegrinaggi, l'itinerario dei martiri, il Percorso francescano in Sardegna). Si tratta di un riconoscimento formale del lavoro di associazioni e volontari per aprire o riscoprire itinerari.

Il cammino di Santu Jacu⁶ (San Giacomo) è parte di un progetto all'interno dei cammini di Santiago, in collaborazione con le associazioni jacobee europee. Il cammino si sviluppa su 1600 km ed attraversa circa 100 comuni della Sardegna in cui esistono chiese o rovine dedicate al Santo, ma include anche siti archeologici, bellezze naturali, foreste e parchi naturali, aree minerarie e le basiliche del romanico. L'intento è promuovere la conoscenza del territorio attraverso l'esperienza del camminare.

Il cammino di San Giorgio⁷ si ispira al personaggio storico, vescovo di Suelli, vissuto in Sardegna intorno all'anno Mille. Esso ripercorre gli itinerari di evangelizzazione del primo vescovo dell'Ecclesia Barbariensis. L'itinerario, di circa 500 km, parte da Cagliari (luogo natale del santo) e in 27 tappe arriva ad Orgosolo e Oliena, attraversando la Sardegna sud-orientale. È l'esperienza del camminare in sé che motiva il pellegrino, che attraversa paesaggi descritti seguendo la trama del percorso evangelico del vescovo e riscoprendo le radici locali del cristianesimo. Nel sud-ovest della Sardegna, all'interno della regione del Sulcis-Iglesiente-Guspinese è stato tracciato, grazie all'iniziativa di volontari dell'Associazione ONLUS Pozzo Sella, il cammino di Santa Barbara⁸, unico cammino sardo entrato a far parte anche del Registro dei Cammini d'Italia, istituito nel 2016 e proclamato Anno nazionale dei Cammini d'Italia.

Il cammino include la storia mineraria del territorio con il valore paesaggistico dei luoghi. Le miniere hanno lasciato un immenso patrimonio infrastrutturale, quale seme per un nuovo sviluppo turistico (Beretić, Đukanović, Cecchini, 2019). Il tracciato, percorribile a piedi, in bicicletta o a cavallo, è circolare, suddiviso in 30 tappe per circa 500 km su sentieri e mulattiere, toccando luoghi dedicati a Santa Barbara, patrona dei minatori (Pinna, 2017) e le minerarie abbandonate, in un'ottica di narrazione storica, riutilizzo e rifunzionalizzazione.

6 <http://www.camminando.eu/wordpress>

7 <http://www.camminodisangiorgiovescovo.it>

8 <https://www.camminominerariodisantabarbara.org>

Un altro cammino, laico, è quello delle 100 Torri⁹. Un percorso che si sviluppa per 1284 km, tra spiagge e sentieri, diviso in 8 Vie che, partendo da città diverse toccano 108 torri poste nei punti più strategici della costa. Il cammino, diviso in 70 tappe e fattibile in 45 giorni, nasce per ripercorrere il sistema difensivo delle torri di avvistamento completato lungo il perimetro dell'isola durante il dominio catalano-aragonese. Il percorso, dipanandosi con un tematismo preciso permette un'esperienza completa, tocca paesi e città costiere, devia per permettere ai pellegrini di visitare siti, monumenti naturali ed archeologici che sono in prossimità del percorso.

L'interesse di questa forma di turismo sta nella capacità di mettere in rete territori e risorse, che da soli non potrebbero costruire una nuova offerta turistica, ma che insieme generano un turismo basato sulle risorse locali, culturali ed ambientali. I cammini rappresentano una forma stagionalizzata, capace di coinvolgere tutti i comuni, interni e costieri, e di mettere in gioco specificità paesaggistiche, storiche e culturali.

Questa forma di turismo lento è capace di attivare economie, a partire dal sistema di ricettività e della ristorazione, ai prodotti locali, all'artigianato, alle guide, al trasporto ed ai servizi in genere.

L'esperienza sarda dei cammini è ancora abbastanza giovane e frammentata per dare una misura del movimento che genera, ma il 53° Rapporto del Censis e alcuni sondaggi recenti segnalano come in Italia sia in crescita il numero di coloro che, per motivazioni diverse, intraprendono uno dei tanti cammini storici, religiosi e culturali (Nocco, 2020).

L'indagine Italia destinazione turistica del 2017, ha stimato circa 3 milioni di arrivi di turisti religiosi in Italia, per complessivi 8,6 milioni di presenze, di cui il 59% di stranieri ed il 41% da italiani, con numeri in crescita rispetto alle rilevazioni precedenti (Report Turismo Religioso, 2018, p. 18).

Il turismo "esperienziale": *Cortes apertas*, Autunno in Barbagia

Il patrimonio culturale delle aree più interne negli ultimi anni è stato valorizzato anche attraverso lo sviluppo di alcuni circuiti escursionistici legati alla riscoperta delle tradizioni e delle produzioni locali.

9 <https://www.cammino100torri.com/>

Da circa vent'anni è in atto un processo di riscoperta della cultura locale, nelle sue forme più identitarie, attraverso il riconoscimento dei paesaggi e dell'enogastronomia, che in questi ultimi anni hanno rappresentato i fattori distintivi sui quali le aree interne hanno concentrato l'attenzione per ritagliarsi un ruolo distinto dagli spazi costieri, prevalentemente indirizzati al turismo di massa, focalizzando l'attenzione su un turismo più responsabile.

In provincia di Nuoro, alla fine degli anni novanta, nasce una manifestazione dal nome di "Cortes Apertas" per cui, ogni fine settimana tra settembre e dicembre, ogni volta in un diverso comune, vengono aperte le case storiche del paese, si mostrano i cortili (le cortes) e al loro interno si svolge un percorso enogastronomico e artistico. La manifestazione, nata ad Oliena nel 1996, si è allargata fino a coinvolgere tutti i comuni delle Barbagie¹⁰, trasformando nel 2001 il proprio nome in "Autunno in Barbagia".

La manifestazione ha rappresentato un punto di svolta per luoghi che, sino a quel momento, si erano mostrati poco propensi ad aprirsi ai flussi turistici, consentendo alle aziende locali, di mostrare i propri prodotti a un pubblico differente dal consueto.

La caratteristica peculiare di questi appuntamenti è mettere in risalto le differenze culturali tra comuni vicini, la ricchezza e la vivacità delle tradizioni ancora vive nella società locale e estremamente identitarie. Il turismo rende possibile un processo autorganizzativo che coinvolge la società locale rigenerando le economie di spazi tendenzialmente considerati marginali. "Autunno in Barbagia" è diventato un marchio di rilievo nel panorama turistico sardo tanto che si stima che, annualmente, i visitatori siano oltre 350.000 e siano coinvolte quasi 2000 aziende locali (Battino e Lampreu, 2017).

Questa esperienza dimostra come anche territori marginali, rispetto agli spazi turistici maturi, producano strategie che promuovono le risorse locali attraverso un insieme di azioni orientate al riconoscimento di specificità e differenze, alla densità di natura e di storia che le caratterizza, alla costruzione di un'economia capace di rielaborare internamente energie urbane e territoriali.

¹⁰ Barbagia di Ollolai comprendente i comuni di Fonni, Gavoi, Lodine, Mamoiada, Olzai, Ovodda, Ollolai; Barbagia centrale o "Mandrolisai" (Atzara, Desulo, Ortueri, Tonara, Samugheo e Sorgono); Barbagia di Belvi (Aritzo, Belvi, Gadoni, Meana Sardo); Barbagia di Seulo (Esterzili, Sadali, Seui, Seulo).



Pescaturimo ed ittiturismo

Un'altra forma di turismo esperienziale, iniziato in Sardegna già dalla fine degli anni '80, è legata al mondo della pesca con il pescaturismo e l'ittiturismo.

L'Italia nel 1982¹¹ è la prima nazione a legiferare su questo tema, che poi verrà ripreso più volte ed introdotto nella normativa europea e regionale¹².

Con pescaturismo si intende la possibilità di imbarcare sulle navi da pesca a scopo turistico-ricreativo persone non facenti parte dell'equipaggio mentre con ittiturismo si intende l'esercizio, da parte degli imprenditori ittici, di attività (di somministrazione di pasti e bevande, di ospitalità, di vendita dei prodotti aziendali, ricreative, didattiche, culturali e di servizio) finalizzate alla corretta fruizione degli ecosistemi acquatici e alla valorizzazione degli aspetti socio-culturali delle imprese ittiche e di acquacoltura attraverso l'uso delle risorse e delle produzioni aziendali.

Si tratta di iniziative volte a promuovere la multifunzionalità aziendale e a trovare modalità di integrazione dei redditi dei pescatori, anche in considerazione di una minore possibilità di pesca, legata all'emanazione di normative più stringenti, alla protezione di alcuni ambienti e mirate in generale ad una sostenibilità del settore (Gonzalez et al, 2020).

Per riuscire a raggiungere questa sostenibilità sono nati programmi europei volti a evi-

4 - Cammino 100 Torri, Torre dei Corsari sulla via delle Miniere.

¹¹ Art. 27-bis della legge 17 febbraio 1982, n.41.

¹² L.R. n°11 del 2015 e D.G.R. 32/04 del 2016.

tare o mitigare gli impatti socio economici sulle comunità dei pescatori.

Per quanto si tratti perlopiù di attività svolte sulla costa (o nei principali stagni costieri) questi sono programmi di sviluppo rurale, derivati dalle esperienze dei programmi europei LEADER, per cui le norme sono legate a quelle che regolano agriturismi e fattorie didattiche.

In Sardegna nel 2016 è stato istituito un apposito albo delle attività di pescaturismo ed ittiturismo, tenuto dall'agenzia regionale LAORE, l'agenzia per l'attuazione dei programmi regionali in campo agricolo e per lo sviluppo rurale. In questo albo sono attualmente incluse 20 attività di ittiturismo (che offrono principalmente servizi di ristorazione, con l'utilizzo del pescato proprio o comunque locale) e 17 attività di pescaturismo (la cui principale attività è la pesca sportiva, la ristorazione a bordo, le immersioni ed alcune attività didattiche).

Gli ittiturismo sono legati sia alla pesca in mare che a quella nello stagno, con le attività delle peschiere. Sei ittiturismi fanno capo a cooperative di pescatori, mentre gli altri a singoli che hanno comunque un'attività di pesca. I numeri delle imbarcazioni che svolgono attività di pescaturismo raccontano una realtà ancora poco diffusa, concentrata principalmente nei centri dove la pesca ha una storia ed una dimensione ancora essenzialmente artigianale, a gestione familiare. La ritroviamo pertanto nei comuni e frazioni nati proprio come centri di pescatori, prima ancora di divenire mete turistiche (Calasetta, Dorgali, Sant'Antioco, Siniscola, Stintino, Terralba, Teulada, Tortolì e Villasimius).

Questa nuova forma di turismo al momento non sembra avere la forza di costituire di per sé un attrattore (cioè la vacanza non nasce per fare l'esperienza del pescaturismo o dell'ittiturismo) ma rappresenta un complemento all'offerta turistica (soprattutto balneare per i pescaturismo, più generale per gli ittiturismo), e chi gestisce queste attività ottiene un discreto flusso di turisti specie nei mesi estivi. Negli altri mesi il pescaturismo si indirizza alla pesca sportiva, con numeri decisamente ridotti, mentre gli ittiturismo, che guardano alla ristorazione, riescono comunque a lavorare basandosi su flussi locali.

Si tratta di due forme di turismo che investono soprattutto sull'identità e sulle conoscenze dei pescatori, che divengono delle guide e forniscono un'esperienza che include una narrazione del mare da un punto di vista poco noto.

Conclusioni

Il turismo moderno in Sardegna ha avuto un importante ruolo nella ri-significazione dei paesaggi costieri, che da bordi dimenticati sono assurti a nuovi centri frequentati e capaci di costruire economie.

Il senso di luogo e quello di paesaggio non sono dati ed immutabili di per sé, derivati e determinati da un ordine naturale ed ambientale imposto, ma "prodotti" dall'interazione dell'uomo e del suo portato culturale con questo ordine. Dunque dobbiamo parlare di paesaggi specifici, collocati nel tempo e nello spazio, in relazione alle popolazioni che li abitano. L'ambiente naturale è condizione, vincolo ed opportunità e le modalità di insediamento di gestione e trasformazione portano ad una co-evoluzione di popolazioni e luoghi.

Oggi è il turismo postmoderno che sta aprendo nuove possibilità di recupero, riutilizzo e risignificazione dei luoghi con la sperimentazione di ulteriori forme di turismo (anche slow) centrate più sull'esperienza e autodeterminazione del viaggio.

Il passaggio al turismo postmoderno (Uriely, 1997) pone l'accento sulla dimensione specifica ed esperienziale, con il turista che personalizza il proprio viaggio, e "muove" nuove possibilità. Questo consente che il turismo si moltiplichi, si passi dal singolare al plurale, ed i turismi si modifichino, riplasmino e reinventino continuamente (Cecchini, 2009; Marra, 2010).

Pertanto queste forme di turismo in Sardegna, pur rappresentando nicchie, segnali di piccole trasformazioni in atto, raccontano di una frontiera turistica che si muove verso una possibile ridefinizione di luoghi e spazi, che coinvolgendo il turista in un'esperienza corporea e narrativa, riesce a proporre in maniera inedita elementi culturali, ambientali, materiali ed immateriali e a ri-costruire o rivelare luoghi. Un'idea di spazialità in cambiamento continuo dove nuove e diverse relazioni si costituiscono tra significanti, significati e oggetti del mondo reale (Massey, 2005; Lazzarini, 2020).

Il turismo, restando fedele alla propria etimologia, è sempre in movimento.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Balletto G., Milesi A., Ladu M., Borruso G. (2019) "Le reti per la reinvenzione del passato. il caso del cammino di Santa Barbara (Sardegna, Italia)" in *Proceedings of the*

23rd IPSAPA/ISPALEM International Scientific Conference Napoli (Italy) July 4th - 5th, 2019.

Bandinu B.(1980). *Costa Smeralda. Come nasce una favola turistica*. Milano: Rizzoli.

Battaglia, F., Battino, S. (2009), "Il Turismo rurale per la salvaguardia del paesaggio carnico", in G. Scanu, (Ed.), *Paesaggi e sviluppo turistico: Sardegna e altre realtà geografiche a confronto*. Carocci Editore, Roma, pp. 399–413.

Battino S., Lampreu S (2017). *Annali del Turismo*, VI, Edizioni Geoprogess.

Beretić, N.; Đukanović, Z.; Cecchini, A. (2019). *Geotourism as a Development Tool of the Geo-mining Park in Sardinia. Geoheritage*, pp. 1-16.

Cannaos C. (2013), "L'insediamento e la rete di città in Sardegna", in AA.VV. *Sardegna. La nuova e l'antica felicità*. Milano: Franco Angeli.

Cannaos C. (2020). "Urban development and negative differential rent / Lo sviluppo urbano e la rendita differenziale negativa". pp.111-120 In *Valori e Valutazioni* - ISSN:2036-2404 vol. 27.

Cannaos C., Onni G., (2017). "Sardegna: ad Marginem". *Archivio di Studi Urbani e Regionali* 118:27–48

Cannaos C., Onni G., (2020). "Rendita urbana negativa, valore d'uso e politiche di rigenerazione urbana. Il caso della Sardegna". pp. 113-136 in *Archivio di Studi Urbani e Regionali* fascicolo 129, supplemento. DOI: 10.1186/s40410-019-0100-5.

Cecchini A. (2009) "Which Tourisms? Which Territories?". In: Maciocco G., Serrelli S. (eds) *Enhancing the City. Urban and Landscape Perspectives*, vol 6. Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/978-90-481-2419-0_14.

Confalonieri, M. (2011), "A typical Italian phenomenon: the albergo diffuso", *Tourism Management*, 32, pp. 685–687.

González RCL, Piñeiro Antelo MdlÁ (2020), "Fishing Tourism as an Opportunity for Sustainable Rural Development—The Case of Galicia, Spain" *Land* 9, no. 11: 437. <https://doi.org/10.3390/land9110437>.

Lazzarini L. (2020) "Alcune considerazioni sull'utilità del camminare nell'insegnamento dell'urbanistica" in Lazzarini L. e Marchionni S. (a cura di) *Spazi e corpi in movimento Fare urbanistica in cammino*, STD edizioni.

Logan J. A. (1953). "The Sardinian Project: an Experiment in the Eradication of an indigenous malarious Vector". *American Journal of Hygiene*, pp. xxix + 415 pp, Baltimora: John Hopkins University press.

MacLeod, N. (2017) "The role of trails in the creation of tourist space", *Journal of Heritage Tourism*, 12 (5), pp. 423-430, <<https://doi.org/10.1080/1743873X.2016.1242590>>.

Marra E. (2010), "Introduzione. Verso "altri" turismi" in Ruspini E., Marra E. (a cura di), *Altri turismi. Viaggi, esperienze, emozioni* (pp. 9-18). FrancoAngeli, Milano.

Mareggi M. (2020) "Camminare come strumento per esplorare e conoscere territori: tradizioni disciplinari e sconfinamenti" in Lazzarini L. e Marchionni S. (a cura di) *Spazi e corpi in movimento Fare urbanistica in cam-*

mino, STD edizioni.

Massey D. (2005), *For space*, Sage, London.

Morandi F. (2008), "La disciplina regionale dell'albergo diffuso", *Diritto del Turismo*, 1, Ipsoa Editore, Milano.

Onni G.(2013), "La città del turismo. Processi e forme del turismo sulle coste della Sardegna". In E. Bonacucina, F. Bua, S. Borsato, C. Cannaos, A. Cappai, P. Idini, M. Mastinu, Onni G., S. Scalas, V. Talu, *Sardegna. La nuova e l'antica felicità*, ISBN 9788820431006, Franco Angeli, Milano.

Onni G. (2016), "Per una nuova geografia della Sardegna. Processi di pianificazione e trasformazioni territoriali", in AA.VV. (Eds.) *Ricerca in vetrina* 2015. PhD in *Sardinia: Higher Education, Scientific Research and Social Capital*, FrancoAngeli, Milano. Codice ISBN: 9788891736635.

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*, n. 7/III n. s., dicembre 2020, pp. 209-237, ISBN 9788897317630 - ISSN 2035-794X, DOI <https://doi.org/10.7410/1447>.

Pileri, P., Giacomel, A., Giudici, D., Munno, C., Moscarelli, R., Bianchi, F. (2018). *Ciclabili e cammini per narrare territori*. Ediciclo edizioni.

Pinna, G. (2017). *Il cammino minerario di Santa Barbara. A piedi in Sardegna tra storia e natura*. Terre di Mezzo. Milano.

Price R. L. (1983). *Una geografia del turismo: paesaggio e insediamenti umani in Sardegna*, Cagliari: Formez.

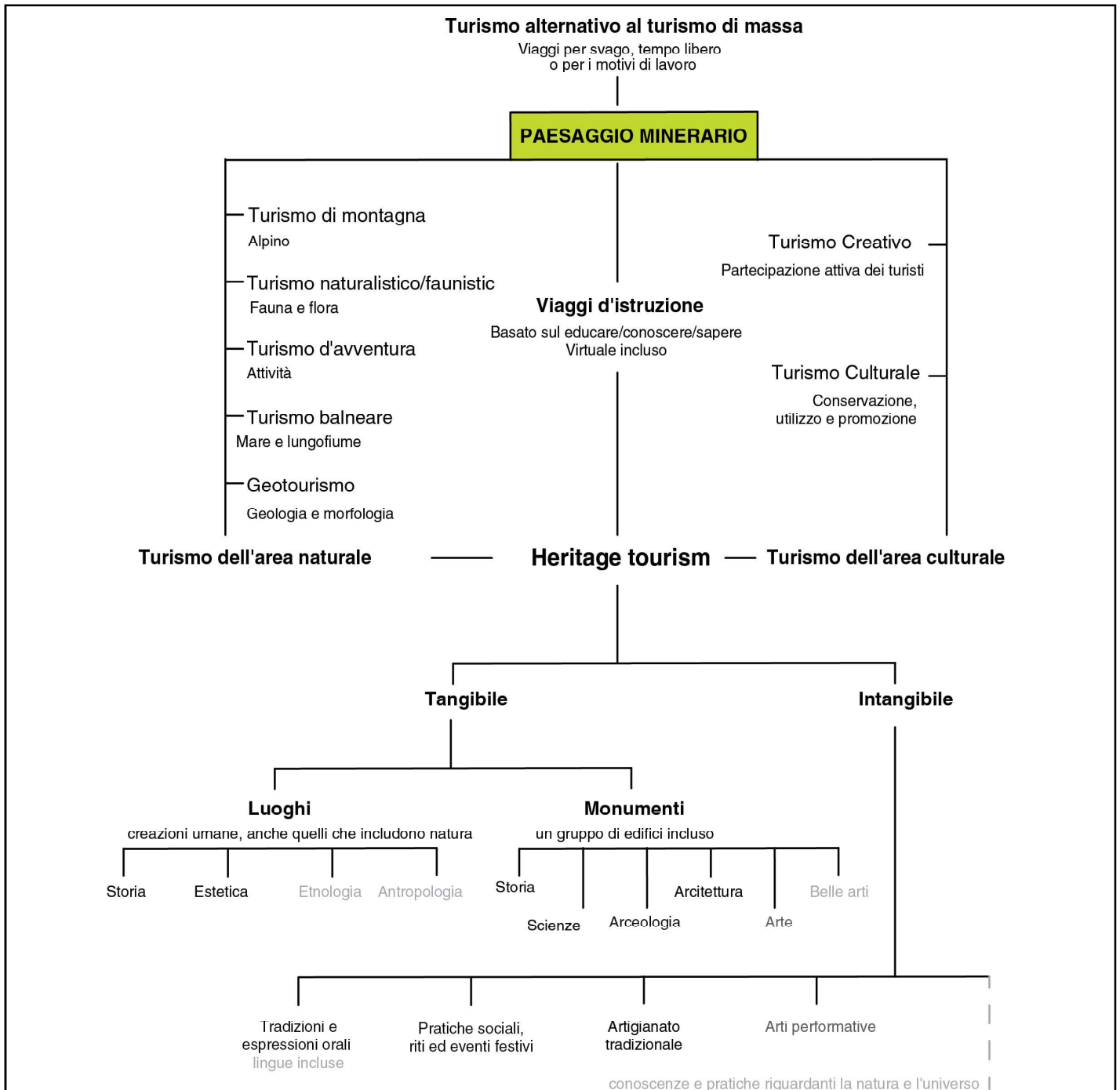
Quattrocioni, B., Montella, M.M. (2013), "L'albergo diffuso: un'innovazione imprenditoriale per lo sviluppo sostenibile del turismo", in *Proceeding of the XXV Convegno annuale di Sinergie, L'innovazione per la competitività delle imprese*, 24–25 Ottobre 2013—Università Politecnica delle Marche (Ancona).

Solnit, R. (2003), "La sindrome suburbana. Aerobica e artificio del camminare", *Lotus navigator*, n. 8, pp. 13-27.

Tognotti E. (1995). *Americani comunisti e zanzare: il piano di eradicazione della malaria in Sardegna tra scienza e politica negli anni della guerra fredda (1946-1950)*. Sassari-Cagliari: Edes.

Tognotti E. (1996). *La malaria in Sardegna. Per una storia del paludismo nel Mezzogiorno (1880-1950)*. Milano: FrancoAngeli.

Uriely N. (1997), "Theories of modern and postmodern tourism" in *Annals of Tourism research* vol 24.



Paesaggi minerari in Sardegna e turismo

di Nada Beretic

La storia dell'estrazione mineraria in Sardegna risale all'attività mineraria del periodo della dominazione romana e del periodo punico. Tuttavia, una specializzazione territoriale su larga scala nelle attività minerarie iniziò nel XVIII secolo, quando la Sardegna attirò l'interesse del capitalismo nordeuropeo. Nel XIX secolo, almeno un decimo della popolazione sarda dipendeva dall'industria mineraria (Perelli et al, 2011). L'industria estrattiva impiegava circa il 60% della popolazione durante gli anni Cinquanta (Sella, 1871/1999). In prossimità delle principali miniere, questa forte attività economica provocò lo sviluppo di nuovi insediamenti o la trasformazione di quelli agropastorali già esistenti per scopi minerari. Lo sfruttamento delle risorse costruì anche forti connessioni con il mare e corridoi relazionali tra le aree costiere e interne (Sanna, 2009). Così i luoghi d'estrazione sono diventati motivo di trasformazione del territorio, parti della matrice che ha costruito un complesso paesaggio minerario fortemente dipendente dalla economia estrattiva.

La crisi economica nel settore estrattivo ha portato gradualmente alla chiusura delle miniere. Le imprese private hanno rapidamente abbandonato il settore minerario a partire dagli anni Cinquanta, e la maggior parte delle miniere in Sardegna sono state chiuse durante gli anni Settanta. Così, i territori specializzati nell'estrazione di minerali hanno terminato la loro fase produttiva.

Il declino dell'economia mineraria ha ulteriormente approfondito la crisi socio-economica come conseguenza di una economia monofunzionale (Beretic, 2018). Subito dopo le prime cessazioni delle attività minerarie, iniziavano a svilupparsi le industrie petrolchimiche e metallurgiche. La svolta industriale non era però un adeguato sostituto dello sviluppo territoriale. Lo sviluppo delle nuove industrie comportava una connessione e un'organizzazione territoriale completamente nuova. D'altra parte, il processo di modernizzazione era lontano dal coin-

Mining landscapes and tourism in Sardinia

by Nada Beretic

The mining landscape is a dynamic system that has been significantly shaped by socio-economic forces, which modelled its natural and cultural history. Mineral extraction played a crucial role in the economy, peaking in the 19th century and declining after World War II, both in Europe and Sardinia. Today, many of those mining landscapes are considered heritage. The case of the Geo-mineral Park of Sardinia is one of them. Relatively new approaches to cultural and industrial tourism have proved expedient in reclaiming and protecting the industrial heritage. This article discusses the approach to tourism as a contemporary practise for the transformation of the mining landscape, which protects heritage values and enables socio-economic development based on new territorial relationships. Although the case of Sardinia demonstrates the potential, the approach based on mining heritage values remains more conceptual than operational, both in Sardinia and globally.

Nella pagina a fianco, in alto: approcci al turismo applicabili sui paesaggi minerari (basato su Beretic et al. 2019). In basso: veduta di Buggerru (a sinistra) e ingresso della galleria Henry (a destra).

volgere le comunità locali, e la forza lavoro mineraria era solo parzialmente impegnata nelle nuove industrie (Perelli et al. 2011); le competenze specialistiche dei minatori erano per lo più incompatibili con i requisiti di altri lavori. In mancanza di lavoro, i minatori lasciavano gli insediamenti e il territorio. A causa della bassa capacità di adattamento, gli ex paesaggi minerari non si svilupparono ma perirono e non si sono mai reinventati (Perelli et al, 2011; Beretić, 2018).

In occasione della Conferenza Generale dell'UNESCO, tenutasi a Parigi nell'autunno 1997, è stata accolta la proposta per l'inserimento del Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna nella rete mondiale dei Geoparchi quale primo esempio emblematico. Il Parco si estende su 3.800 kmq complessivi, comprendendo 81 comuni sui 376 della Sardegna, circa il 20%. Questi numeri evidenziano l'importanza che il patrimonio potrebbe rivestire nel contesto regionale.

Paesaggi minerari sardi come patrimonio

L'ex estrazione mineraria ci ha lasciato un'eredità eccezionale che è generalmente vista come un'opportunità per la rivitalizzazione economica dello spazio segnato dal processo di deindustrializzazione (Pachkevich, 2017). Insieme a questa eredità sono rimasti vari problemi che includono il declino economico e l'abbandono degli insediamenti accanto alla 'violenza strutturale' che gli impianti produttivi necessari all'industria mineraria hanno inciso sul paesaggio.

L'infrastruttura mineraria ha rappresentato nel tempo l'ossatura portante dell'economia dei luoghi in cui è stata insediata e la sua dismissione ha determinato una crisi apparentemente irreversibile. In assenza di nuove economie, il patrimonio dei paesaggi minerari entra e rimane in uno stato di sospensione con necessità, però, di non essere ricondotto al solo piano economico, ma di una lettura relativa, prima di ogni cosa, alla sua natura di crisi culturale e di senso, che richiede riflessioni sulla necessità di restituire i paesaggi minerari a una dimensione narrativa e insieme relazionale (Tuveri & Caddeu, 2009).

Una valorizzazione e classificazione precisa degli elementi materiali e immateriali che lo compongono rimane assente fino ad oggi. Dopo il dossier preliminare consegnato all'UNESCO, solo nel 2016, il Decreto dell'8 Settembre, per la prima volta propone linee

guida e una serie di criteri per la distinzione delle aree (per esempio per distinguere siti minerari da geo ambientali, o da aree a rischio o altro). Questo compito è stato assegnato ai Comuni, tra i quali pochissimi hanno mostrato un vero interesse a partecipare attivamente (così è stato fin dalle fasi di ideazione del Parco). E pertanto una grande risorsa rimane ancora solo una campitura di un'area sulla carta, salvo rarissime realtà locali.

Allora, forse dobbiamo porci la domanda: cos'è il patrimonio che si vuole salvare e quanti Comuni hanno le competenze specifiche nel campo di patrimonio geominerario nel loro personale tecnico-amministrativo per poter identificare gli elementi materiali e immateriali da "salvare"?

Occorre anche chiarire cosa intendiamo per il termine "salvare". A livello globale, dopo gli anni Settanta cresce il ruolo del patrimonio nella "ristrutturazione dell'economia mondiale" e nella "cultura museale". Numerosi siti del patrimonio hanno perso la cultura critica che si impegna in un dialogo tra passato e presente (Hewison, 1987, Harvey, 2001), conservando i siti come spazi museali intrappolati nella nostalgia del passato, e destinandoli attualmente all'industria del turismo.

Eppure il turismo patrimoniale è stato pensato per essere utilizzato come strumento di sviluppo del Parco Geo-minerario in Sardegna, come la maggioranza del patrimonio minerario/industriale. Durante il processo di concezione, si prevedeva che il Parco avrebbe attratto il 24% di tutti i visitatori della Sardegna. Il 75 % di questi visitatori sarebbe stato costituito da coloro che già visitano la parte sud-ovest della Sardegna (Mezzolani & Simoncini, 2007). I numeri previsti durante il processo di fondazione non sono mai stati raggiunti, né il turismo patrimoniale è mai stato economicamente vantaggioso per il Parco. Infatti, il turismo patrimoniale non è stato pianificato, monitorato né gestito a livello territoriale. Questo comporta anche la mancanza di una base di dati.

Tuttavia, approcci relativamente nuovi di turismo culturale si sono dimostrati utili in alcune altre ex regioni industriali, per esempio nei Paesi Bassi, in Belgio, in Austria, in Francia, ecc. (Hospers, 2002; Mansfeld, 1992). Una serie di argomenti alternativi al riutilizzo a fini turistici, quelli della giustizia sociale, dell'equilibrio naturale, della minimizzazione dei rifiuti e dell'aumento dell'economia locale, quando combinati possono rendere il turismo sostenibile (Beretić et al.

2019). Questi argomenti alternativi ci permettono di dire che il turismo potrebbe essere lo strumento di recupero sostenibile dei paesaggi minerari se si evitano alcuni errori del passato; soprattutto, bisogna pensare un processo di turisticizzazione che non sia monofunzionale con il coinvolgimento di abitanti, collettività, attori politici ed economici.

Turisticizzazione dei paesaggi minerari in Sardegna

La protezione dei paesaggi industriali come bene culturale è emersa durante gli anni Cinquanta e Sessanta. Gli accademici hanno iniziato a studiare l'archeologia industriale, mentre l'UNESCO ha avviato la protezione del patrimonio industriale (Falser, 2001; Casanelles, 2016). Nell'ambito del paesaggio industriale, questi due concetti coincidono e si completano a vicenda, entrambi studiando i manufatti residuo delle precedenti attività industriali per capire il modo in cui le persone vivevano e lavoravano in passato con il scopo di proteggerli e interpretarli.

La ricerca contemporanea sul patrimonio industriale centralizza una serie di interrelazioni tra il fenomeno industriale e il territorio, inclusi gli insediamenti e le infrastrutture (Tognarini & Nesti 2003). Prendendo le distanze dall'approccio descrittivo, la ricerca cerca di stabilire relazioni dirette tra i valori socio-storici e le connessioni territoriali per reinterpretare vari aspetti di tutti gli elementi tangibili e intangibili dell'attività industriale (TICCIH, 2003).

Oltre a preservare l'integrità storica della passata attività industriale, la funzionalità presente e le strategie future, insieme compongono il valore unico dell'area del patrimonio (Rao, 2013). Con il sostegno dalla Convenzione del patrimonio mondiale dell'UNESCO (1972), che promuove un approccio di sviluppo olistico, le risorse del patrimonio hanno acquisito un ruolo significativo nei sistemi sociali, economici e ambientali sostenibili.

In questa veste sostenibile, il turismo diventa una politica territoriale con lo scopo di recupero e tutela. In diversi, modi, forme e tramite diversi approcci nel processo di turisticizzazione il paesaggio minerario continua a modificarsi costruendo nuovi sistemi di relazioni e logica territoriale.

Turismo e trasformazione dei paesaggi minerari - Il turismo e il patrimonio prosciugano

le stesse risorse ma non sempre cooperano (Jurénienè, 2016). Il turismo è globale nella sua portata e influenza, mostrando vari paradossi, creando pressioni, tensioni e benefici, che si estendono in tutto il mondo e nelle comunità interessate dal turismo: "capitali nazionali, organizzazioni multinazionali e movimenti liberali di persone e idee" (UNESCO, 2006, p. 9). A differenza di altre industrie, il turismo dipende dalle risorse naturali, regionali e locali e, inoltre, dipende dalla cultura (ETE, Ufficio UNESCO di Venezia, World Heritage Center & UNEP, 2004). Così, la cultura sta diventando una risorsa per l'industria del turismo, meritoria e responsabile per l'impegno, lo sviluppo e la gestione del turismo.

Il turismo è una generosa "macchina da soldi" (Cecchini, 2009) che progredisce velocemente e modella lo spazio spesso governato dalla domanda di un visitatore e non dalla popolazione locale. Le trasformazioni spaziali sono prive di identità, di qualità urbana, e possono diventare un'uniformità etichettata come città-museo del patrimonio culturale dell'élite aziendale.

Tra i siti UNESCO, il patrimonio industriale però è rimasto una categoria sottorappresentata, anche se in Europa se ne trova la maggior parte, con 22 siti sui 28 che l'UNESCO ha registrato come patrimonio industriale (Falser, 2001). Anche se rimosso dalla lista dell'UNESCO dopo quasi vent'anni, il ricco patrimonio del Parco Geominerario, Storico e Ambientale della Sardegna merita e ha bisogno di strategie di sviluppo per un nuovo futuro.

Hospers (2002) evidenzia due approcci per il recupero di ex aree industriali. In primo luogo, in alcuni casi, per es. Ruhr, i governi locali hanno perseguito politiche di ristrutturazione puntuali e istituzioni volte a promuovere l'imprenditorialità e l'innovazione. In secondo luogo, forme relativamente nuove di turismo culturale si sono dimostrate utili (Hospers, 2002; Mansfeld, 1992).

Per quanto il turismo di massa possa avere effetti negativi, la gestione del patrimonio può migliorare il territorio incrementando il turismo e coinvolgendo le comunità locali (Mansfeld, 1992; Scarpoocchi, 2003). Secondo la concezione progressiva, le connessioni interspaziali culturali e sociali costituiscono il territorio (Mastroberardino et al., 2014). Questa logica territoriale innovativa non implica un ritorno letterale alla geografia regionale, ma una nuova coerenza territoriale tra persone e luoghi del patrimonio (Jansen-Verbeke, 2009; Beretić & Plaisant, 2019). In questo modo, la reinvenzione del patrimonio a fini

turistici è sostenibile, aprendo possibilità per esperienze specifiche, memorabili e condivisibili per i visitatori, che non compromettano la vita locale.

Di conseguenza, il turismo sostenibile basato sul patrimonio dovrebbe esaminare la diversità degli approcci turistici alternativi che assicurino intuizioni sui significati e fornisca impegno ed esperienza per gli abitanti e poi i visitatori. Così, la pianificazione di un turismo sostenibile che porti dei benefici al territorio richiede un'alternativa alla visione tradizionale. Una nuova prospettiva comporta la pianificazione dell'"approccio" al turismo, piuttosto che definire la "forma" o il "tipo" di turismo (Hose, 2011; Newsome et al. 2013).

Nel contesto dei paesaggi minerari, il turismo sostenibile si potrebbe declinare nell'esaminare la compatibilità e diversificazione delle loro risorse eterogenee. La figura a pag. 70 in alto illustra i diversi approcci alternativi al turismo di massa e applicabili ai paesaggi minerari. Gli elementi materiali e immateriali del turismo patrimoniale deriverebbero dalla valorizzazione del patrimonio a livello locale.

Nel caso del Parco-Geominerario della Sardegna, il primo passo verso un turismo sostenibile dovrebbe essere l'identificazione dei valori e degli elementi materiali e immateriali e le loro compatibilità spaziali e "tematiche".

Turismo e paesaggi minerari in Sardegna - Nei processi di recupero dei siti minerari, ciò che conta è il luogo che si vuole trasformare. Le tracce della trascorsa attività mineraria, ormai parte integrante dei paesaggi, diventano ragione per cui la riflessione sulla forma e la natura di questi spazi non può partire solamente da presupposti di tipo funzionale (D'Anna, 2017). Il paesaggio minerario è dinamico come ogni paesaggio e ha bisogno di una continua lettura e reinterpretazione critica che faccia costante riferimento alle immagini di un tempo passato ma con una visione spaziale condivisa tra attori, che si leghi alla geomorfologia del sito ed sia anche in funzione della vita quotidiana.

Nel caso sardo si possono distinguere tre possibili modi in cui il turismo interferisce, intenzionalmente o meno, trasformando paesaggi minerari (le figure 1 e 2). Nelle figure 1 e 2 si possono vedere due casi dell'interferenza piuttosto puntuali ma sostanzialmente differenti nel modo in cui si confrontano con il patrimonio minerario.

Osservando la figura 1 (spiaggia di Masua, Sardegna sud-occidentale) possiamo notare come il paesaggio minerario diventa soltan-

to uno scenario del turismo balneare. Questo accade nella maggioranza dei paesi costieri costruiti in funzione delle attività estrattive. Gli elementi del patrimonio rimangono "intatti" mentre il motivo e l'attrazione principale della visita turistica è il mare. Molte volte le strutture non sono messe in sicurezza. Tanti di questi siti non hanno i servizi e le infrastrutture, l'accessibilità è bassa e i turisti si trattengono durante il giorno per farsi un bagno nel periodo da maggio al ottobre. In alcuni casi, per esempio Nebida che si trova a pochi chilometri da Masua, accanto al vecchio villaggio minerario si sviluppano villaggi turistici, a volte chiusi e recintati. Allora, diventa discutibile quanto rimane intatto il paesaggio minerario. Tuttavia, questa forma di turismo si può categorizzare come indipendente dal patrimonio perché purtroppo non considera la presenza del patrimonio, se non come un scenario idilliaco delle rovine per quei visitatori che l'apprezzano.

La figura 2 rappresenta la galleria sotterranea del Museo del Carbone - Grande Miniera di Serbariu. In questo caso, il turismo esperienziale massimizza il valore del patrimonio fondandosi sulle infrastrutture che erano in funzione durante il periodo di estrazione attiva. Durante la visita alla struttura museale di cui sopra, i visitatori hanno la possibilità di seguire le orme dei minatori e scoprire macchinari e modi in cui si svolgeva l'attività estrattiva. Nel caso del Museo del Carbone si organizzano anche le gite scolastiche ed il museo rimane aperto tutto l'anno. Pochi musei però sono funzionanti nel territorio del Parco Geo-minerario e poi il patrimonio minerario non può essere condotto a soli musei, senza connessione con altri elementi del paesaggio minerario, altri territori e tipi di attività.

La musealizzazione di una miniera costituisce la soluzione più frequente nel livello globale. La costruzione di una miniera-museo nella scala più ampia potrebbe costituire però un modello economico nuovo, in cui cambia il ruolo degli attori locali rispetto al panorama internazionale. L'estrazione mineraria era soggetta a processi economici di dimensione globale a causa dell'immissione di capitali stranieri e dell'esportazione dei minerali al di fuori dell'isola. La musealizzazione di un sistema ex-minerario cambia, invece, condizioni e parametri perché gli attori locali ritornano ad essere i protagonisti del proprio sistema economico (Maciocco & Preite, 2000). Tale sistema ha bisogno però di diversificazione dell'economia e messa in rete allo scopo di costruire nuovi rapporti territoriali.



Un caso che ha potenzialità di reinventare territorio è “Il Cammino minerario di Santa Barbara” (figura 3), progetto a cura dell’associazione Pozzo Sella iniziato nel 2014. Il cammino è un itinerario storico, culturale, ambientale e religioso (lungo 500 km) che ricalca gli antichi sentieri dei minatori e collega le chiese di S. Barbara, protettrice dei minatori. Il progetto iniziato con la ricerca volontaria da parte di ex-minatori e promotori iniziali del Parco, ha mantenuto un carattere partecipativo in cui tutti condividevano il processo decisionale. I minatori sono diventati le guide che raccontano le loro vite e ricordi sotto forma di educazione informale sui paesaggi minerari. Il percorso prevede anche una collaborazione intersettoriale. È questa l’attività più partecipata e formalizzata nel territorio del Parco. Il progetto ha mostrato l’interesse di molti attori a portare avanti rapidamente l’iniziativa e ne è seguita una fase di formalizzazione. La fondazione è stata costituita nel dicembre 2016 comprendendo ventuno comunità locali e altri tre soci. Questa pratica quindi ha un potenziale significativo per due motivi. Primo, il cammino è nato dal processo partecipativo con una visione del futuro condivisa. Questo aspetto diventa il più importante perché le poche persone che sono rimaste a vivere in questo territorio hanno investito nella costruzione di una esperienza culturale condivisa assumendo anche il ruolo di manutenzione e cura del paesaggio. Ma non si tratta di persone qualsiasi. I minatori che hanno deciso di condividere le loro esperienze e il loro sapere sono i protagonisti principali, ed allo stesso sono l’elemento più prezioso del patrimonio.

Secondo, il percorso richiede una collaborazione intersettoriale in quanto l’escursionismo come tipo alternativo di turismo richiede una diversificazione delle economie e dell’offerta.

Dall’altro lato, questo tipo del turismo coinvolge alcuni paesaggi ‘dimenticati’, dove nessuno vive nè passa per vari decenni, proteggendolo dell’oblio.

Alla fine, possiamo concludere che le modalità di turisticizzazione del paesaggio minerario sardo variano con l’emergenza recente di nuovi approcci al turismo, potenzialmente sostenibile. Nonostante siano presenti esempi di buona pratica e questo sia significativo per lo sviluppo del turismo basato sul patrimonio, c’è ancora spazio per identificare e formalizzare i valori del patrimonio e stabilire un approccio collaborativo, strategico ed integrato per la sua pianificazione in chiave di turismo sostenibile.

Le critiche al caso sardo sono incentrate sui valori mancanti, sebbene l’operatività di tale approccio sia ancora carente a livello globale. Succede che i discorsi spesso rimangano ad un livello concettuale perché i valori non sono pienamente contestualizzati in relazione al patrimonio locale ed alle sue dinamiche di gestione. I gruppi con il maggior potere politico e le pratiche di conservazione del patrimonio materiale dominano favorendo soprattutto il riconoscimento del valore economico (Ginzarly et al. 2018). Tuttavia, questa lotta globale per una pianificazione dei paesaggi minerari basata sui valori, olistica e integrale, rimane una sfida da risolvere anche in Sardegna.

1 e 2 - Turismo e paesaggio minerario: a sinistra: Località Masua, a destra Museo del Carbone, Grande Miniera di Serbariu (foto di Nada Beretic).

© Riproduzione riservata

Il cammino minerario di Santa Barbara

Route

- 1 Iglesias - Masua
- 2 Masua - Buggerru
- 3 Buggerru - Piscinas
- 4 Piscinas - Montevecchio
- 5 Montevecchio - Gonnosfanadiga
- 6 Gonnosfanadiga - Muru Mannu
- 7 Muru Mannu - Arenas
- 8 Arenas - Marganai
- 9 Marganai - Domusnovas/Musei
- 10 Domusnovas/Musei - Orbai
- 11 Orbai - Rosas
- 12 Rosas - Is zuddas
- 13 Is zuddas - Sant'antioco
- 14 Sant'antioco - Serbariu
- 15 Serbariu - Gonnese
- 16 Gonnese - Iglesias

3 - Cartina del Camino minerario di Santa Barbara.

Bibliografia

Beretić, N. & Plaisant, A. (2019). "Setting the Methodological Framework for Accessibility in Geo-Mining Heritage Settings - An Ongoing Study of Iglesiente Area (Sardinia, Italy)". *Sustainability* 11(13), 3556; D10.3390/su11133556

Beretić, N. *Production of Space: Reproduction of Mining Landscape in Sardinia*. Ph.D. Thesis (unpublished), University of Sassari, Alghero, Italy, 2 March 2018.

Beretić, N., Đukanović, Z. & Cecchini, A. (2019). "Geotourism as a Development Tool of the Geo-mining Park in Sardinia". *Geoheritage*, 11, pp. 1689-1704. DOI: 10.1007/s12371-019-00379-w

Casanelles, E. *TICCIH's charter for industrial heritage*. In *Industrial Heritage Retooled*, 2nd ed., Douet, E. Ed.; Routledge: New York, US. 2016; pp. 228-235.

Cecchini, A. (2009). "Which Tourisms? Which Territories?" In *Enhancing the City. Urban and Landscape Perspectives*, Maciocco G., Serrelli S. Eds.; 6, Springer: international Publisher, pp. 277-312. DOI: 10.1007/978-90-481-2419-0_14

D'Anna, G. (2017). *Paesaggi minerari in Sicilia: da residuo a risorsa. Strategie e progetto di recupero per il parco minerario Floristella-Grottacalda*. Tesi di dottorato, Università degli Studi di Palermo.

Ecological Tourism in Europe, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Office in Venice, World Heritage Centre & United Nations Environment Programme (2004). *Sustainable Tourism Development in UNESCO Designated Sites in South-Eastern Europe*. Bonn: ETE.

Falser, M. *Global Strategy Studies. Industrial Heritage Analysis*. World Heritage List and Tentative List. Industrial Heritage Under-represented on the World Heritage List? UNESCO World Heritage Centre. Asia-Pacific Region. Minja Yang, 2001. Available online: <https://whc.unesco.org/archive/ind-study01.pdf> (accessed on 23/12/2020)

Ginzarly, M. Houbart, C. and Teller, J. (2018). "The Historic Urban Landscape approach to urban management: a systematic review". *International Journal of Heritage Studies*. DOI: 10.1080/13527258.2018.1552615

Harvey, D. (2001). "Heritage pasts and heritage presents: Temporality, meaning and the scope of heritage studies". *International Journal of Heritage Studies*. Vol. 7(4); pp. 319-338.

Hewison, R. (1987). *The heritage industry*. London: Methuen.

Hose, T. (2006). "Geotourism and interpretation". In Dowling, R., Newsome, D., (Eds.) *Geotourism. Sustainability, Impacts and Management 1st ed.*; Elsevier Butterworth-Heinemann: Burlington, MA, USA; pp. 221-241.

Hospers, G. J. "Industrial Heritage Tourism and Regional Restructuring in the European Union". *Eur. Plan. Stud.* 2002, 10, pp. 397-404. DOI:10.1080/09654310220121112.

Jansen-Verbeke, M. (2009). "The territoriality paradigm in cultural tourism". *Turyzm* 19, pp. 25-31.

Jurėnienė, V. (2016). "Interaction between cultural/creative tourism and tourism/cultural heritage industries". In Butowski, L. (Ed.), *Tourism. From empirical research towards practical application*. (n.p.): ExLi4EvA. [Online] Retrieved December 10, 2016, from: <http://www.intechopen.com/books/tourism-from-empirical-research-towards-practical-application>.

Maciocco, G. & Preite, M. (2000). *Da miniera a museo. Il recupero dei siti minerari in Europa*. Firenze: Alinea editrice.

Mansfeld, Y. (1992). "Industrial Landscapes" as Positive Settings for Tourism Development in Declining Industrial Cities – The Case of Haifa, Israel. *GeoJournal*, 28, 4, pp. 457-463.

Mastroberardino, P.; Calabrese, G.; Cortese F. (2014). "Territorial Vocation and Territorial Governance: a Situationist Point of View. The Case of Manfredonia Area." In *Heritage, Tourism and Hospitality International Conference*, Go F.; Alvarez M.D.; Yuksel A. Eds.; Boğaziçi Üniversitesi Matbaası'nda basılmıştır, Ekim: İstanbul, Turkey. pp. 306-321.

Mezzolani, S. & Simoncini, A. (2007). *Sardegna da Salvare. Storia, Paesaggi, Architetture delle Miniere. 1st ed. Vol. 13*. Nuoro: Archivio Fotografico Sardo.

Newsome, D., Moore, S. & Dowling RK (2013). *Natural Area tourism. Ecology, impacts and management 2nd ed.* Canada: Channel View Publications.

Pachkevich, A. (2017). "Processes of Reinterpretation of Mining Heritage: Case of Bergslagen, Sweden. Almatourism". *Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*. Special Issue No.7. DOI: 10.6092/issn.2036-5195/6758

Perelli, P., Pinna, P. and Sistu, G. (2011). "Mining heritage, local development and territory identity. The case of Sardinia". In Conlin, M. V. and Jolliffe, L. (Eds.) *Mining Heritage and Tourism. A global synthesis*. Abingdon (UK), NY: Routledge, Taylor & Francis Group.

Progemisa S.p.A. in collaboration with the Università degli Studi di Cagliari - UNICA (1999). *Studio di Fattibilità Tecnico Economico del Parco Geominerario, Storico E Ambientale Della Sardegna*. Progemisa S.p.a. [Online]. Retrieved 4 April, 2017 from: <http://www.parcogeominerario.eu>

Rao, K. The World Heritage Convention: looking ahead. In *Celebrating 40 years of the World Heritage Convention*, UNESCO World Heritage Centre Ed.; UNESCO World Heritage Centre: Paris, France. 2013; pp. 82-85.

Sanna A. (Ed.) (2009), *Il Sulcis e l'Iglesiente, l'edilizia diffusa e i paesi*. Roma: DEI Tipografia del Genio Civile.

Scarpocchi C. (2003). "Aree dismesse e patrimoni industriali tra valorizzazione immobiliare e sviluppo locale", In Dansero, E; Giaino, C. Spaziant, Franco, A. (Eds.) *Patrimoni industriali e sviluppo locale*, Angeli: Milano, Italy, pp. 69-71.

Sella, Q. (1871/1999). *Sulle condizioni dell'industria mineraria nell'isola di Sardegna*. Manconi, F. (Ed.). Nuoro: Ilisso edizioni.



TICCIH. The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage – National Assembly of TICCIH; Moscow, Russia, 2003.

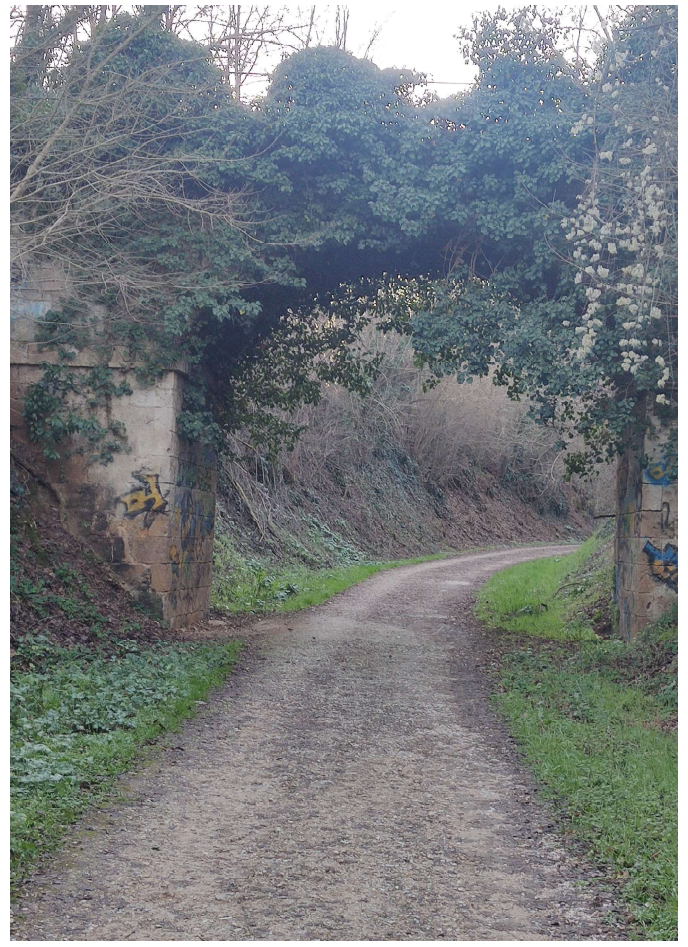
4 - Veduta di Masua.

5 - Veduta di Monteponi.

Tognarini I. & Nesti A. (2003). *Archeologia Industriale. L'oggetto, i metodi, le figure professionali*. Carocci editore: Rome, Italy.

Tuveri, L. & Cadeddu, B. (a cura di) (2009). *Paesaggi minerari in Sardegna. Architetture e immaginazioni tecnologiche per il sistema territoriale Montevecchio Ingurtosu Piscinas*. Roma: Gangemi editore.

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (2006) *Tourism, Culture and Sustainable Development*. Nîmes: Société Édition Provence.



Uso e riuso dei tracciati ferroviari: nuove opportunità per un turismo sostenibile

di Bruno Borri

Negli ultimi vent'anni, l'idea di turismo sostenibile ha finito per attirare l'attenzione tanto dei media quanto di politici e lavoratori del settore terziario, raggiungendo così un non trascurabile livello di successo. Al centro di questo innovativo concetto, in particolare, risiede la gestione e la promozione dei centri storici di elevato pregio artistico (es. Venezia, Firenze, Roma) affiancata ad un approccio diverso e innovativo, che promuova una tipologia di turismo lento e rispettoso degli ecosistemi urbani. Un sistema che sia de facto antitetico rispetto al vecchio modello di turismo mordi-e-fuggi, il quale ha portato alla perdita delle peculiarità dei centri storici e alla dispersione di capitale umano in favore di un processo di omologazione, gentrificazione, e *centro-commercializzazione*¹.

I treni museo e le prime esperienze di recupero ad uso turistico

Visti i molti problemi legati agli *spillover* negativi del *fast tourism*, negli ultimi anni sono state presentate numerose iniziative, tanto in forma di articoli scientifici quanto di proposte politiche, per investigare questo complesso fenomeno al fine di proporre una serie di contromisure adeguate. In questo senso, il *leitmotiv* di queste proposte può essere ampiamente identificato nell'idea di una diffusione ancora più capillare del turismo sostenibile, che vada oltre le città e i più noti poli attrattivi. Questo processo servirebbe a promuovere un approccio maggiormente ecologico, basato su una visione innovativa che sappia rispondere alle diverse esigenze dei territori². Il tema del turismo sostenibile non può però essere analizzato escludendo dallo studio il trasporto e la mobilità, due

Use and reuse of railway tracks: new opportunities for sustainable tourism

by Bruno Borri

Sustainable mobility and tourism are themes today that increasingly involve our daily lives and through which we are attempting to limit the social impoverishment of historic city centres and the depopulation of towns far from long-distance routes.

This article starts from the analysis of abandoned railway tracks, highlights the solutions adopted in Italy and abroad to increase sustainable tourism. It first outlines the experience of museum trains and historic railway lines that, currently abandoned, have found a second life no longer as traditional railroads but as veritable re-evocations of legendary early twentieth-century journeys, arousing the curiosity of many tourists.

Greenways are the second solution offered as an incentive to sustainable tourism and to promote reclaiming abandoned railways. Bicycle routes created along the old tracks could provide an alternative solution to maintaining railroad service, a new version of the old infrastructures that would lead to a renewed interest in the towns and locations along these routes, thanks to soft mobility.

Trains, cycling and the reuse of abandoned railways are the keys to an integrated approach to sustainable tourism, a kind of tourism that must bring together past present and future, with attention to innovation as well as the history of each territory.

Nella pagina a fianco: lungo il percorso della Pista ciclabile Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, costruita sui sedimi della vecchia ferrovia Poggibonsi-Colle e di cui si possono apprezzare ancora alcuni resti (foto Bruno Borri).

1 Gainsforth S. (2020), *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Eris, Torino, pp. 12-15.

2 Cfr. Maggi S. (2003), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.

elementi che hanno molti punti in comune con il turismo e che necessitano di maggiore attenzione dal punto di vista della sostenibilità.

Fino alla fine degli anni Cinquanta il treno era stato il principale mezzo di locomozione per gli spostamenti di medio-lunga percorrenza, capace di raggiungere le località più disparate della Penisola in tempi relativamente brevi. Questo non solo contribuì a portare nuova linfa vitale nei vari borghi italiani meno accessibili e/o collegati, ma ebbe anche delle forti conseguenze socioeconomiche, come dimostrato dall'emergere dei cosiddetti paesi *scalo*.

Con l'avvento del miracolo economico italiano, tuttavia, il mito della velocità finì per prendere il sopravvento sui metodi di spostamento allora dominanti. Il principale mezzo attraverso cui questa rivoluzione fu portata avanti fu l'automobile, trasformata da fenomeno di nicchia per pochi appassionati benestanti ad archetipo del mezzo di locomozione di massa. Il conseguente incremento della rete stradale per favorire gli spostamenti su gomma rappresentò un duro colpo per il trasporto ferroviario. Gli oltre ottomila chilometri di ferrovie in disuso stimate all'inizio degli anni Novanta sono un chiaro esempio di come l'avvento dell'automobile in Italia abbia effettivamente portato al progressivo abbandono della locomozione su binario. L'avvento delle tratte ad alta velocità, nate principalmente per rispondere ad esigenze di economicità ed efficienza, non ha tuttavia contribuito ad arrestare il progressivo smantellamento della rete ferroviaria.

Allo stesso tempo, negli ultimi anni si è venuta a sviluppare una certa consapevolezza nei confronti della necessità di ripristinare alcuni di questi tratti ferroviari. In particolare, si è fatta strada l'idea che la riconversione di tracciati oramai dismessi e/o antiquati possa potenzialmente porre un argine al crescente depauperamento sociale ed economico di molti luoghi d'Italia. La chiusura di intere tratte ferroviarie, infatti, rischia di isolare certe località medio-piccole in modo potenzialmente irreversibile, causando lo spopolamento di quei borghi che sono raggiungibili solo attraverso l'utilizzo di un'autovettura.

Tale problematica è oramai ampiamente dibattuta non solo in Italia ma anche nel resto del continente europeo. Un appunto particolare, in questo senso, deve essere fatto per quanto riguarda il paese che per primo ha fatto ampio uso della rete ferroviaria: il Regno Unito. Mentre nel Bel Paese

la questione occupò una posizione residuale all'interno del dibattito pubblico durante tutta la seconda metà del Novecento, i britannici dimostrarono fin dal secondo dopoguerra un'attenzione di gran lunga superiore rispetto alle campagne di chiusura delle linee ferroviarie promosse dal governo di Sua Maestà. Nello specifico, la costituzione del *railway preservation movement* simboleggiava la volontà di tutelare e conservare non solo i binari ormai in disuso, ma anche locomotive oramai dismesse a causa della loro obsolescenza. Grazie all'appoggio di una fitta rete di volontari, fatta tanto di appassionati ed ex-ferrovieri quanto di studiosi di archeologia industriale, fu possibile riconvertire tutta una serie di ferrovie condannate al disuso in veri e propri musei, all'interno dei quali veniva data l'opportunità di fare un tuffo nel passato attraverso l'esperienza di un viaggio "vecchio stile", offrendo così un piccolo spaccato della società anni Trenta e l'opportunità di viaggiare al ritmo del vapore sibilante³.

L'invenzione dei treni museo, perciò, ha finito non solo per dare al turista la possibilità di conoscere il passato attraverso metodi non convenzionali, ma ha anche portato un certo quantitativo di benefici economici in località che altrimenti sarebbero rimaste escluse dalle rotte tradizionali grazie ai milioni di persone che ogni anno scelgono questo modo alternativo di viaggiare.

Per merito di alcune amministrazioni locali e grazie al sostegno negli ultimi anni della Fondazione FS Italiane - nata nel 2013 con l'obiettivo di promuovere, valorizzare e consegnare integro alle generazioni future l'enorme patrimonio storico e tecnico delle Ferrovie italiane⁴ - anche l'Italia ha finito per accodarsi alla crescente tendenza dei viaggi sui treni storici. Come evidenziato dalla stessa Fondazione FS, l'obiettivo principale di questa iniziativa ormai trentennale è quello di trasmettere "l'importanza dei treni come simbolo di progresso e unità nazionale e di stimolarne il recupero in chiave turistica, a vantaggio delle comunità e dei territori italiani"⁵. Tale progetto, nato sull'onda lunga della *preserved railway* britannica, propone percorsi ferroviari turistici su locomotive d'epoca lungo tratti al di fuori dei normali binari di percorrenza. In altre parole, l'intento del-

3 Maggi S. (1997), *In treno per diporto. dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. esperienze e prospettive*, Copinfa, Siena, p. 30 e ss.

4 www.fondazionefs.it/chi-siamo.

5 www.fondazionefs.it/treni-storici.



la presente iniziativa è quello di fornire un viaggio senza tempo, assicurando così un'esperienza unica e immersiva che restituisca al turista le sensazioni dei viaggi su rotaia di inizio Novecento. In tale contesto, i primi esempi di treni d'epoca e ferrovie ad uso turistico sono riscontrabili nella linea Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico della Ferrovia del Basso Sebino, da un lato, e in quella del Trenonatura della tratta tra Asciano e Montanico sulla linea della Val d'Orcia, dall'altro⁶. *Ça va sans dire*, l'esecuzione di questi progetti è avvenuta tra molte difficoltà di carattere politico, dovute principalmente allo scetticismo di certe amministrazioni locali, e logistico, dovuto alla necessità di costruire una rete di volontari in grado di seguire la gestione dei convogli. Ciononostante, entrambe le esperienze sono state accolte in maniera molto positiva dall'opinione pubblica, tanto da diventare un appuntamento fisso nei giorni festivi. Allo stesso tempo, la buona ricezione di entrambi i progetti ha anche avuto delle

rilevanti ricadute sul territorio in termini più strettamente socioeconomici, incrementando l'affluenza turistica nei piccoli borghi nei pressi del tragitto ferroviario.

I treni storici sono oggi diffusi su tutto il territorio e si possono ammirare nei luoghi più suggestivi d'Italia, tra cui il Lago di Como, gli altipiani abruzzesi e appunto la Val d'Orcia. La possibilità di visitare alcuni dei paesaggi più belli della nostra penisola ha permesso ai treni museo - al contrario di quanto avvenuto in Gran Bretagna, dove la locomotiva storica era l'unico motivo di interesse dei turisti che accorrevano alle stazioni - di non essere la sola attrazione e di sviluppare un legame con le zone limitrofe lambite dalle stazioni storiche anche grazie alla concomitanza tra gli insoliti viaggi ed eventi enogastronomici e artistici nei borghi di arrivo.

Quest'anno, in occasione dei settecento anni dalla morte di Dante, è stato inaugurato un treno turistico dedicato ai luoghi legati alla produzione letteraria del Sommo Poeta, un viaggio che inizia a Firenze, attraversa il Mugello e giunge a Ravenna, la città in cui

1 - Pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (tratto Cortina-San Vito di Cadore) costruita in gran parte sui sedimi dell'ex ferrovia a scartamento ridotto Calalzo-Cortina-Dobbiaco (foto di Eleonora Belloni).

6 Maggi S. (1997), cit. pp. 55-56.



2 e (nella pagina seguente) 3 e 4 - Pista ciclabile del ponente ligure Ospedaletti-San Lorenzo al Mare costruita sui sedimi della vecchia ferrovia Genova-Ventimiglia (foto di Eleonora Belloni).

l'Alighieri trascorse i suoi ultimi anni di vita. Tematizzare i viaggi sui treni storici, affiancando alla localizzazione geografica anche una motivazione ludico-culturale è un'ottima idea che potrà essere riproposta anche in futuro per caratterizzare in modo ancora più persuasivo l'immagine del treno storico, intercettare nuovi utenti e incentivare ulteriormente questa nuova modalità di turismo sostenibile⁷.

Le greenways, tra passato e futuro

Sebbene il recupero di treni storici e ferrovie turistiche costituisca una componente imprescindibile nel contesto del turismo sostenibile, sarebbe quantomeno riduttivo

⁷ Comunicato stampa Regione Emilia-Romagna, "Parte il Treno di Dante, convoglio storico Firenze-Ravenna finanziato dalla Regione lungo le vie del Poeta", 17 giugno 2021.

considerare tale opzione come l'unica attualmente disponibile. Da questo punto di vista, un'esperienza che può avere un impatto ancora più diretto sul territorio è costituita dalle cosiddette *greenways*, che prevedono la possibilità di destinare i tracciati ferroviari in disuso a nuove forme di mobilità dolce, favorendo la costruzione di percorsi ciclopedonali.

Per come sono state progettate, infatti, le linee ferroviarie sono l'ideale per creare percorsi ciclabili larghi, accessibili e a basso costo, fornendo così un sistema di mobilità complementare a quello tradizionale che preveda sia una funzione turistica che di fruizione per i pendolari casa-lavoro. Vista la sempre maggior consapevolezza dei vantaggi legati agli spostamenti per mezzo della bicicletta all'interno dei grandi centri urbani, è ragionevole supporre che tali spillover positivi possano essere riproposti anche all'interno di un *cluster* di città medio-piccole relativamente vicine fra loro collegate attraverso *greenways* progettate sui vecchi sedimenti ferroviari.

In questo senso, l'esperienza americana costituisce certamente un esempio virtuoso di trasformazione del territorio, come dimostrano gli oltre quarantamila chilometri di ferrovie in disuso convertite in percorso ciclopedonale. A partire dalla costruzione della prima pista per la mobilità non motorizzata nel 1965 (Elroy-Sparta State Trail), la progressiva diffusione ed il sempre maggiore successo delle *greenways* in America portò infine alla creazione della Rails to Trails Conservancy (1986), un'associazione orientata al recupero degli oltre duecentoquarantamila chilometri di ferrovie dismesse⁸.

Così come avvenuto per i treni storici, anche in questo l'Italia entrò in partita con un notevole ritardo rispetto sia agli Stati Uniti sia agli altri paesi europei. Ma benchè primi interventi di riuso delle ferrovie abbandonate per la creazione di *greenways* si ebbero solamente a partire dagli anni Novanta, oggi l'Italia conta può vantarsi di aver recuperato oltre mille chilometri degli ottomila disponibili. Tra le ex ferrovie più suggestive che hanno subito la trasformazione è opportuno citare tra le altre la ciclopedonale Ospedaletti-San Remo-San Lorenzo al Mare della Riviera ligure e la Tarvisio-Venezia-Gemona in Friuli-Venezia Giulia. Recuperare certi tracciati significa valorizzare il patrimonio naturale e i

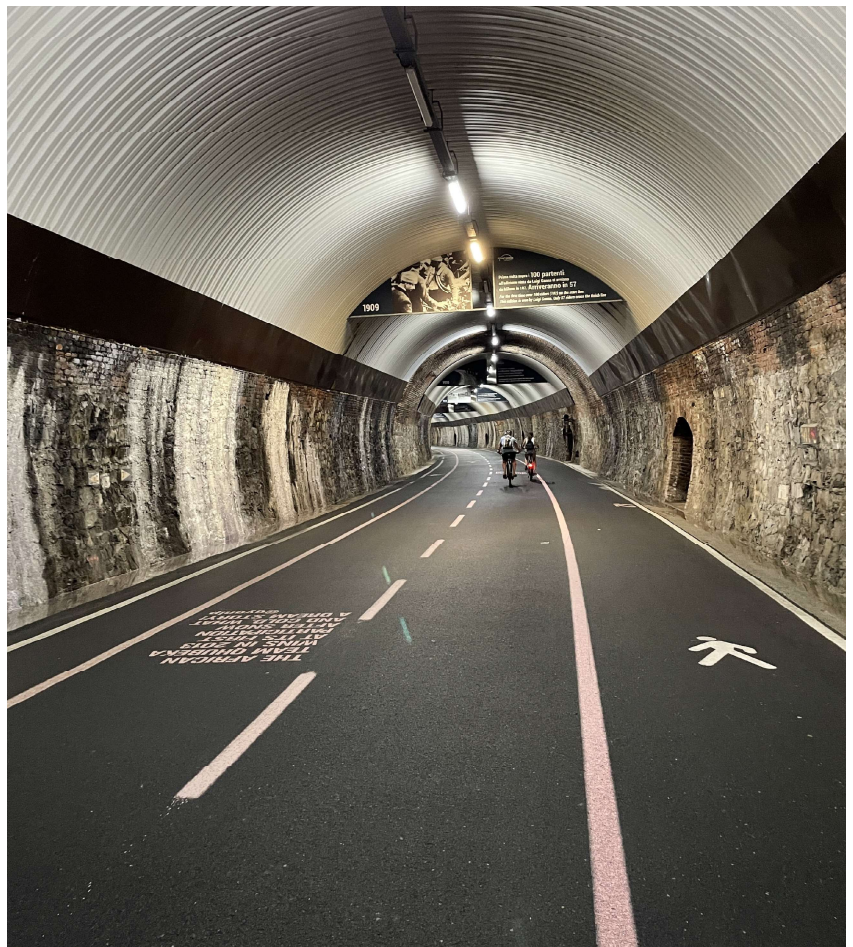
⁸ Marcarini A., Rovelli R. (a cura di) (2017), *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze, pp. 22-23.

territori minori e meno conosciuti del nostro Paese, e allo stesso tempo significa supportare l'economia locale e la sostenibilità ambientale⁹.

Il vantaggio delle *greenways* rispetto alle ferrovie turistiche sta proprio in questa versatilità progettuale e nella possibilità di preservare l'integrità dei tracciati per un futuro ripristino del servizio ferroviario. Se il recupero attraverso i treni d'epoca permette di mantenere le funzioni originarie, queste sono limitate ai periodi festivi e di massima affluenza turistica; mentre un recupero con cambio d'uso garantisce una fruizione più costante nel tempo e un accesso continuo che genera maggiori esternalità positive per l'intera collettività e una maggiore rivitalizzazione dei luoghi nel loro complesso e non esclusivamente delle stazioni di passaggio. La pista ciclabile non deve però essere considerata quale infrastruttura succedanea della ferrovia: le due infrastrutture possono al contrario essere complementari e integrarsi. Il caso italiano più noto è quello dell'Alto Adige, dove le piste ciclabili corrono a fianco delle ferrovie e ai ciclisti è garantita una tariffa agevolata per il trasporto della bici sul treno. Tale scelta ha permesso l'abbattimento del traffico automobilistico e dunque dell'inquinamento e allo stesso tempo sono stati garantiti servizi di trasporto agili e veloci rispondenti a tutte le diverse esigenze¹⁰. Grazie a importanti investimenti e a un'idea precisa della politica dei trasporti, l'Alto Adige ha pertanto dimostrato come il treno possa tutt'oggi essere il mezzo di trasporto principale se opportunamente collegato con altre infrastrutture per la mobilità dolce, necessarie per raggiungere i luoghi meno praticabili con le rotaie. Questa esperienza ci permette di capire che solamente investendo in progetti che coinvolgano sia la bici che il treno, in un mix integrato dei trasporti, è possibile ottenere esternalità positive per il territorio sia da un punto di vista del trasporto turistico che lavorativo.

Una nuova era per la mobilità sostenibile

I percorsi ferroviari dismessi, come abbiamo visto, spesso collegano città di piccole-medie dimensioni, che non garantiscono al servizio di trasporti un'affluenza tale da giustificarne



⁹ *Ivi*, pp. 25-26.

¹⁰ www.suedtirolmobil.info.

il mantenimento¹¹. Questo non significa che i contatti e gli scambi tra cittadine limitrofe siano insignificanti, quindi una pista ciclabile sul vecchio tracciato ferroviario può essere la soluzione per evitare di spostarsi per pochi chilometri con la propria automobile, preferendole uno spostamento ecosostenibile e meno dispendioso. La stessa dichiarazione di Lille, il piano d'azione sottoscritto nel 2000 dalle principali associazioni europee che si occupano di mobilità sostenibile, descrive le *greenways* come vie di comunicazione per la mobilità dolce non motorizzata le cui caratteristiche soddisfano standard di larghezza e pendenza facili da utilizzare e a basso rischio per ogni tipologia di utenza.

In effetti l'attenzione dedicata alle varie forme di mobilità sostenibile negli ultimi dieci anni è aumentata al punto da dedicare ad essa un apposito ministero nel governo Draghi. Inoltre, le risorse che nei prossimi anni arriveranno dalle istituzioni europee saranno in larga parte dedicate a questo capitolo di spesa. Oltre ai vari contributi dovuti all'approvazione del come parte del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), una menzione speciale va al cosiddetto *Green New Deal*¹². Tra le questioni che saranno maggiormente dibattute e implementate, è possibile citare le nuove opportunità in ambito di mobilità sostenibile e green economy, oltre al cicloturismo e alla possibilità di valorizzare vecchie infrastrutture attraverso nuove idee e progetti innovati ad impatto suolo zero.

È necessario, quindi, definire le priorità di intervento in funzione della potenziale utenza e dei benefici per il territorio, non limitandosi alla realizzazione dei percorsi, ma promuovendo anche il recupero degli edifici ferroviari non più utilizzati (stazioni e caselli). Questo percorso è ulteriormente completato dall'allestimento di punti di sosta e ristoro, dalla realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, dalla creazione di musei ferroviari locali, dall'offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, e infine dalla predisposizione di punti di informazione turistica. In altre parole, servono interventi che possano contribuire a creare nuova occupazione e a valorizzare le tipicità, i paesaggi, le tradizioni, i valori storici e culturali, promuovendo allo stesso tempo un turismo consapevole, attento alle tradizioni

del territorio e rispettoso dei luoghi visitati, capace di coglierne la peculiarità e le varie proposte offerte.

Le *greenways*, i treni storici e le altre risorse che saranno investite in futuro non devono però limitarsi meramente all'ambito turistico. Anche se in molti definiscono tale settore come il "petrolio d'Italia", è altresì necessario creare un tessuto capace tanto di accogliere turisti quanto di integrare la cittadinanza in loco. In quanto patrimonio collettivo, le ferrovie e le ciclovie possono divenire una risorsa non solo per i visitatori occasionali e/o ricorrenti, ma anche per chi vive il territorio ogni giorno. Questo particolare *mix* è fondamentale per comprendere e progettare luoghi che integrino aree in disuso e spazi ancora vivi, attraverso cui sia possibile rigenerare infrastrutture che altrimenti rimarrebbero chiuse e impossibilitate a fornire potenziali benefici al territorio.

Infine, affinché le nuove proposte progettuali e il cambio paradigmatico a livello di mobilità abbiano gli effetti sperati, è necessario che il concetto di mobilità sostenibile e le stesse *greenways* siano istituzionalizzati, così da avere una maggiore organicità e strutturazione a livello nazionale, promuovendo anche a livello centrale una pianificazione di recupero dei sedimi ferroviari.

Il patrimonio ferroviario che ha portato con sé la modernità non deve essere dimenticato né abbandonato, al contrario necessita di essere tutelato e valorizzato. Solo con un intervento organico che superi la sporadicità delle iniziative locali sarà possibile creare un progetto reale ed attuabile che ponga le basi per un dialogo tra l'archeologia industriale delle antiche ferrovie e l'innovazione della mobilità sostenibile. Per fare in modo che ciò accada è però necessario sviluppare un efficiente sistema intermodale bici-treno che permetta ai singoli cittadini di spostarsi senza l'uso dell'automobile in maniera agevole, quindi favorendo la costruzione di piste ciclabili adiacenti alle ferrovie e di percorsi ciclopedonali facilmente percorribili¹³. Saranno necessari importanti investimenti economici e idee progettuali innovative che rimodulino le infrastrutture presenti senza sconvolgere ulteriormente il paesaggio, come hanno già dimostrato le numerose esperienze di riuso delle ferrovie un piano integrato che incentivi la mobilità sostenibile è ampiamente attuabile. Investire sulla mobilità dolce significa puntare su un futuro del tutto nuovo e

11 Cortesi G., Rovaldi U. (a cura di) (2011), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, Fiab Centro studi Gallimbeni, Milano, pp. 45-48.

12 ec.europa.eu/european-green-deal_it.

13 www.bikeitalia.it/le-ferrovie-dismesse-un-patrimonio-per-il-cicloturismo.

ricco di opportunità, con anche importanti ricadute economiche. Basti pensare ad una delle esperienze di riprogettazione urbana più note, l'*High line* di New York, l'ex binario ferroviario per merci che andava da Chelsea a Manhattan, trasformato in uno splendido percorso per pedoni e biciclette, un'oasi di pace e tranquillità immersa tra i grattacieli. L'investimento iniziale per la realizzazione del progetto si aggirava intorno ai duecento milioni di dollari, una cifra enorme se comparata con la costruzione di altre *greenway*. La peculiarità del percorso e la bellezza stessa del progetto architettonico, che mescola archeologia urbana, vegetazione e strutture d'avanguardia, hanno permesso all'*High Line*, inaugurata ufficialmente nel settembre del 2014, di avere oltre cinque milioni di visitatori ogni anno e di ripagare ampiamente il costo iniziale di duecento milioni¹⁴.

Se le *greenways* anche in Italia saranno progettate con lo stessa attenzione che in altri Paesi, comprendendone le potenzialità intrinseche, allora potremo avere un impatto non marginale sia a livello economico che ambientale, promuovendo così un pieno recupero delle vecchie strutture ferroviarie, una riqualificazione che dovrà riguardare non solo i binari ma tutte le strutture adiacenti a questi, in un'ottica di piena riqualificazione integrata che favorisca un turismo eterogeneo e multidimensionale, ma che al contempo sia di utilità per chi i luoghi li abita e li vive quotidianamente. Per fare sì che la mobilità sostenibile sia una proposta reale per il turismo del presente e del futuro non dobbiamo però limitarci a costruire infrastrutture adatte alla mobilità dolce, sarà in primis necessario acquisire consapevolezza e mutare le nostre abitudini e la mentalità collettiva. Questo sarà possibile solo tramite campagne di sensibilizzazione e azioni concrete. Le *greenways* in questo caso non solo possono rappresentare un'opportunità per l'utenza ciclopedonale ma possono diventare un esempio reale di ciò che significa vivere in un mondo ecosostenibile; possono altresì costituire il primo esempio di città del futuro, una città a impatto zero, dove i trasporti siano esclusivamente di tipo sostenibile e le auto siano poste al margine dello sviluppo urbanistico. Solo così il turismo potrà trasformarsi da "petrolio d'Italia" a "energia green italiana", un'energia ancora più ricca e vantaggiosa e molto meno inquinante.

Bibliografia

- Coccia A. (2020), *Contro l'automobile*, Eris, Torino.
- Cortesi G., Rovaldi U. (a cura di) (2011), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, Fiab Centro studi Gallimbeni, Milano.
- Gainsforth S. (2020), *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Eris, Torino.
- Guerranti L., Mantelli G. (2011), *L'epoca delle strade ferrate. Un treno per Colle: strada ferrata Poggibonsi-Colle Val d'Elsa*, Nencini Editore, Poggibonsi.
- Maggi S. (1997), *In treno per diporto. dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*, Copinfa, Siena.
- Maggi S. (a cura di) (1998), *Viaggio sul treno natura: guida storico-paesaggistica con otto itinerari escursionistici*, Nuova immagine, Siena.
- Maggi S. (2003), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.
- Maggi S. (2020), *Mobilità sostenibile. Muoversi nel XXI secolo*, Il Mulino, Bologna.
- Maggiorotti I. (2017), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Rfi, Roma.
- Marcarini A., Rovelli R. (a cura di) (2017), *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze.
- Pivato S. (2019), *Storia sociale della bicicletta*, il Mulino, Bologna.
- Ward C. (1992), *Dopo l'automobile*, Eleuthera, Milano.



Paesaggi d'acqua e mobilità lenta: opportunità e prospettive per un turismo fluviale sostenibile

di Francesco Vallerani

La massificazione del fenomeno turistico ha ormai un impatto ambientale che supera quello di molte attività industriali, consolidando nuove fisionomie e creando nuovi paesaggi riconducibili ad un lessico visuale e funzionale alquanto standardizzato. Le attrattive paesaggistiche non sono più unicamente oggetto di visita e meta di viaggi, ma divengono una peculiare e, a detta di molti, "inesauribile" merce da consumare, subendo vistose trasformazioni il cui esito è in moltissimi casi la proliferazione di veri e propri paesaggi repulsivi. Tale percezione negativa delle tradizionali modalità dello sviluppo turistico è senza dubbio più viva presso gli strati medio-alti delle popolazioni appartenenti alle nazioni più progredite, in cui è più frequente l'abitudine alla vacanza stanziale, al fine settimana nelle seconde case, ai viaggi internazionali.

I paesaggi d'acqua e turismo, nuove prospettive

Nonostante l'evidente vulnerabilità delle acque interne e dei settori costieri del nostro Paese, e in particolare nelle regioni intensamente antropizzate, i fiumi e i corpi idrici lacustri, nonché l'articolato diramarsi della rete artificiale, possono ritenersi ancora importanti elementi territoriali ove è possibile rilevare un consistente patrimonio costituito dal secolare sedimentarsi di peculiari attività antropiche che si interseca con significative e pregiate porzioni di naturalità relitta. L'uso ricreativo delle rive fluviali, dei boschi e dei prati lungo le sponde dei laghi naturali e artificiali, l'individuazione di itinerari per l'escursionismo lungo i tratti costieri non toccati dalla monocultura balneare, esprimono infatti un bisogno di natura e di esperienza turistico-ricreativa che si distingue dai soliti flussi verso le destinazioni mature e che merita di essere considerato.

Water landscapes and slow mobility: opportunities and prospects for sustainable river tourism

by Francesco Vallerani

The massification of tourism has generated an environmental impact that is greater than that of most industrial activities, consolidating new physiognomies and creating new landscapes reminiscent of a highly standardised visual and functional vocabulary. The attractions of the landscape are not merely tourist destinations, they became "consumer goods", undergoing significant transformations, with the proliferation of truly repulsive landscapes. This negative perception of the traditional modes of tourist development is undoubtedly stronger in the middle-to-higher spheres of populations belonging to the most advanced nations, in the habit of vacationing in one place, of weekendening in second homes, of traveling internationally. The author analyses morphologies, tourist uses, risks and opportunities in water landscapes, involved in forms of slow mobility. It appears important to elaborate a precise census; wise regional planning should identify rivers as cultural heritage, the eco-systemic integrity of which, along with historic artifacts (bridges, mills, waterworks, riverside towns) can suffer the effects of further anthropic actions, both authorised and illegal. This commitment is an essential test for a regional planning approach that is sensitive to the conservation and regeneration of environmental frameworks, to consolidate a higher quality of life.

Nella pagina a fianco, in alto: il canale Vigenzone a Bovolenta, tracciato artificiale che convoglia i deflussi del fiume Bacchiglione verso la confluenza in Brenta. In basso: una delle numerose 'marinas' dislocate lungo l'Oxford canal, restituito all'antica funzionalità nautica negli ultimi decenni del secolo scorso.



1 - Bacino della media Dordogna (Périgord): turismo fluviale a bordo di natanti leggeri.

Si consideri ad esempio la peculiare morfologia litoranea dell'alto Adriatico compresa tra il delta del Po e la foce dell'Isonzo: essa ha subito - nel breve arco temporale di pochi decenni, più o meno coincidenti con l'euforico riscatto economico e sociale del nord-est italiano, evocato, non a caso, con il termine "miracolo" - una vistosa e, per certi aspetti, devastante trasformazione dei precedenti assetti ambientali. Durante gli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso si è infatti formata una peculiare morfologia territoriale in risposta alla straordinaria crescita della vacanza di massa, la cui domanda di "geografie balneari" fu soddisfatta in modo anarchico e disordinato, penalizzando in modo irreversibile la qualità ambientale, e quindi le stesse attrattive turistiche, di gran parte dei litorali sabbiosi tra Veneto e Friuli. In questo scenario di declino delle invariabili ambientali, si possono però identificare alcune suggestive permanenze, come nel caso della complessa rete idrografica che solca tutta la pianura veneto-friulana, segmentando l'apparente omogeneità di alta e bassa pianura, con il peculiare intermezzo della fascia delle risorgive. Si tratta di un suggestivo susseguirsi di corridoi fluviali di elevata qualità ambientale da tutelare, che offre suggestive opportunità per avviare una pratica consapevole di turismo sostenibile, in grado di coesistere con ciò che resta dei delicati biotopi rivieraschi, in gran parte inclusi nella Rete Natura 2000, importante strumento legislativo europeo per la tutela della biodiversità. Sono questi gli anni in cui ci si sta finalmente rendendo conto dell'importanza dell'identità anfibia di una regione intimamente connessa a una complessa maglia idrografica, nonostante il prolungato oblio connesso al consolidarsi del successo economico del "modello veneto". I fiumi, i canali, i fossi, le paludi erano elementi del paesaggio

che quando non servivano all'irrigazione, al prelievo scriteriato di inerti o al deflusso dei reflui fognari, non si è esitato a tombinare, a rettificare, a prosciugare, relegando gran parte delle suggestive pertinenze golenali all'agricoltura intensiva e allo scarico abusivo di rifiuti. Per ora possiamo almeno apprezzare un significativo mutamento concettuale non solo tra ampi settori di cittadinanza, ma anche nelle percezioni popolari e nelle scelte operative degli amministratori.

La rete idrografica: nuove destinazioni tra rischi e opportunità

Le vie d'acqua naturali e artificiali costituiscono valide attrattive in ogni ambito territoriale, più adatte ovviamente all'utenza di nicchia che ai cospicui flussi del turismo di massa. Qui sorge la necessità di un attento lavoro di inventariazione, che potrebbe inizialmente avvalersi dei tradizionali strumenti di analisi offerti dal metodo di studio della morfologia fluviale. Nel caso dei corsi d'acqua è molto efficace la suddivisione in base alle tipologie dei deflussi: alpini, prealpini, appenninici, subappenninici, di risorgenza carsica, di risorgiva, canali artificiali antichi e di bonifiche recenti. L'inventario delle attrattive potrà essere tanto più accurato quanto più ristretta è la pertinenza geografica considerata. Non mancano in Italia contesti fluviali apprezzati e frequentati, anche se in gran parte si tratta di utenza locale connessa più al tempo libero che al turismo vero e proprio.

Estendere la fruizione turistica ai settori dell'idrografia più marginali e integri è però un'opzione carica di rischi, mentre andrebbe piuttosto incoraggiato il recupero di contesti già fortemente antropizzati, e quindi spesso molto degradati, entro i quali avviare programmi di riqualificazione territoriale, considerando non solo gli aspetti culturali dell'edificato, ma anche gli elementi seminaturali residui. Da ciò consegue che, nonostante il pesante degrado ambientale in molti settori rivieraschi dei bacini fluviali italiani, è possibile pianificare una generale riabilitazione fisionomica e funzionale dei corridoi idrografici ed ecco che la promozione di un turismo a basso impatto ambientale può considerarsi la carta vincente per suggerire agli attori politici le linee di intervento, partendo soprattutto dal coinvolgimento dei residenti, incoraggiandoli e guidandoli, ad esempio, nell'offerta di servizi essenziali (ricettività familiare tipo *Bed & Breakfast*, affitto di biciclette e di canoe etc.).

Le suggestive unità fisionomiche e il ben di-

stribuito assetto antropico delle vie d'acqua del nostro paese offrono dunque incoraggianti premesse per poter realizzare l'auspicabile connessione tra istanze ricreative e riequilibrio del territorio, partendo proprio da già avviate consuetudini di ricreazione sostenibile che invitano al riuso di ambiti urbani e suburbani compromessi e alla razionale salvaguardia dei settori di paesaggio fluviale ancora integri.

Il fitto intrecciarsi dell'idrografia, con particolare riguardo alla pianura Padana e le sue immediate diramazioni vallive sia alpine che prealpine e appenniniche, come anche nella maggior parte dei contesti metropolitani del mondo occidentale, ha indubbiamente favorito il consolidarsi di nuovi sguardi territoriali, animati dall'interesse per la tutela del paesaggio, per la cura dei beni collettivi, affiancandoli a una progressiva riscoperta delle opportunità ricreative offerte da questo fitto sistema idrografico. Il declino dei fiumi e canali come vie di traffico commerciale e come ambiente di pesca, li ha relegati al ruolo di aree dismesse; ma è ben noto come l'evoluzione post-industriale delle società opulente offra significative occasioni di recupero e riqualificazione funzionale delle obsolete strutture create durante l'espansione industriale paleotecnica. In tal senso le condizioni di marginalità territoriale in cui versa gran parte del sistema idrografico nazionale può rivelarsi un inaspettato punto di forza per avviare attraenti scenari strategici entro cui collocare una adeguata e matura valorizzazione non solo degli specifici contesti rivieraschi, ma di tutta la caotica diffusione urbana che tanto penalizza la qualità scenica ed ecologica di ampi settori del Bel Paese. Bisogna insomma essere convinti che la riqualificazione ricreativa delle vie d'acqua gioca un ruolo tutt'altro che secondario nelle complesse dinamiche della competitività territoriale, in quanto è solo un ambiente gradevole e tutelato nei suoi cicli ecologici che è in grado di offrire appagamento residenziale ed esistenziale, stimolando la serenità e la fiducia per il futuro.

I corridoi fluviali come strategie di innovazione

Nei paesi di più antica industrializzazione, e con il conseguente espandersi dell'urbanizzazione nelle realtà rurali, il concetto di *river corridors*, evoca un assetto territoriale di transizione tra i sistemi terrestri ed acquatici, una sorta di oasi lineare che molto spesso si snoda anche all'interno di regioni fortemen-

te antropizzate. L'odierna consapevolezza dell'importanza dei corridoi fluviali deve certamente ritenersi un atteggiamento tardivo, vista la generale situazione rinvenibile in gran parte dei segmenti idrografici che scorrono all'interno delle regioni più industrializzate del pianeta. L'aspirazione dell'approccio ingegneristico ha fortemente penalizzato la naturalità dei deflussi, realizzando complesse infrastrutture tecniche per il controllo delle piene, per i prelievi irrigui, per la produzione di energia. Se a ciò si aggiunge la forte erosione delle pertinenze golenali per assecondare la crescente domanda di spazio da destinare alle più disparate funzioni antropiche è facile comprendere l'attuale sentimento, non solo estetico, ma anche tecnico, di ripensare la progettazione degli spazi fluviali. L'artificializzazione dell'idrografia si ripercuote spesso sulla crisi del sistema naturale, specialmente per quanto riguarda l'assorbimento delle piene e la diluizione delle sostanze inquinanti immesse nel corpo idrico.

Per quanto riguarda l'idrografia italiana, emerge un altro aspetto che bisogna tener presente: le vie d'acqua non costituiscono solamente una pregiata dotazione naturale, ma sono al tempo stesso un irrinunciabile marchio territoriale che connota l'identità storica e culturale dei vari settori regionali e subregionali. La complessa evoluzione geostorica, se da un lato ha progressivamente ridotto il libero espandersi delle dinamiche naturali, dall'altro ha sedimentato una suggestiva morfologia antropica per l'impiego delle opportunità offerte dalla presenza dei fiumi. Si consideri, ad esempio, la maglia idraulica defluente nel golfo di Venezia: i fiumi e i canali dell'antica Terraferma veneta offrono un suggestivo accumularsi di scenari che esprimono il complesso interagire tra condizioni naturali e interventi umani. All'interno dei processi culturali che governano la produzione di rappresentazioni è possibile definire la "personalità" dell'asta fluviale e delle sue immediate pertinenze territoriali, tanto da poter identificare il nome del fiume o del canale con un ben definito marchio paesaggistico: si pensi, ad esempio, alla riviera del Brenta, al Naviglio Grande di Milano, ma anche al medio corso della Loira, al Canal du Midi o alla Wye Valley nel sud ovest inglese.

L'idea di fiume come "corridoio culturale" esprime anche un innovativo e più consapevole approccio alla pianificazione territoriale, soprattutto alla luce dei vistosi impatti causati dal rapido processo di modernizzazione industrialista che ha coinvolto il nostro paese. Nelle realtà nazionali dove questa grande

trasformazione ha avuto origini più antiche, e quindi l'evoluzione è stata meno traumatica, come nel caso di Gran Bretagna, Francia e Germania, i fiumi e il connesso sistema di vie d'acqua per la navigazione interna sono da oltre mezzo secolo al centro di un significativo impegno progettuale per la tutela, il restauro e il riuso turistico e ricreativo.

I segmenti idraulici che costituiscono i bacini idrografici offrono dunque, al di là dei consueti connotati morfologici e dinamici, ulteriori spunti analitici per avviare una specifica identificazione tipologica subordinata alle suddette vocazioni turistiche e ricreative. È evidente che nei contesti territoriali fortemente antropizzati sono proprio le aste fluviali a costituire agevoli e suggestive opportunità per mettere in pratica le più elementari strategie di pianificazione ambientale, esaudendo con efficacia il crescente diffondersi delle aspettative collegate all'urgenza di mitigare gli effetti del riscaldamento globale. I segmenti che compongono la maglia idrografica dei fiumi italiani, specie se a ridosso o defluenti verso litorali costieri trasformati dall'urbanizzazione del turismo balneare di massa, assumono ancor più il connotato di oasi seminaturali lineari, in cui il rapporto tra le dinamiche idrologiche e la gestione idraulica deve adeguarsi alla crescente domanda sociale di ambienti da destinare al tempo libero.

Gli escursionismi rivieraschi

Nonostante l'indubbia diffusione di preoccupanti elementi di rischio, la particolare morfologia dei corridoi fluviali si presta comunque, come indicato poco sopra, ad una davvero attraente pratica escursionistica sia nautica che terrestre, Giova qui soffermarsi su alcuni cenni relativi ai presupposti culturali entro cui collocare il viaggio a piedi o in barca, seguendo le numerose potenzialità itineranti offerte dalle vie d'acqua. Sono spunti che evidenziano lo straordinario valore esperienziale dell'escursionismo in senso lato, facilmente trasferibile alle pertinenze fluviali.

Si allude in particolare a Henry David Thoreau, a Robert Luis Stevenson e a Hermann Hesse. Il primo autore, nordamericano vissuto nel XIX secolo, in suo breve saggio dal significativo titolo *Walking*, cerca di analizzare i più profondi e intimi significati del viaggio a piedi, estendibili comunque a ogni forma di escursione non motorizzata. Per Thoreau questi spostamenti esprimono la volontà di riappropriarsi in modo consapevole dello spazio geografico e dei rapporti sociali, evidenziando in tal modo l'efficacia di ogni approccio escursionis-

stico per ricavare dall'esperienza turistica un più duraturo arricchimento interiore e una più completa comprensione dei paesaggi. È interessante come l'autore precisi che l'escursionista debba considerarsi un ospite temporaneo e rispettoso dell'ambiente che attraversa durante il percorso.

Anche gli insegnamenti di Stevenson e Hesse si rivelano sorprendentemente coerenti con le attuali aspirazioni del turismo sostenibile lungo le vie d'acqua. Entrambi sono infatti animati da un anticonformistico spirito di avventura alimentato dal desiderio di viaggiare per godere della straordinaria varietà naturale e umana del mondo senza attivare danni. La loro predilezione per il viaggio a piedi (Stevenson ha utilizzato anche la canoa e il supporto dell'asino, Hesse talvolta non disdegna l'integrazione con il treno) è perché esso assicura un ritmo naturale allo spostamento, attivando l'istinto estetico, specialmente per la lentezza con cui si accede ai paesaggi. A piedi, ma anche la bicicletta, il cavallo, la barca a remi e a vela, la canoa, sono tutti approcci al viaggio in grado di attivare percezioni più raffinate, di riequilibrare le tensioni esistenziali con il recupero anche della propria fisicità.

Nel caso dei corsi d'acqua con deflussi perenni è possibile constatare la loro innegabile potenzialità per un maturo approccio ecoturistico. Gli escursionismi rivieraschi, sia terrestri che nautici, non impongono infatti vistose trasformazioni infrastrutturali, ma ben si adattano invece a ciò che già esiste. Semmai è auspicabile il recupero funzionale dei tracciati arginali, prevedendo lo sfalcio, ripristinando l'accessibilità ove impedita da privatizzazioni abusive, restaurando vecchi approdi e recuperando qualche dimora abbandonata da destinare al ricovero dei moderni viandanti. Questi suggerimenti e indicazioni sono comunque da precisare caso per caso. Resta comunque innegabile che l'individuazione di percorsi lungo questa rete immense di *greenways* e di *blueways* ha in sé l'indubbio fascino di un'esperienza antica, consentendo inoltre di conoscere il territorio da un altro punto di vista, di valutarne le criticità attive e quelle incombenti, ma che complessivamente sono al momento non così gravi e diffuse da penalizzare l'immagine generalmente positiva di un'armatura seminaturale di elevato pregio ambientale. L'individuazione di queste opportunità itineranti offre al turista-viaggiatore l'occasione di sentirsi esploratore in un mondo sempre più virtuale e antropizzato. L'escursione è anche umanizzazione turistica, avvicinamento lento all'autenticità dei luoghi, favorisce gli incontri occasionali, sia con

la gente del posto che con altri praticanti, e ciò è tanto più gratificante quanto più ci si allontana da ambiti turistici convenzionali.

Nei paesi europei all'avanguardia, rispetto all'Italia, nella diffusione del turismo fluviale si sta attribuendo una crescente importanza alla navigazione turistica con natanti leggeri (canoe, raft di gomma e kajak), specialmente perché si tratta di attività nautiche che non disturbano, né perturbano l'ecosistema acquatico utilizzato. Dai resoconti delle associazioni d'Oltralpe si dà ampio risalto alla matura attitudine culturale dei canoisti, in genere rispettosi dei corridoi fluviali che utilizzano e che costituiscono il loro svago, e dunque attenti controllori della qualità ambientale, quasi vigili sentinelle contro chi deturpa gli ambienti anfibii.

Da rilevamenti effettuati a bordo di un kajak emergono allo stato attuale non poche difficoltà che rendono poco agevole la navigazione lungo gran parte dei potenziali itinerari fluviali, riconducibili per lo più alla carenza dei deflussi e alla presenza di briglie e sbarramenti artificiali in prossimità di opifici idraulici, impianti per la tricotatura, talvolta ponti troppo bassi. Questi ostacoli rendono necessario il trasbordo, cioè lo sbarco e il reimbarco a valle dell'ostacolo. È evidente che ciò è possibile solo con natanti leggeri come appunto kajak e canoe. A proposito di questo problema, in Francia è da alcuni decenni che, a seguito del grande aumento del numero di praticanti la navigazione con kajak e canoe, i governi locali, in collaborazione con la F.F.C.K. (Federation Française Canoe et Kajak) hanno incoraggiato la stesura e l'emanazione di specifiche normative per favorire un'attenta politica di promozione del turismo alternativo, potenziando quindi l'approntamento di microstrutture, in armonia con l'ambiente fluviale, attuando severi controlli della qualità delle acque e dei valori estetici dei peculiari paesaggi rivieraschi.

In conclusione, attraverso anche la costruzione di applicazioni digitali, è sempre più necessario elaborare un accurato censimento e valutazione delle qualità naturali e paesaggistiche dei numerosi corridoi di deflusso che costituiscono i nostri sistemi idrografici. Una saggia pianificazione territoriale deve identificare i tracciati fluviali come veri e propri beni culturali, la cui integrità ecosistemica e dei manufatti storici (ponti, mulini, idrovore, villaggi a 'riviera') possono subire gli effetti di ulteriori azioni antropiche, sia autorizzate (incremento degli emungimenti idrici, prelievi di inerti, cementificazione e rettificazione dei tracciati) che abusive (inquinamenti,

discariche, deforestazione e colonizzazione agricola degli ambiti golenali). Gran parte di questi temi sono ormai patrimonio comune della cittadinanza, continuamente stimolata da una stampa locale sempre più attenta alle questioni ambientali, ormai irrinunciabile banco di prova per una urbanistica sensibile alla conservazione e riqualificazione dei quadri ambientali, da cui far discendere efficaci opportunità per il consolidarsi di una elevata qualità della vita.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Abraham, A., Sommerhalder, K. and Abel, T. (2010). "Landscape and well-being: a scoping study on the health-promoting impact of outdoor environments", *International Journal of Public Health*, 55, pp. 59-69.

Bauman, Z. (2000), *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.

Castonguay S., Evenden M. (2012) (eds.), *Urban rivers. Remaking rivers, cities and space in Europe and North America*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

Donadieu P. (1998), *Campagnes urbaines*, Versailles: Actes Sud E.N.S.P.

Erfurt-Cooper P. (2009), "European waterways as a source of leisure and recreation", in Prideaux B., Cooper M. (2009) (eds), *River tourism*. Wallingford (UK) and Cambridge: CABI Publishing, pp. 74-93.

Fletcher R. (2014), *Romancing the wild. Cultural dimensions of ecotourism*, Durham and London: Duke University Press.

Grodach C., Eherenfeucht, R. (2015), *Urban revitalization. Remaking cities in a changing world*. New York: Routledge.

Herzog T. R. (1985), A cognitive analysis of preference for waterscapes, *Journal of Environmental Psychology*, 5 (3), pp. 225-41.

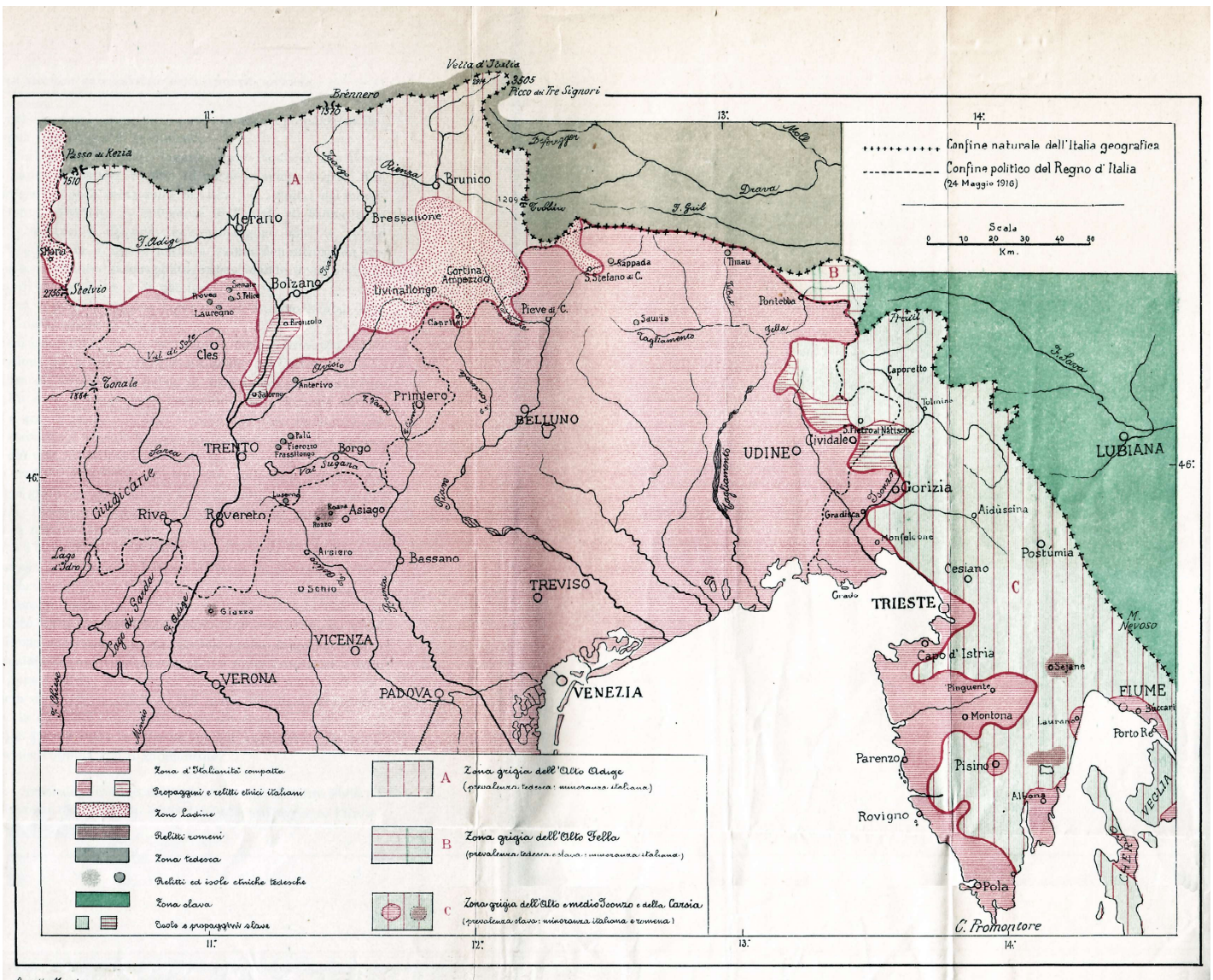
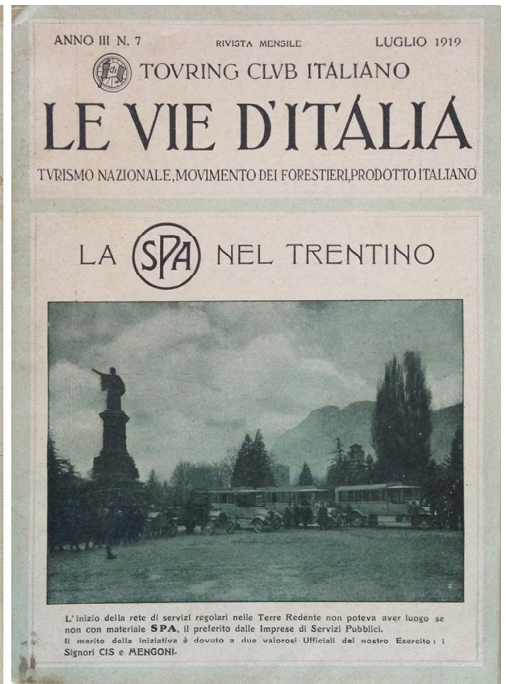
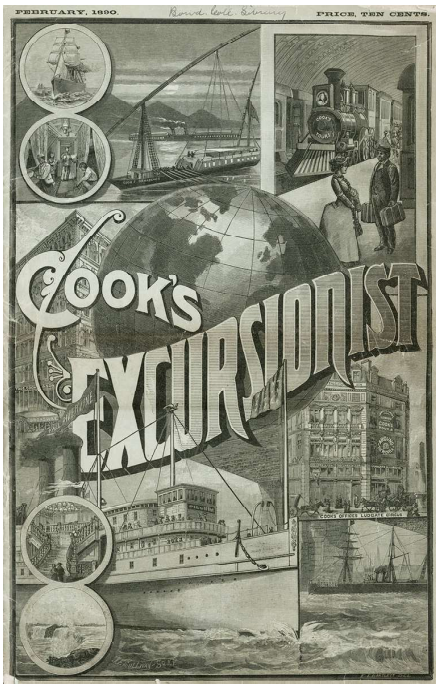
Ingold T. (2010), "Footprints through the weather-world: walking, breathing, knowing", *Journal of Royal Anthropological Institute*, 16 (1), pp. 121-139.

Kaaristo M., Rhoden S. (2017), "Everyday life and water tourism mobilities: mundane aspects of canal travel", *Tourism Geographies*, 19 (1), pp. 78-95.

Prideaux B., Timothy D. J., Cooper M. (2009), "Introducing river tourism: physical, ecological and human aspects". In Prideaux B., Cooper M. (2009) (eds), *River tourism*, Wallingford (UK) and Cambridge: CABI Publishing, pp. 1-22.

Vallerani F., Visentin F. (2018) (eds), *Waterways and the cultural landscape*, London and New York: Routledge.

Völker S., Kistemann T. (2011), "The impact of blue space on human health and well-being. Salutogenetic health effects of inland surface waters: a review". *International Journal of Public Health*, 214, pp. 449-60.



Viaggio sulle tracce della Grande Guerra

di Claudia Pirina

In questo inconsueto momento storico, che ha rappresentato per le comunità e i territori occasione di riflessione sul futuro, quale può essere, per l'architetto, l'utilità di volgere nuovamente lo sguardo verso quel fenomeno, ormai di massa, che ha rappresentato un settore trainante per l'economia del Paese, in forte crescita fino agli anni precedenti alla pandemia?

In nazioni come l'Italia, in cui ogni luogo può essere considerato teatro della storia e della memoria, il repentino mutamento della possibilità di spostamento delle popolazioni causato dalla pandemia, ha evidenziato quanto la promozione turistica dei siti necessiti di profonde riflessioni relative all'assetto delle città, ma anche dei territori più fragili e marginali, nell'intento di promuovere un turismo maggiormente sostenibile che non ne stravolga l'identità, e non mortifichi e annulli un tessuto sociale ed economico diversificato. Provando a offrire risposta a tali istanze, il riconoscimento della necessità di spostare l'attenzione dei turisti dai principali centri attrattori, ha progressivamente portato a politiche di potenziamento di offerte turistiche a tema, che coinvolgano un sempre maggior numero di località valorizzate per le loro peculiari caratteristiche paesaggistiche o architettoniche, o come parte di articolati sistemi (reti) regionali, nazionali o transnazionali.

È in tale direzione che è stata sviluppata, tra le altre, la recente campagna di promozione turistica del Veneto *The Land of Venice*, che si propone di dirottare parte degli ingenti e insostenibili flussi turistici della città di Venezia in quel territorio più ampio che intesse con essa strettissime relazioni, tanto da averne reso possibile la nascita e da renderne possibile, ancor oggi, la sopravvivenza. All'interno del sito dedicato¹, incentrando l'esperienza a partire da uno, o più specifici temi, una serie di itinerari si snodano nella regione – dal

A journey on the traces of the Great War

by Claudia Pirina

Recognizing that this moment in history offers us the opportunity to reflect upon the possibility of changing the orientation of the tourist phenomenon as a result of the pandemic, this article investigates certain aspects of the relationship between tourism and war. The research is focused on the landscapes in Northern Italy that were the theatre of World War I, and the relationship between tourism and infrastructure. On the one hand, it will review the experience of examples of tourist itineraries traced along the borders that, during wartime, were marked by a dense and continuous web of defensive structures that became the infrastructure in these territories; on the other, it will present the design of itineraries along the network of infrastructures built in the years before World War I, and tasked with handling the logistics of transporting men and goods from behind the frontlines to the battlefields, or infrastructure rebuilt in the years that followed to repair the destruction. The traces left by the conflict in the region, in the form of a palimpsest, are used as a basis to integrate these itineraries into a network of smaller projects that constitute a reception point and, at the same time, to interpret the pre-existing conditions. The goal is to explore the relationships between the physical spaces and the spirit of the places to propose sustainable tourist development in marginal and fragile locations.

Nella pagina a fianco, in alto: Copertina del catalogo di *Viaggio Cook's Excursionist* dell'agenzia di viaggi di Thomas Cook del febbraio 1890; copertine della rivista del *Touring Club Italiano*, *Le Vie d'Italia. Turismo nazionale. Movimento dei forestieri*. Prodotto italiano dell'aprile 1918 e luglio 1919. La copertina del 1918 dimostra come l'interesse verso i territori della nazione non rivolga costantemente l'attenzione all'evento bellico in atto. La copertina del 1919 pubblicizza "L'inizio della rete di servizi regolari nelle terre Redente".

In basso: Carta del Confine naturale dell'Italia geografica e del Confine politico del Regno d'Italia (24 maggio 1916). Da Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana, Reale Società geografica italiana*, Roma, p. 32.

¹ <https://www.veneto.eu/>; <https://www.livinginthelandofvenice.com/>

1 - Alcune copertine delle Guide del Touring Club Italiano della serie *Sui campi di battaglia*.



mare ai monti – toccando città d'arte, ma anche siti naturalistici protetti, con l'obiettivo di intercettare gli interessi di un pubblico composito. Tra questa articolata offerta si può citare come, in Veneto ma non solo, gli anni precedenti alle celebrazioni del Centenario della prima guerra mondiale abbiano costituito l'occasione per proporre esperienze di visita nelle località teatro degli eventi bellici, raccogliendo anche l'eredità di alcune esemplari esperienze europee che hanno dimostrato come questa particolare tipologia di viaggio sia in grado di portare sui territori un consistente numero di turisti nazionali e stranieri.

Dalla guerra al turismo

“La conservazione della viabilità stradale nata in guerra, è un problema cui bisogna volgere fin d'ora lo sguardo, per studiarlo con preveggenza. [...] Qual è la sorte che attende dopo guerra tante strade così belle, tante mulattiere così eccezionali, se un organico sistema di provvedimenti conservativi non è studiato fin da ora e non ne viene predisposta l'immediata applicazione per quando cesseranno le ostilità? [...] Quale selezione fare tra ciò che è da conservare e ciò che conviene abbandonare? [...] Queste sono le domande che pongo per cominciare a raccogliere un po' di materiale che snelli i quesiti fondamentali, che dia all'opera futura un indirizzo. [...] Sarò perciò grato a chiunque vorrà inviare idee, insegnamenti, proposti, proposte.”²

Con queste parole, scritte durante gli ultimi mesi di guerra, l'allora direttore del Touring Club Italiano Luigi Vittorio Bertarelli dimostra occhio attento e lungimirante, non tanto interessato all'osservazione delle condizioni esistenti, ma al progetto di un futuro capace di superare gli eventi secondo una visione proiettiva.

2 Bertarelli L.V. (1918), “Strade e mulattiere militari dopo guerra. Punti interrogativi”, *Le Vie d'Italia, Touring Club Italiano*, anno II, n.5, maggio, pp. 257, 261, 262.

Dagli studi relativi alla nascita del turismo, emerge con chiarezza quanto la relazione tra turismo e guerra rappresenti, non solo nel continente europeo³, uno specifico ramo che si è evoluto nel tempo. Interrogando oggi i motori di ricerca internet, è facile infatti riscontrare come il turismo di guerra rappresenti una specifica offerta che integra, alla visita di località segnate da più o meno recenti conflitti, la proposta 'turistica' in luoghi attualmente in guerra. Se in taluni casi i viaggiatori sono semplicemente interessati alla visita di alcune specifiche località nonostante queste si trovino in condizioni di precaria sicurezza, in altri sono specificamente interessati a 'vacanze a tema militare' che consentano di fare diretta esperienza dei conflitti. Specifiche agenzie offrono pacchetti turistici che, a fronte di ingenti somme, promettono di portare i clienti “nei luoghi dove nascono le notizie”⁴. Se può apparire singolare l'interesse verso questo tipo di esperienza, può essere interessante interrogarsi sulle differenze tra le attuali proposte⁵ e i viaggi organizzati durante

3 Interessanti sono gli studi relativi all'esperienza delle proposte turistiche presenti nel famoso catalogo *The Excursionist* pubblicato da Thomas Cook nella seconda metà del XIX secolo. Tra i viaggi inclusi nel catalogo infatti, la meta degli Stati Uniti prevedeva escursioni sui campi di battaglia della Guerra di Secessione (1861-1865) con partenza da Liverpool e da Glasgow. D'altronde, proprio negli Stati Uniti, a partire dal 1890 verrà inaugurata la stagione dei *National Military Park, National Battlefield, National Battlefield Park e National Battlefield Site* per promuovere la visita dei “siti in cui sono state combattute battaglie storiche sul suolo americano durante i conflitti armati che hanno plasmato la crescita e lo sviluppo degli Stati Uniti”.

4 Da “War Zone Tour”, fondata nel 1993 (<https://warzonetours.com/>). Altri esempi sono: <https://www.tacticalhistory.it/>; <https://www.sovietours.com/>; https://www.wildfrontierstravel.com/en_GB; <https://untamedborders.com>; <http://www.hinterlandtravel.com/>; <https://www.sulleormedellastoria.it/it/press/turismo-grande-guerra.html>; <https://www.battlefieldjourney.com/>; <https://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/>; <https://www.britishlegion.org.uk/get-involved/remembrance/remembrance-travel>.

5 In alcuni casi queste 'speciali' agenzie di viaggio

gli anni del primo conflitto mondiale. Testi relativi alle descrizioni della nascita e sviluppo del turismo nelle località del nord Italia tra la fine dell'800 e i primi vent'anni del 900⁶ presentano infatti una serie di dati relativi alla progressiva diminuzione dell'afflusso turistico dei viaggiatori dell'aristocrazia durante gli anni del conflitto, e alla conseguente perdita economica corrispondente. Nonostante le difficoltà rappresentate dagli eventi in corso, anche per sopperire a tale carenza, proprio in quegli anni muoverà tuttavia i primi passi lo sviluppo del turismo di guerra promosso dalle nazioni attraverso strategie di propaganda di intento politico che intendevano mitizzare ed estetizzare la guerra stessa⁷. Sarà proprio negli anni del conflitto che corrispondenti statunitensi di guerra si recheranno in Europa a documentare la condizione dei territori, preparando già il campo alle proposte turistiche da offrire ai connazionali immediatamente al termine delle ostilità⁸.

In Italia già nel 1917 verrà pubblicata una serie cartografica di 50 tavolette con il titolo di *Guerra italoaustriaca 1915-16-17: carta d'Italia e regioni limitrofe alla scala di 1:100.000*⁹ che rappresentava i territori italiani e nemici di confine con l'indicazione di opere militari esistenti e di progetto e, lo stesso anno, inizierà a essere pubblicata la rivista *Le vie d'Italia. Turismo nazionale. Movimento dei Forestieri. Prodotto Italiano*. Le pagine della rivista di quegli anni pubblicheranno immagini che mostrano una condizione del paese apparentemente estranea al conflitto e, già dall'aprile del 1918, si occuperanno di promuovere la fondazione di un Ufficio del Turismo Nazionale, osservan-

do l'esperienza dei vicini francesi. Qualche mese più tardi, nel 1919, verrà istituito l'Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT) con il compito di promuovere il turismo di guerra, mentre alla fine degli anni Venti la serie di guide *Sui campi di battaglia*¹⁰ uscirà con lo scopo di celebrare i luoghi teatro della Grande Guerra. Le guide contenevano itinerari automobilistici attraverso le zone più famose e più gloriose della guerra che avevano l'intento (generalmente politico) di portare i turisti sui luoghi di grandi gesta patriottiche. Se la pubblicazione delle guide turistiche sui campi di battaglia proseguirà ininterrottamente fino ai giorni nostri, è negli ultimi decenni che questo tipo di turismo assumerà nuovi contenuti in relazione con lo sviluppo del fenomeno del turismo esperienziale e storico¹¹.

Al fine di indagare alcune delle possibilità fornite da questo tipo di esperienza, di seguito si affronteranno due specifiche modalità di intervento che esplorano possibilità di relazione tra reti infrastrutturali e turismo. Da un lato si riporterà l'esperienza di esempi di percorsi turistici che ripercorrono quelle linee di confine che – nonostante la condizione attuale non sempre sia in grado di evidenziarlo – nel periodo bellico erano segnate da una fitta e continua rete di opere difensive che infrastrutturavano i territori; dall'altro sarà proposto il lavoro di progetto di itinerari che insistono sulla rete di infrastrutture realizzate negli anni precedenti al primo conflitto mondiale per assolvere alla funzione logistica di trasporto di uomini e merci dalle retrovie ai campi di battaglia, o di infrastrutture riattate negli anni seguenti per far fronte alle distruzioni provocate¹².

sono fondate da ex reporter di guerra, che vantano in tal senso una certa esperienza logistica.

6 Mariotti A. (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, Zanichelli.

7 Secondo tale strategia "nel 1916 il Conseil supérieur du tourisme francese era già all'opera per programmare le iniziative da attuarsi per rilanciare il settore una volta terminate le ostilità". Tizzoni E. (2013), "Turismo di guerra, turismo di pace: sguardi incrociati su Italia e Francia", *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, n. 15, 3, consultabile in http://www.studistorici.com/2013/10/29/tizzoni_numero_15/.

8 Tali resoconti saranno anche pubblicati in volumi o riviste. Ne sono un esempio: Whitney W. (1916), "Italy in the War Is a Wonderful Spectacle", *New York Times*, 12, novembre; Kipling R. (1917), *La guerra nelle montagne. Impressioni del fronte italiano*, Casa ed. Risorgimento, Milano; S.A. (1917), "Au champ de bataille de l'Ourcq", *Le Figaro*, 28 settembre. Il numero annuale di turisti provenienti dagli Stati Uniti, pari a circa 246.000 nel 1913 e poi precipitato a 65.000 nel 1915 e a 25.000 nel 1917, risalì a 91.000 già nel 1919. S.A. (1925), *Revue d'économie politique*, p. 18.

9 Edita da Touring Club d'Italia.

10 Solo per citare alcune opere: ENIT (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Roma; TCI (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Touring Club Italiano, Milano; TCI (1928), *Sui campi di battaglia: guida storico-turistica*, Touring Club Italiano, Milano.

11 Numerose pubblicazioni si occupano di questi temi. Citiamo ad esempio: Paloscia F. (1994), *Storia del turismo nell'economia italiana*, Petrucci, Città di Castello; Battilani P. (2003), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna; Boyer M. (2005), *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXe siècle, L'Harmattan*, Paris; Berrino A. (2011), *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna; Tizzoni E. (2013) op. cit.; Marzo M. (2014), "A Wonderful Spectacle", in Bergamo M., Iorio A. (a cura di) (2014), *Strategie della memoria. Architettura e paesaggi di guerra*, Aracne editrice, Roma.

12 Il progetto è esito di un lungo lavoro di ricerca iniziato con la collaborazione all'interno di alcuni corsi di progettazione del prof. Alberto Ferlenga e successi-

Infrastruttura e turismo: confini

Un interessante volumetto pubblicato nel 1917 raccoglie una serie di conferenze tenute nel 1916 presso la Reale Società Geografica Italiana. Il volume, intitolato *Pagine geografiche della nostra guerra*, affronta in modo sistematico il tema del confine nord orientale d'Italia nell'intento di dimostrare "come tutta la parte della grande cerchia alpina, che manda le sue acque all'Adriatico, sia italiana, e come il confine geografico, scientificamente indiscutibile, dell'Italia fisica, sia appunto la linea di cresta, che separa le acque scendenti all'Adriatico da quelle che volgono al Mar Nero"¹³. Attraverso una serie di saggi incentrati sulle specifiche porzioni di tale confine cosiddetto naturale, si intende, in qualche modo, individuare nella sua conquista una sorta di giustificazione al conflitto in atto.

Al di là del possibile interesse nell'esaminare i tracciati minuziosamente indicati nelle tavole contenute al suo interno, il testo può essere oggi riletto con l'obiettivo di riflettere sul tema del confine, ponendo l'attenzione sulla storia e la memoria del mutamento del suo tracciato a seguito (o durante) la Prima guerra mondiale, inserendolo in un contesto più ampio ai fini di un suo possibile utilizzo in forma turistica. Se l'andamento del confine nazionale può essere letto come espressione di astratti tracciati politici che si sono susseguiti nel tempo secondo logiche di alterni poteri, la sua conformazione fisica ha influito infatti (e tuttora influisce) sulla condizione degli abitanti di queste terre dalle peculiari caratteristiche. In una dimensione ancor più generale i confini rappresentano inoltre un elemento di costruzione dell'identità europea, se inseriti in una scala di interesse transnazionale¹⁴.

Concentrando l'attenzione sul confine na-

vamente approfondito in due assegni di ricerca, nella curatela (in collaborazione con Marco Mondini, Marzio Favero e Monica Celi) del Memoriale della Grande Guerra di Montebelluna (MeVe), nella stesura del volume *Dietro il paesaggio della Grande Guerra* edito da LetteraVentidue, di alcuni saggi e nella partecipazione a convegni nazionali e internazionali.

13 Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana*, Reale Società geografica italiana, Roma, p. 4.

14 Si cita, in forma di esempio, l'esperienza della *European Green Belt* che insiste sulle aree di confine derivanti dallo smantellamento della 'cortina di ferro' a seguito della fine della Guerra Fredda. Per un approfondimento si rimanda a Pirina C., Comi G. (2021), *Reimmaginare il bordo. Il confine come opportunità*, Maggiori Editore.

zionale nord orientale d'Italia e sulle vicende relative alla Grande guerra, è interessante annotare come il tracciato di questa 'linea' abbia costituito struttura di base per la predisposizione di percorsi turistici che, insistendo approssimativamente sull'andamento dei sistemi difensivi su cui si attestavano i due contrapposti eserciti, intercetta e racconta i luoghi del conflitto. Secondo tale logica, nel 1993 numerose opere fortificate dal Passo dello Stelvio alla Marmolada furono rese accessibili ai visitatori e inserite all'interno di un itinerario di visita, denominato *Sentiero della Pace*. Avviato dalla Provincia autonoma di Trento a partire dal 1986, il percorso si sviluppa seguendo la linea del fronte italo-austriaco del settore occidentale, "collegando tra loro le vette dei ghiacciai ai fondovalle alpini e creando un'ampia rete di sentieri che consente all'escursionista di raggiungere forti, capisaldi, tagliate vallive, strade militari, trincee approntati dall'esercito italiano ed austro-ungarico durante il Primo conflitto mondiale"¹⁵.

Se le politiche di sviluppo turistico sul tema della Grande Guerra in tutte le regioni interessate dal conflitto hanno conosciuto una stagione di grande sviluppo in occasione del centenario, ancor oggi l'interesse verso tali esperienze continua ponendo l'accento sulla simbolica missione di "collaborazione e riconciliazione tra popoli un tempo in contrasto"¹⁶. Il caso del *Sentiero della pace dalle Alpi all'Adriatico*, per esempio, riunisce il patrimonio, gli enti e le persone presenti lungo l'allora Fronte isontino dal Rombon a Duino. Il progetto del sentiero, avviato nel 2011 come *Sentiero della pace nell'Alto Isonzo* attraverso una serie di successive politiche locali delle singole nazioni, si è successivamente avvalso del sostegno della Comunità europea per la promozione di attività transfrontaliere attraverso il progetto *Pot miru/Via di Pace*¹⁷. Le attività di collaborazione tra paesi, inizialmente promosse da regione Friuli-Venezia-Giulia e Slovenia tramite l'offerta di pacchetti di itinerari illustrati in occasione del centenario, sono proseguite quindi fino a oggi attraverso il sostegno di ulteriori

15 http://www.trentinograndeguerra.it/context.jsp?ID_LINK=310&area=101#lightbox%5Bset%5D/2/. Per maggiori approfondimenti si rimanda al volume a cura di Claudio Fabbro, *La Grande Guerra e il Sentiero della Pace*, Reverdito, Trento 2016.

16 <http://www.potmiru.si/ita/>

17 Il progetto transfrontaliero, in vigore dall'ottobre 2012 all'aprile 2015, ha consentito di inaugurare l'itinerario nel marzo 2015.

finanziamenti europei¹⁸ che hanno portato al premio come progetto europeo dell'anno nel 2020.

Citiamo in ultimo l'esperienza del progetto *Ta Pum*, avviata sempre negli anni a cavallo del centenario¹⁹, che propone oggi due itinerari, di cui uno ricalca quasi interamente i tracciati dei due precedenti esempi, integrandoli in un percorso complessivo che insiste approssimativamente sulla linea del confine bellico del 1917, precedente alla disfatta di Caporetto.

Infrastruttura e turismo: sulle tracce della Grande Guerra

Se il tema del confine offre l'opportunità di rivolgere lo sguardo verso programmi e progetti di respiro internazionale, anche a livello regionale si sono moltiplicate esperienze di proposte di itinerari che, talvolta, sono andati a definire la pratica dei cosiddetti musei diffusi, il cui interesse risiede nella possibilità di tessere racconti capaci di coniugare la grande storia con le microstorie, gli eventi fondanti per la nazione con quelli importanti per la definizione delle tradizioni locali²⁰. La loro organizzazione prevede essenzialmente l'individuazione di punti salienti per il racconto, e parallelamente la selezione di itinerari di visita che li connettono. Ciò che tuttavia non sempre risulta chiaro o coerente sono le ragioni di queste scelte. Si è proceduto allora ad avviare una ricerca che indagasse possibili modalità di organizzazione e definizione di nuovi itinerari, che insistessero sulle tracce delle infrastrutture realizzate in occasione del primo conflitto mondiale nel nord est d'Italia, a partire da un esteso lavoro di mappatura, convogliato anche all'interno della curatela del Memoriale della Grande guerra di Montebelluna. La ricerca ha preso le mosse dalla considerazione che l'opera di trasforma-

zione del paesaggio causata dall'evento bellico potesse essere interpretata seguendo tre successive fasi: l'infrastrutturazione e preparazione del teatro di battaglia e delle retrovie; le distruzioni; la ricostruzione di città, paesaggi e infrastrutture.

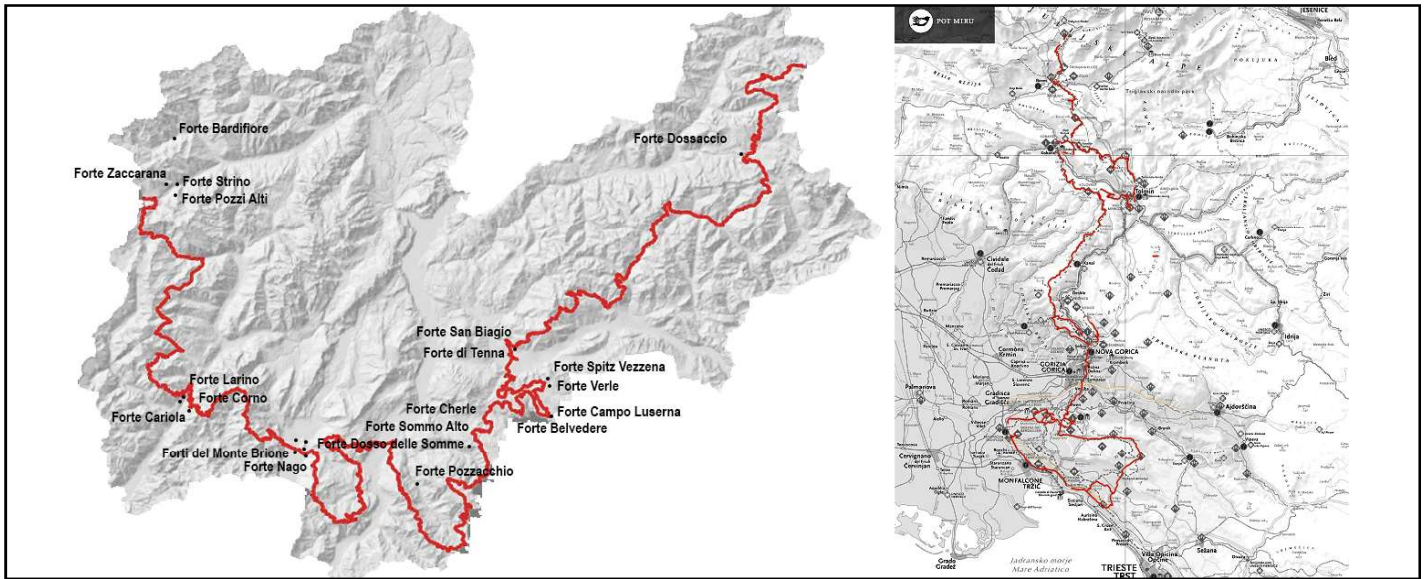
Negli anni precedenti al conflitto, la costruzione di una fitta rete di infrastrutture consentì infatti il collegamento dei campi di battaglia, e delle prime linee, con le retrovie che ne costituivano l'elemento vitale, e rendevano possibile l'abitare in luoghi impervi e inospitali. Tali infrastrutture oggi costituiscono spesso base per le principali linee di sviluppo dei territori, rappresentando pertanto materiale prezioso per promuoverne la valorizzazione. A una cospicua fase di ricerca d'archivio, di analisi, di georeferenziazione di antiche mappe e di restituzione grafica è seguita la proposta di alcuni progetti di itinerari turistici capaci non semplicemente di collegare luoghi rilevanti per il racconto della storia degli eventi, o per la presenza di resti di manufatti difensivi, ma di proporre sequenze spaziali in grado di costruire un modo di raccontare e di guidare la lettura, incrociando modalità tipiche di utilizzo dei luoghi con racconti strategici di eventi.

Intervenire con il progetto nei paesaggi bellici significa infatti affinare lo sguardo nell'intento di operare – attraverso un processo di sintesi – una iniziale decostruzione necessaria per riconoscere quei segni ancora presenti nei luoghi, per integrarli con invisibili memorie racchiuse ormai solo all'interno dei materiali d'archivio. Tali segni costituiscono una sorta di palinsesto al quale sovrapporre nuovi elementi capaci di costruire e articolare una tensione tra antico e contemporaneo per non spezzare il filo della tradizione, bensì consolidarlo. Lungo i nuovi itinerari proposti, una rete di piccoli progetti costituisce punto di accoglienza e, al tempo stesso, di interpretazione di condizioni preesistenti. Tali interventi possono essere associati o meno al restauro di porzioni di infrastrutture difensive ancora esistenti, come le frammentarie tracce residue di trincee, gallerie o baraccamenti, o i più consistenti resti di forti. Il progetto del nuovo dialogo così con le tracce di preesistenti interventi che rappresentano "la spinta a far viaggiare la mente verso un tempo indefinito, lontano, remoto per soddisfare l'aspirazione all'infinito, a qualcosa che si perde in una lontananza temporale o spaziale di cui si smarrisce la misura. [...] Nel rudero noi continuiamo a vedere, anche se compromesso, un ordine mirabile di rapporti. Malgrado la mancanza di alcune parti infatti la completezza dello spartito, dell'armonia

18 Il progetto *The Walk of Peace from the Alps to the Adriatic – Heritage of the First World War* è stato candidato nel 2016 per l'inserimento nella lista del Patrimonio dell'Unesco (<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/6077/>). Successivamente ha ottenuto finanziamenti attraverso il progetto Interreg Italia-Slovenia *Walk of Peace*, (<https://www.facebook.com/InteractEU/videos/289131532532130/>).

19 <https://www.tapum.it/>

20 Tra gli altri si citano: <http://www.itinerarigrandeguerra.it/>; <http://www.ecomuseograndeguerra.it/veneto/>; <https://www.turismofvg.it/GrandeGuerra/>; <http://www.turismovallecamonica.it/it/content/sulle-tracce-della-guerra-bianca>; <https://www.paesaggi-deltrentino.it/i-paesaggi-di-guerra-di-lavarone-2/>; <https://www.visittrentino.info/it/guida/da-vedere/grande-guerra>



2 - Tracciati del Sentiero della Pace (sx) e del progetto Pot miru/Via di Pace (dx). Rielaborazione grafica dell'autore.

musicale, noi percepiamo quella condizione patetica dell'edificio che lo porta a diventare quasi elemento di natura, quasi geografia"²¹.

In prospettiva

Nell'incipit del libro *Se Venezia muore* Salvatore Settis afferma che "in tre modi muoiono le città: quando le distrugge un nemico spietato [...]; quando un popolo straniero vi si insedia con forza, scacciando gli autoctoni e i loro dei [...]; o, infine, quando gli abitanti perdono la memoria di sé, e senza nemmeno accorgersene diventano stranieri a se stessi, nemici di se stessi". Alla perdita di memoria, causata da amnesia collettiva, associa una perdita di dignità che sopraggiunge quando, in modo lento e malfermo, cala l'oblio a causa dell'indifferenza. Estendendo queste riflessioni ai luoghi talvolta marginali cui la ricerca si riferisce, si potrebbe affermare che, nei paesaggi teatro della Prima Guerra Mondiale, questi tre 'modi' coesistano. Alle distruzioni e sostituzioni di popoli direttamente conseguenti agli eventi bellici e ai trattati di pace si è andata sommando nel tempo una progressiva perdita di memoria originata da una sempre maggiore distanza temporale.

Occuparsi oggi del patrimonio materiale e immateriale della Prima Guerra Mondiale, ma in generale del lascito di tutti quegli eventi dirompenti che hanno segnato le sorti dei territori nei quali operiamo come architetti, significa riappropriarsi di una memoria culturale collettiva, nella consapevolezza della necessità di riannodare le fila tra spazi fisici

e anima dei luoghi. L'opporsi all'indifferenza dell'oblio può essere riconosciuta come sorta di garanzia per il futuro di territori che necessitano di risposte a problemi di spopolamento, e che riconoscono nel turismo un'opportunità di sviluppo. Tuttavia, come d'altronde la recente pandemia ha largamente dimostrato, perché lo sviluppo turistico di luoghi marginali e fragili sia sostenibile, il suo incremento deve necessariamente essere integrato con politiche rivolte al potenziamento di un tessuto sociale, produttivo ed economico che continui a tramandare proprio quei valori che attraggono il turista stesso. In secondo luogo, perché questi luoghi possano essere ritenuti attrattivi nel tempo, è generalmente importante inserirli all'interno di reti nazionali, o addirittura transnazionali, capaci di assolvere a un compito ancora più rilevante, non solo di valorizzazione di risorse e patrimoni locali, ma di promozione di un'identità europea.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana*, Reale Società geografica italiana, Roma.

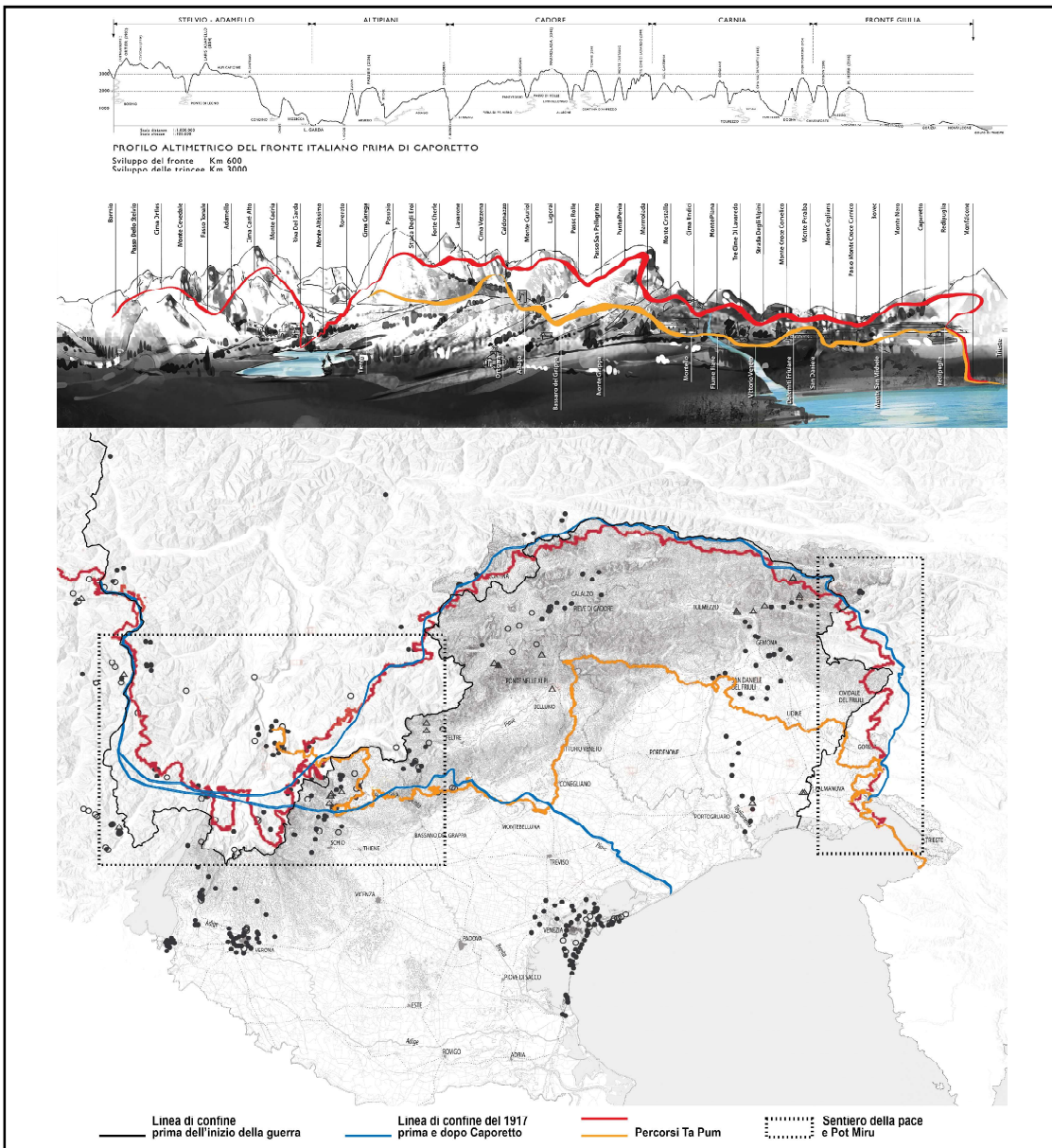
Battiliani P. (2003), *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna.

Berrino A. (2011), *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna.

Bertarelli L.V. (1918), "Strade e mulattiere militari dopo guerra. Punti interrogativi", *Le Vie d'Italia, Touring Club Italiano*, anno II, n.5, maggio, pp. 257-262.

Boyer M. (2005), *Histoire générale du tourisme du XVIIe au XXe siècle*, L'Harmattan, Paris.

21 Venezia F. (2006), *La natura poetica dell'architettura*, Giavedoni editore, Pordenone, pp. 26, 16.



3 - Il progetto dei percorsi *Ta Pum*. Confronto con il profilo altimetrico del fronte italiano prima della Battaglia di Caporetto del 1917 e con le linee di confine prima e dopo la battaglia. Elaborazioni grafiche dell'autore.

ENIT (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Roma.

Fabbro C. (2016), *La Grande Guerra e il Sentiero della Pace*, Reverdito, Trento.

Kipling R. (1917), *La guerra nelle montagne. Impressioni del fronte italiano*, Casa ed. Risorgimento, Milano.

Mariotti A. (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, Zanichelli.

Marzo M. (2014), "A Wonderful Spectacle", in Bergamo M., Iorio A. (a cura di) (2014), *Strategie della memoria. Architettura e paesaggi di guerra*, Aracne editrice, Roma.

Masetti C. (a cura di) (2018), *Dalla mappa al Gis - 4*, Ladgeo Caraci.

Paloscia F. (1994), *Storia del turismo nell'economia italiana*, Petrucci, Città di Castello.

Pirina C. (2020), *Dietro il paesaggio della Grande Guerra*, LetteraVentidue, Siracusa.

Pirina C., Comi G. (2021), *Re-immaginare il bordo. Il confine come opportunità*, Maggioli Editore.

S.A. (1917), "Au champ de bataille de l'Ourcq", *Le Figaro*, 28 settembre.

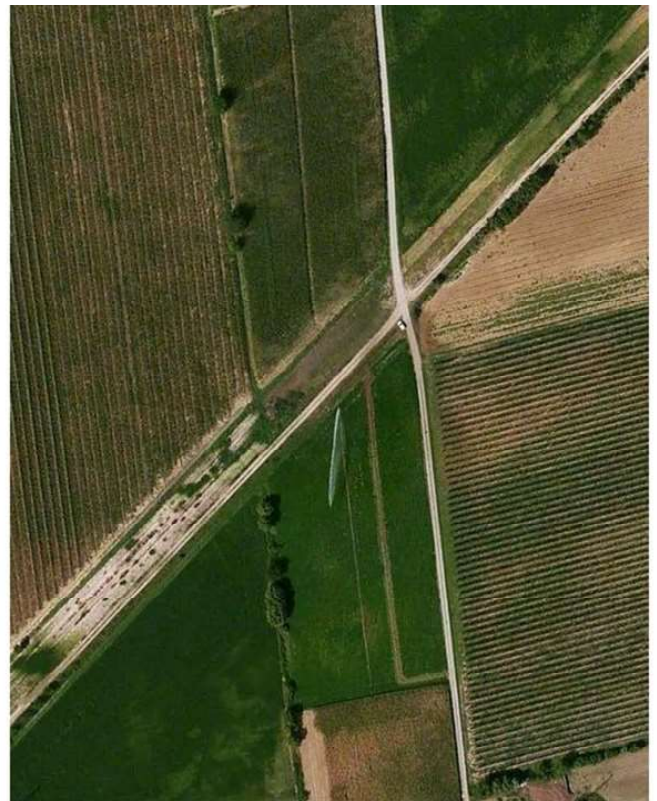
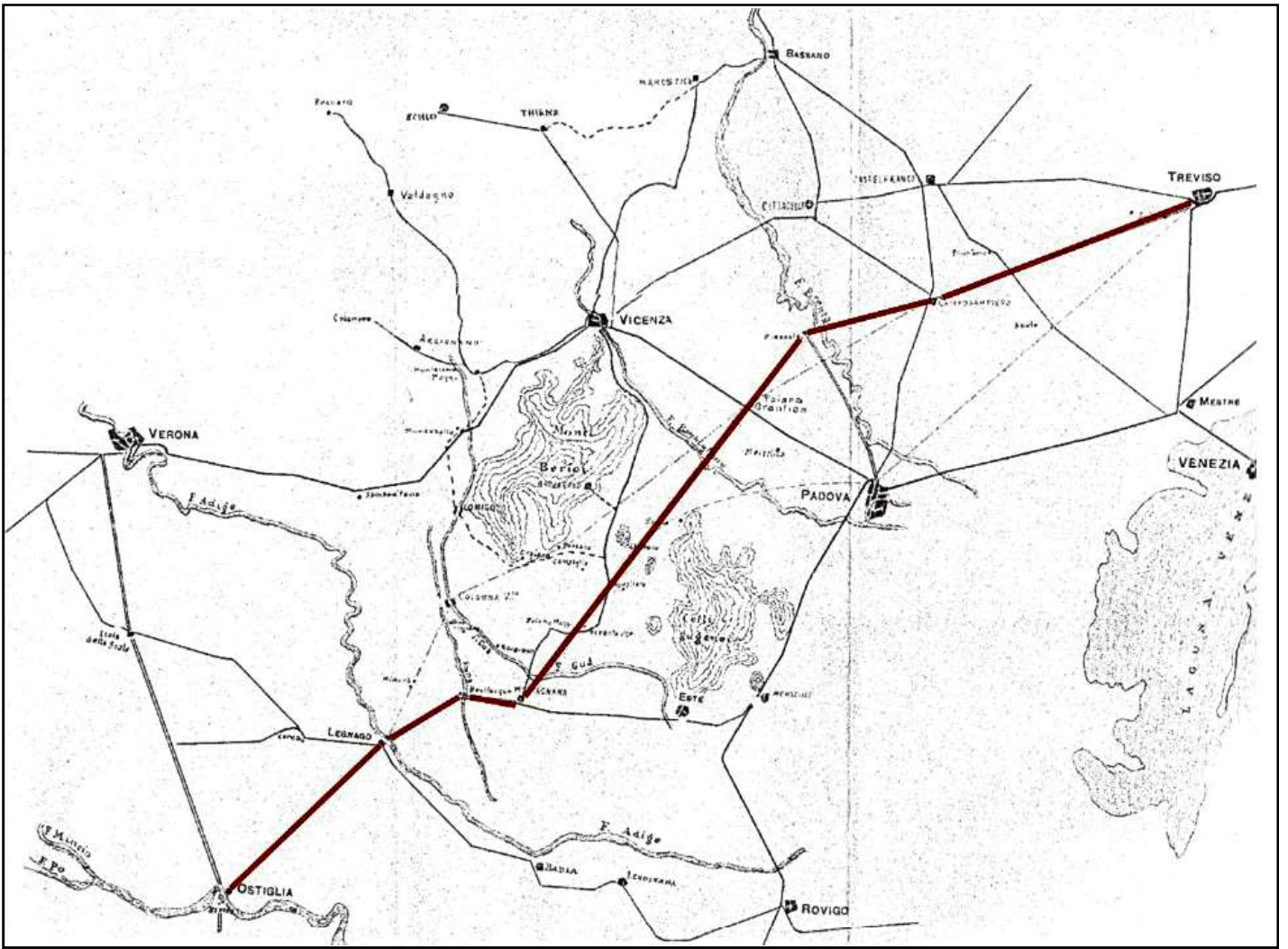
TCI (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Touring Club Italiano, Milano.

TCI (1928), *Sui campi di battaglia: guida storico-turistica*, Touring Club Italiano, Milano.

Tizzoni E. (2013), "Turismo di guerra, turismo di pace: sguardi incrociati su Italia e Francia", *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, n. 15, 3.

Venezia F. (2006), *La natura poetica dell'architettura*, Giedoni editore, Pordenone.

Whitney W. (1916), "Italy in the War Is a Wonderful Spectacle", *New York Times*, 12, novembre.



Territorio, identità, turismo. Un progetto di rigenerazione territoriale nel Veneto

di Alessandro Bove

Se consideriamo il territorio come l'insieme di relazioni spaziali tra i diversi oggetti che lo compongono, esso viene ad avere una dimensione multiscalare che, dal dettaglio puntuale del singolo elemento fisico, attraverso l'insieme delle relazioni, mette in connessione le diverse parti in un sistema complesso di rapporti sia spaziali che temporali. Le relazioni, ora singole e ora multiple, dipendono sia dagli oggetti che dalla prossimità degli stessi ed hanno la capacità di generare processi, sviluppi, cambiamenti complessi che necessitano di corrette chiavi di osservazione, di lettura, di comprensione e progettazione per diventare capaci di modificare l'ambiente creando paesaggi nuovi o rinnovati.

Il territorio

Così gli spazi dilatati della città e le contaminazioni rurale-urbano (le quali hanno portato verso nuovi tipi insediativi come, ad esempio, i vuoti tipici degli insediamenti diffusi, disegnati all'interno di aree urbane in prevalenza o completamente residenziali), gli spazi interclusi dalle importanti opere del sistema trasportistico (come corridoi autostradali e svincoli, gasdotti, elettrodotti e linee ferroviarie), le piccole e grandi aree produttive, anche abbandonate, le opere di ingegneria, infrastrutturali e non (che hanno completato il loro ciclo di vita), rappresentano nuove categorie morfologiche con le quali è necessario confrontarsi. Considerando la struttura attuale del territorio, collegare le risorse naturali o culturali presenti assume un significato importante nella pianificazione e progettazione paesaggistica contemporanea, soprattutto nei territori di margine urbano. In questi paesaggi, infatti, le recenti modalità insediative hanno prodotto cambiamenti di tali profondità che la tradizionale contrapposizione città-campagna non appare più utile a descriverli, non solamente per la loro crescente antropizzazione,

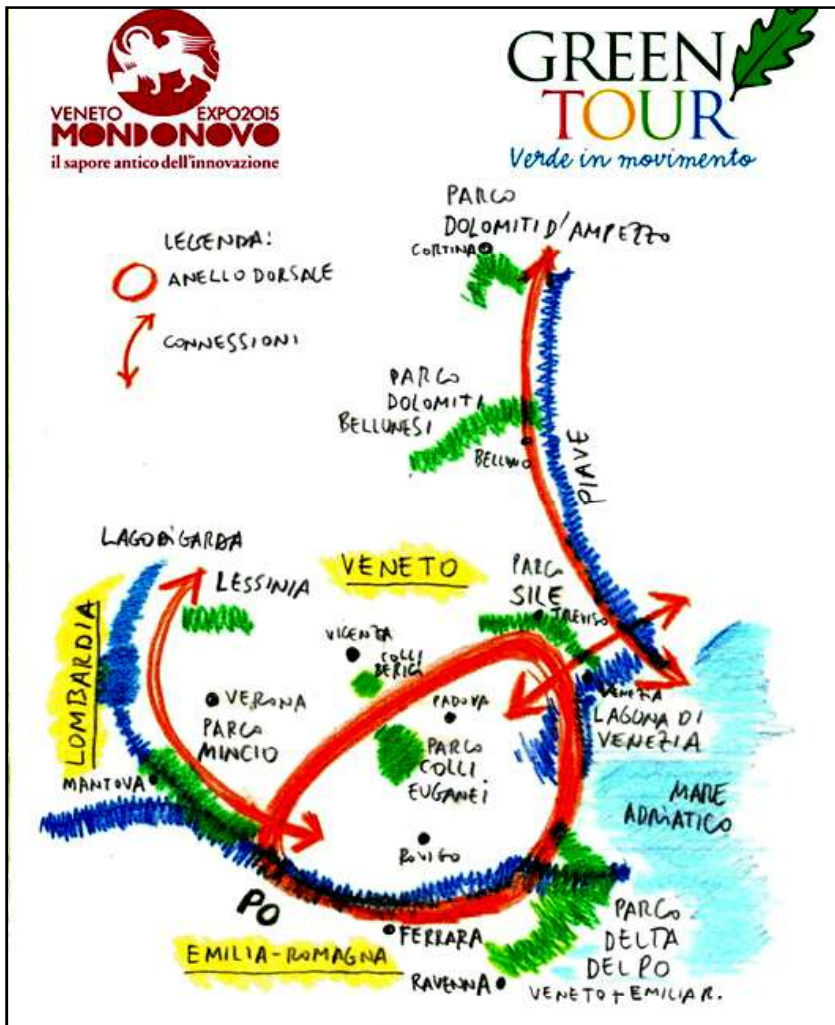
Territory, identity, tourism. A project for regional regeneration in the Veneto

by Alessandro Bove

To address the theme of regional regeneration today means planning a design action that, based on one or more contingent elements that constitute the basic framework, is capable of understanding the dynamics of the territory, intersecting the many physical and temporal trajectories with the perception of the place. Proceeding in this manner will make it possible to build a regional regeneration project in a way that will make it an element of identity and thus capable of generating competitive advantages. Reclaiming an abandoned railway could therefore provide the basis for building a network of diffuse relationships on the territory which could look to slow and sustainable tourism to stimulate local economies. But will this be sufficient to ensure that the project is actually completed?

This essay presents a critical reading of the strategic 'Green Tour' project by the Regione Veneto, and how it is framed within its regional dimension, its identity and its relation to sustainable tourism.

Nella pagina a fianco, in alto: Il tracciato della Treviso-Ostiglia (in rosso) all'interno del sistema ferroviario della Regione Veneto. In basso: esempio di contesti territoriali in cui 'sopravvive' oggi la Treviso - Ostiglia: all'interno di un'area produttiva e nell'attraversamento di un territorio agricolo.



1 - L'inserimento della Treviso Ostiglia all'interno di un sistema ciclabile sovra regionale.

ma anche per la contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente pervasività della cultura urbana. Vedere il paesaggio periurbano in relazione al sintagma città-campagna appare dunque riduttivo perché tale visione dualistica comporta un approccio statico al problema che non tiene conto della dinamicità, velocità e profondità delle trasformazioni avvenute ed in itinere. A causa proprio del modificarsi della struttura dei territori periurbani in seguito alla diffusione reticolare degli insediamenti, anche parlare di tali paesaggi in funzione dell'antitesi tra città diffusa e città compatta può condurre parimenti a fare considerazioni errate. Connettere significa strutturare il paesaggio, dargli cioè un'identità. La strategia di valorizzazione può avvenire attraverso l'applicazione di modelli progettuali diversi come ad esempio la cintura verde, i cunei verdi o le *greenway*. Può configurarsi attraverso sistemi equilibrati di risorse che consentano di integrare in una visione complessiva e coordinata una serie di episodi, ciascuno con le proprie regole e la propria storia, configurandosi contemporaneamente come

elementi regolatori della molteplicità delle preesistenze ed elementi innovatori nella struttura del paesaggio.

Anche il territorio veneto mostra molte di queste caratteristiche. Così, se andiamo a considerare la relazione esistente tra la forma insediativa e le reti infrastrutturali è possibile cogliere un rapporto quasi simbiotico, tanto che il destino di uno e dell'altro sono concatenati. Questo modello di sviluppo territoriale mette in relazione mobilità e città diffusa in quanto costruito attorno ad una rete infrastrutturale capace di servire ogni singola abitazione, in un continuo alternarsi tra città ad alta accessibilità e a bassa intensità, porzioni complementari di una stessa struttura insediativa (Fabian, 2014). Un sistema strutturato di strade e ferrovie, ma anche di una fitta rete escursionistica, rivolta alla mobilità lenta, composta da ippovie, piste ciclabili più o meno interconnesse, vie navigabili, che vanno ad associare la mobilità propria del produrre (casa-lavoro, casa-studio) con quella turistica e del tempo libero/divertimento. Infatti, le infrastrutture di trasporto assolvono un duplice ruolo: sono sistemi di adduzione ed innervamento per la mobilità locale (relazioni tra centri secondari e tra il polo ed il proprio *hinterland*), sono snodi di un più vasto sistema di relazioni (nazionali ed internazionali), sia nel caso dei trasporti su gomma che in quello della mobilità *slow*, turistica e del tempo libero.

Tale schema di funzionamento si modifica e si ricompone verso un nuovo equilibrio ogniqualvolta un'infrastruttura prima strategica viene a perdere la sua funzione a seguito di dismissione, cannibalizzazione o semplicemente abbandono di uno specifico tratto infrastrutturale. La struttura insediativa in questi casi si rivolge verso altri/nuovi collegamenti, rivedendo la propria accessibilità, o fagocita quegli spazi liberati per reinserirli all'interno di nuove priorità insediative.

L'identità

Partendo dal rapporto tra percezione (dimensione psico-sociologica e sensoriale del territorio) e rappresentazione sociale (dimensione sociale, costruzione simbolica collettiva, *melieu*), è possibile pervenire ad una visione comunitaria del territorio, identitaria, in quanto esso è la cosa e l'immagine della cosa (Farinelli, 1991). In tal senso la trasformazione del paesaggio è prodotta contemporaneamente dalla trasformazione

del territorio e dall'idea che si ha di quel territorio. Così, la trasformazione del territorio e la percezione collettiva sono concatenate in un processo di influenza reciproca non del tutto sincronizzato, in quanto non è la realtà che influenza i comportamenti, ma l'idea che ci si è fatti di essa (Zerbi, 1993). Ne nasce un paesaggio plurale, sia in senso sincronico che diacronico: non solo esistono molteplici percezioni che diversi soggetti hanno anche contemporaneamente di uno stesso territorio, ma si accumulano inoltre tutti i precedenti immaginari di quel territorio. Ne discende che il paesaggio attuale è la somma di tutti i paesaggi, prima naturali e poi antropici del passato: «esso è la forma che l'uomo coscientemente e sistematicamente imprime al paesaggio naturale» (Sereni, 1961).

Il paesaggio è dunque la risultante del legame tra queste sue due dimensioni, materiale (oggettiva, realtà tangibile legata a rapporti di causa-effetto) e immateriale (soggettiva, immagine intangibile, somma di significati e i valori simbolici attribuiti ai diversi elementi paesaggistici che rientrano nell'ambito delle rappresentazioni mentali). Il paesaggio trae perciò il suo senso non soltanto dall'insieme degli elementi che lo compongono e dalle relazioni fra questi, ma soprattutto dal modo in cui coloro che interagiscono con tale paesaggio – in un'esperienza multisensoriale non limitata al solo 'vedere' – ne percepiscono i caratteri. Tale percezione, poi, poiché è fondamento del senso di quel paesaggio, è allo stesso tempo in grado di determinare le attitudini dell'uomo verso di esso, influenzando dunque l'azione umana.

Pertanto, gli elementi del paesaggio assumono significato culturale in quanto espressione concreta dei processi attraverso i quali una società organizza il proprio ambiente di vita: essi rispecchiano i valori che guidano una certa popolazione, ma anche le risorse di cui essa dispone e i diversi modi in cui quotidianamente interagisce col proprio territorio, adattandovisi o modificandolo secondo le proprie esigenze. In questo senso, dunque, nel paesaggio ogni cultura si identifica e tra questo e l'uomo si instaura uno scambio mutuo di messaggi che corrisponde al realizzarsi del rapporto tra condizioni locali e adempimento culturale. Il paesaggio diventa veicolo di identità culturale proprio perché gli individui e la collettività che ad esso fanno riferimento possono leggerne i segni, attribuire loro determinati significati e ritrovare così nel paesaggio parte di sé stessi: della loro vita di tutti i giorni, così come della loro storia e delle loro aspirazioni per il futuro.

Il progetto di rigenerazione territoriale

Il superamento della dicotomia tra paesaggio e città, l'integrazione della dimensione del paesaggio con quella ingegneristica ed architettonica per la costruzione dello spazio sociale, l'utilizzazione di un approccio multiscalare (sia in termini spaziali che temporali), l'attenzione al progetto, la capacità di rendere visibili e riconoscibili meccanismi e relazioni non altrimenti riconoscibili/riconosciuti, la capacità di affrontare la complessità nelle relazioni attraverso i paradigmi propri dell'ecologia, di associare sistemi naturali e artificiali (frutto dell'ingegneria), sfruttamento di processi creativi, sono tutti temi che sono stati alla base del processo di costruzione del Progetto Strategico 'Green Tour – Verde in Movimento'.

Il 'Green Tour' è nato dalla volontà di recuperare una linea ferroviaria dismessa (la Treviso-Ostiglia), dalla necessità di aggredire un vuoto perché caratterizzato da un elevato potenziale ambientale, economico e sociale tanto da spingere la riflessione progettuale verso la generazione di nuove relazioni all'interno dello spazio insediativo diffuso dell'area centrale veneta, agendo localmente, dove più serve, e cercando di estendere i miglioramenti conseguiti per contagio ad aree contermini. Un progetto quindi che ha cercato di associare la dimensione puntuale del recupero di un'infrastruttura dismessa, con il suo carico di problematiche concrete e misurabili legate al regime delle proprietà, alle tecniche di realizzazione del percorso ciclopedonale, alle fasi, ai tempi ed alle risorse necessarie per la realizzazione del progetto, con la necessità di fornire forme almeno primitive e traiettorie anche sommarie della complessa sovrapposizione organizzativa territoriale e della semantica del luogo che vanno quindi oltre il progetto infrastrutturale ed assumono una dimensione paesaggistica. Così, oltre ad affrontare il tema del riutilizzo della ferrovia Treviso-Ostiglia, il progetto ha cercato di costruire un sistema ampio per la mobilità lenta: un grande anello verde di ben 820 chilometri (che innerva un territorio caratterizzato da corridoi per la mobilità lenta ed il tempo libero di complessivi 2.736 chilometri), attorno al quale si sta strutturando un *cluster* composto da 3 Regioni, 200 Comuni, 13 ULSS, 8 GAL, 11 IPA, 7 Unioni dei Comuni, oltre a diversi Parchi Regionali (del Delta del Po, del Sile, dei Colli Euganei, del Mincio, della Laguna di Chioggia e Venezia), 23 aree di produzioni IGP o DOP, 6 Distretti



2 - Il 'Green Tour' attraverso la sua struttura funzionale di percorso verde.

Produttivi, 2 Metadistretti, 5 Sistemi turistici integrati.

La creazione di una vera e propria *greenway*, appoggiata sul vuoto lasciato da una ferroviaria dismessa, in cui gli elementi di connessione e di valorizzazione delle entità fisiche attraversate diventano itinerario, un filo che unisce luoghi storici, aree naturali ed anche insediamenti, in una parola paesaggio. Pertanto, nasce una sorta 'infra-struttura' (di attraversamento di paesaggi), ovvero una sorta di 'Grand Tour', ovvero di itinerario esperenziale, momento di crescita culturale e di conoscenza di ambienti e paesaggi diversi. In questa maniera l'infrastruttura verde con i territori che innerva, con le popolazioni che serve, con i paesaggi che caratterizza, ha cercato di diventare strumento di ricucitura del territorio, condensatore, strumento di *landscape urbanism*, tramite il quale attivare operazioni di protezione, rinaturalizzazione e riconnessione, ma soprattutto per rigenerare le interazioni tra esigenze residenziali, di spostamento, del tempo libero, turistiche e di promozione della salute. Così, attraverso 'nodi verdi', si è cercato di integrare le diverse modalità di mobilità lenta (bici, cavallo, trekking/cammini, navigazione) con la funzione di diventare strutture prioritarie da risolvere in termini di accessibilità intermodale, funzionalità e dotazione di servizi. Il tutto supportato dal *leitmotiv* della salute derivante da uno stile di vita dinamico e sano, supportato dall'appetibilità intrinseca

del paesaggio, fatto sì di viste, di permanenze storico-culturali ed insediamenti, ma soprattutto di produzione agricola e/o industriale, di beni territoriali che alimentano l'anima e di prodotti che soddisfano il corpo. Un'opportunità di ricucitura per il paesaggio in quanto in grado di connettere (fisicamente e non) spazi differenti (ora rurali, ora urbani, periurbani, industriali, di valore storico ed ambientale...), giustapposti tra di loro, creando dei nuovi *pattern* funzionali, in cui la componente artificiale si fonde con quella naturale in un processo di osmosi. Uno strumento di rafforzamento e valorizzazione della rete, sia infrastrutturale che di luoghi, in cui questi spazi multifunzionali (lungo la rete posso correre, andare in bicicletta, incontrare persone, arrivare a visitare una villa veneta, trovare uno specifico prodotto agricolo, ecc.) offrono nuove opportunità a spazi ora aperti, ora chiusi, attraverso processi di valorizzazione sociale.

Il turismo sostenibile

Al di là della sua dimensione locale, legata alla mobilità slow e alla ricerca di uno stile di vita attivo e salutare, il progetto 'Green Tour' può contare sulla sua capacità di generare economie che derivano dai caratteri culturali, naturali e storici attraverso il turismo. «Gli attrattori culturali e naturali costituiscono infatti un patrimonio collettivo che, pur non producendo profitti diretti, rappre-



3 - I temi del Green Tour presentati ad Expo Milano.

...senta il cardine dello sviluppo sostenibile dei territori, capace di generare condizioni di crescita culturale sociale e di costituire, allo stesso tempo, una leva strategica per lo sviluppo economico per le comunità locali, attraverso la nascita ed il rafforzamento delle filiere imprenditoriali ad esso collegate. La non fungibilità e riproducibilità di tali risorse, tuttavia, impone che la loro valorizzazione debba essere perseguita attraverso un'azione capace di coniugare le esigenze della tutela con quelle della fruizione, anche a fini turistici, del patrimonio» (Pileri, Giudici, 2017). Il turismo quindi per essere sostenibile dovrebbe: fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave del proprio sviluppo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo alla conservazione del patrimonio naturale e della diversità biologica; rispettare l'autenticità sociale e culturale delle comunità ospitanti, conservare il loro patrimonio culturale costruito e vivente e valori tradizionali e contribuire alla comprensione e alla tolleranza interculturali; assicurare una funzionalità economica fattibile e di lunga durata, garantendo benefici economici equamente distribuiti fra tutti gli stakeholder come l'occupazione stabile e le opportunità di reddito e servizi sociali per le comunità ospitanti, contribuendo alla lotta contro la povertà. Così il turismo costituirà certamente uno dei principali settori in grado di determinare lo sviluppo economico dei territori, a condizio-

ne che esso venga attuato in modalità sostenibili, capaci di contemperare le esigenze di fruizione degli attrattori, con quelle irrinunciabili della salvaguardia e della tutela del patrimonio quale preziosa entità da preservare, trasmettere e tramandare alle future generazioni. In ciò, il cicloturismo è certamente una forma di turismo sostenibile per antonomasia, in quanto lontano dalla dimensione del turismo di massa, ma attento allo sviluppo locale, al rispetto delle tradizioni e alla tutela dell'ambiente. Nella sua dimensione slow, lo spostarsi con la bicicletta consente di passare da un godimento del luogo (proprio del turismo tradizionale), alla possibilità di viverlo, passando dal piacere indotto dal paesaggio con le sue bellezze naturali, culturali e storiche, a nuovi punti di vista nella percezione di ciò che comprendono non solo la componente percettiva, ma anche la fruizione diretta dei valori identitari e simbolici del territorio. Il cicloturismo può poi essere declinato in maniera differente, facendo riferimento ad un circuito (che nel caso del 'Green Tour' può essere percorso non solo con la bicicletta, ma anche integrando ad esempio la navigazione) percorribile in un giorno, o ad un vero e proprio viaggio, escursione o vacanza, che consentono di percorrere anche distanze importanti e godere di una molteplicità di risorse territoriali che dipendono sia dalle caratteristiche fisiche che da quelle organizzative del territorio. Anche l'impatto

economico in termini di reddito generato può avere nel cicloturismo è un aspetto di certo interesse. La capacità attrattiva di un itinerario cicloturistico certamente dipenderà non solo dalla ricchezza delle risorse naturali e culturali con le quali si viene a contatto, ma è anche connessa con tutto quel substrato legato al *genius loci* (distrettualità produttiva, produzioni enogastronomiche tipiche, servizi turistici, ecc.) e con la numerosità dei percorsi disponibili. In tal senso 'Green Tour' ha agito cercando di trasformare l'offerta turistica del territorio in una molteplicità di prodotti vendibili, ognuno comunque interrelato con gli altri in maniera tale da massimizzare l'offerta turistica.

Pur a fronte di un così elevata potenzialità, resta comunque un *caveat* che è legato proprio al tema specifico. Infatti, stando a diverse ricerche internazionali, è possibile sostenere che il cicloturismo è un'attività fortemente redditizia. Ad esempio, la rete ciclabile svizzera Veloland conta un numero totale di ciclisti all'anno di 3,4 milioni nel 1999 che è salito a 5 milioni nel 2009 (Utiger e Richardson 2000; Utiger e Riku 2010). Dopo un calo temporaneo a 4,4 milioni nel 2010, il volume totale è tornato a 5 milioni nel 2011 (Utiger e Riku 2012). Inoltre, in media, i ciclisti in vacanza durante la notte (che soggiornano più di 2 notti) spendono 71 euro al giorno, di cui 28 euro per l'alloggio e 25 euro per il cibo e bevande (Ickert et al. 2005; Utiger e Ickert 2005). Stando poi a studi svolti in Francia ad Atout France, una struttura che si occupa dello sviluppo turistico, ogni cicloturista spende in media 75 euro al giorno per un viaggio itinerante e 61 euro per un soggiorno. Queste spese superano parecchio quelle della clientela non cicloturistica, che sono stimate attorno ai 54 euro al giorno per persona (dati 2009), tanto che l'itinerario 'La Loira in bici', che segue il corso del fiume dalla foce a Nevers, ha generato, nel 2010, un giro d'affari di 15 milioni di euro, con una spesa di 68 euro al giorno per turista. Gli indotti economici specifici generati dalle ciclabili europee oscillano pertanto tra i 100.000 euro/km per anno fino ai 350.000 euro/km per anno. Altrettanto importanti, se non addirittura maggiormente significativi, sono i valori occupazionali generati in Germania dal cicloturismo: si contano circa 5 nuovi occupati ogni chilometro di percorso (Pileri, Giacomel, Giudici, 2015). Da una ricerca svolta su vari paesi europei (Blondiau, Zeebroec, 2014) emerge che nel 2014 in Germania vi erano 2,2 occupati nel cicloturismo ogni 1000 abitanti, contro i 0,22 dell'Italia

dove le condizioni climatiche, la diversità e la ricchezza dei paesaggi potrebbero solo giocare a favore dei flussi turistici.

Il *caveat* dunque risiede nella capacità di creare un mercato che, al momento, per l'Italia sembra non esistere. Infatti, la richiesta cicloturistica in Italia è attorno all'1% tra tutte le modalità di svolgimento delle vacanze ed anche l'uso della bicicletta come principale mezzo di trasporto si aggira appena tra il 2 ed il 5% (Weston et al., 2012). Allo stesso modo, l'attrattività dei nostri territori per il cicloturista non è molto forte tanto che per i turisti tedeschi (per i quali la vacanza cicloturistica ha un buon 3% di *share*, superata solo dall'Olanda con il 3,7%, e con un uso della bicicletta come principale mezzo di trasporto compreso tra il 12 ed il 20% (ibidem, 2012)) la meta cicloturistica italiana è rappresentata dall'Alto Adige e tale destinazione è scelta dal 15,2% dei turisti (Privitera, 2014).

Allora che fare in un paese caratterizzato da una estremamente diffusa ricchezza territoriale e da una così scarsa attenzione verso la mobilità ciclabile? Certamente favorire la diffusione delle ciclovie e la prima grande risposta è arrivata con la Legge di Stabilità 2016 che ha previsto la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, in vista del «Piano straordinario della Mobilità turistica di Mit, Mibact e Regioni». Per raggiungere tale obiettivo sono stati stanziati 91 milioni di euro nel triennio 2016-2018. Un sistema nazionale ciclabile inserito all'interno della rete ciclabile EuroVelo (con gli itinerari 8, 5 e 7), ma finanziato con risorse nazionali, all'interno del quale purtroppo il 'Green Tour' non compare avendo una dimensione forse più regionale nonostante la sua lunghezza complessiva sia del tutto paragonabile con i lunghi percorsi di interesse nazionale (820 km di percorsi ciclabili rispetto ad esempio a 'VenTo' - ciclabile lungo il Po che connette Venezia a Torino - che ne conta complessivamente 850 e ne condivide una parte proprio con il 'Green Tour').

Resta pertanto in mano alla Regione Veneto la volontà di completare questo sistema e, anche se alcuni interventi puntuali come il nodo di Grisignano e l'ultimo miglio di Treviso dell'asse Treviso-Ostiglia sono ormai completati, manca la necessaria spinta propulsiva per il completamento di un progetto tanto ambizioso. Infatti, la proposta di una cabina di regia volta a facilitare la realizzazione del sistema e contenuta nel progetto strategico non è ancora stata istituita. Forse sarà un'altra occasione persa se, a valle del duro periodo della diffusione del Covid-19, non

ci sarà la volontà di cambiare molti dei paradigmi che caratterizzano il nostro mondo e la politica vorrà dimenticare in un cassetto l'ennesimo progetto.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Aa.Vv., (2015), *Green Tour. Verde in Movimento*, disponibile su <http://www.veneto.eu/progetto-green-nature?uuid=2c20e5b4-a8b9-40e4-85a6-3bb2f74d3445>.

Aa.Vv. (2004), *National Policies to Promote Cycling, Implementing Sustainable urban travel policies: moving ahead*, European Conference Of Ministers of Transport.

Aa.vv. (2009), *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Euro-parlamentare per Trasporti e Turismo.

Aa.Vv., (2012), *The European Cycle Route Network EuroVelo Study*, Parlamento Europeo, Brussels.

Amin A., Thrift N., (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino editore, Bologna.

Bélanger P., (2010), "Redefining Infrastructure", in Mostafavi M., Doherty G., (a cura di), *Ecological Urbanism*, Lars Mueller Publishers, Baden, pp 332 – 349.

Bélanger P., (2012), "Landscape Infrastructure: Urbanism beyond Engineering", in Polialis S.N., Shodek D., Georgoulas A., Ramos S.J., (a cura di), *Infrastructure Sustainability & Design*, Routledge, Oxon.

Berger A., (2007), *Drosscape. Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York.

Fabian L., (2014), "Nuove strade a nord-est. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa", in Calafati A. G., (a cura di), *Città tra sviluppo e declino Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editore, Roma, pp 267 – 300

Farinelli F. (1991), *L'arguzia del paesaggio*, in Casabella, 575-576, pp 10-12.

Gasparri C., (2015), *In the city on the cities. Sulla città nelle città*, List Lab, Rovereto.

Gasparri C., (2014), "The waste side of change. Drosscape and reverse city", in *Crios*, n. 8, pp 63 – 72.

Gausa M., (2009), *Multi-Barcelona Hiper-Catalunya. Strategie per una nuova Geo-Urbanità*, Ed. List, Barcelona-Trento.

Han H., Meng B., Kim W., (2017), "Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior", in *Journal of Sustainable Tourism*, 25/2, 2017, pp. 292-309.

Koolhaas R., Mau B., (1997), *S, M, L, XL*, Monacelli Press, New York.

Liu J., Nijkamp P., Derong L., (2017), "Urban-rural imbalance and tourism-led growth in China", in *Annals of Tourism Research*, 64, pp. 24-36.

Lumsdon L., (2000), "Transport and tourism: Cycle tourism - a model for sustainable development?", in *Journal of Sustainable Tourism*, 8, 5, 2000, pp. 361-377.

Lynch K., (1992), *Deperire. Rifiuti e spreco nella vita di uomini e città*, Cuen, Napoli.

Mostafavi M., Najle C., a cura di, (2004), *Landscape Urbanism. A manual for the machinic landscape*, Architectural Association, London.

Mostafavi M., Doherty G., (2010), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publisher, Baden.

Pickett S.T.A., Cadenasso M.L., McGrath B., a cura di, (2013), *Resilience in Ecology and Urban Design. Linking Theory and Practice for Sustainable Cities*, Springer, Berlino.

Piket, Pieter & Eijgelaar, Eke & Peeters, Paul. (2013), "European cycle tourism: a tool for sustainable regional development. Applied Studies", In *Agribusiness And Commerce*. 7. 115-119. 10.19041/Abstract/2013/2-3/19.

Pileri P., Giudici D., (2017), "VENTO, un progetto di territorio in bicicletta, per un'idea diversa, possibile e desiderabile di sviluppo", in Aa.Vv., *XIII Rapporto Qualità dell'ambiente urbano. Focus su mobilità pedonale e città*, 75, 2017, ISPRA, pp. 175-184.

Pileri P., Giacomel A., Giudici D., (2015), *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Mantova, Corraini Editore.

Pileri P., Giacomel A., Giudici D., Moscarelli R., Munno C., Bianchi F. (a cura di), (2018), *Ciclabili e camini per narrare territori. Arte design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere*, Portogruaro, Ediciclo editore.

Privitera D., (2014), "La città e il cicloturismo. Modelli strategici virtuali", *Quaderni di Viaggio e Turismo*.

Sereni E., (1961), *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Roma-Bari.

Thayer R.L., (2003), *LifePlace: Bioregional Thought and Practice*, University of California Press, Berkeley.

Viganò P., (1999), *La città elementare*, Skira, Milano.

Weston R., Davies N., Peeters P., Eijgelaar E., Lumsdon L., McGrath P. and Piket P. (2012), *The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Update of the 2009 study*, Brussels, Belgium: European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.

Zerbi M. C. (1993), *Paesaggi della geografia*, Giappichelli, Torino.



Per 051

noi della rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

ANNO I - N. 1 - Roma, 15 Gennaio 1955

Gratuito ai Ferrovieri - Prezzo di vendita al pubblico L. 25

Sped. in abb. postale - Gruppo III

PARLIAMOCI A CUORE APERTO

Vorrei considerare come una felice circostanza che Noi della rotaia inizi le sue pubblicazioni all'alba di questo 1955, perchè mi sembra che in tal modo la sua nascita rifletta il fiorire delle speranze che per naturale moto dell'animo sempre accompagnano il sorgere d'un anno nuovo, nella lieta e serena atmosfera natalizia.

Che essa possa trarne gli auspici per un lieto avvenire, che sia anche tale per tutti i ferrovieri d'Italia, così efficacemente indicati dal suo nome, nel quale mi piace scorgere, più che il semplice titolo di una rivista, un programma di lavoro, che s'illumina di motivi d'unità ed insieme di legittimo orgoglio.

Tale infatti è per se stessa l'attività affidata ai ferrovieri, che non può svolgersi senza un attaccamento geloso al proprio dovere e senza la consapevolezza in ognuno d'essere parte essenziale d'un mecca-

nismo gigantesco, nel quale l'errore o la defezione di pochi, e a volte d'un solo, può provocare irreparabili danni. Da ciò quello spirito di solidarietà che lega gli uni agli altri gli uomini della ferrovia; da ciò quella tradizione, ammirata da tutti, che fa del personale ferroviario una sola grande famiglia.

Questa solidarietà in un comune ideale di lavoro, questa tradizione di attaccamento all'Azienda rappresentano una forza viva dell'Amministrazione ferroviaria, la riserva inesauribile di energie morali, alla quale il Paese ha potuto attingere nei giorni della sventura e della necessità e che è stata il fattore primo del miracolo della ricostruzione.

Non può perciò non riguardarsi da tutti con compiacimento all'iniziativa che ha dato vita a questo nuovo periodico, destinato a rafforzare i vincoli di solidarietà che legano tra loro e all'Azienda i ferrovieri italiani, i quali

avranno in esso non un organo tecnico, anche se i problemi tecnici non potranno essere trascurati, ma un foglio di vita, che deve offrire la possibilità di una serena valutazione dei loro problemi e delle loro attività, in un incontro non arido, ma umano, nel cui quadro vanno anche doverosamente illustrata l'opera e le realizzazioni dell'Azienda al servizio del Paese.

Ad essa vada l'augurio del più largo successo; e dalle sue colonne, a tutti i ferrovieri il mio cordiale saluto, che vuole anche essere l'espressione della simpatia con la quale si segue dal popolo la loro opera silenziosa: possa essa svolgersi sempre serena e proficua, per il benessere dei ferrovieri e delle loro famiglie, per la prosperità dell'Azienda, per il pacifico progresso di tutto il Paese.

Renzo Bertoni

Conoscere e farsi conoscere" è, in sintesi, lo scopo essenziale che il periodico Noi della rotaia intende perseguire e fermamente raggiungere.

Esso è destinato a tutti i componenti la grande famiglia ferroviaria, di qualsiasi grado e qualifica.

Conoscersi per stimarsi ed amarsi, per consigliare ed assistere coloro che l'avverso destino ha colpito, per esaltare le virtù degli elementi migliori, correggere i propri difetti ed elevare se stessi e tutti sospingere verso i comuni ideali di una vita di pacifica convivenza e di redditizio lavoro, è un fine nobilissimo che il periodico saprà sicuramente realizzare.

Noi della rotaia vuol essere il punto di incontro delle idee, scovre da ogni

preconcetto e da ogni ideologia politica, di tutti i ferrovieri animati dal solo desiderio e dal fermo proposito di rinvigorire i vincoli di fratellanza e di solidarietà fra gli appartenenti alla stessa comune famiglia, per mantenerne sempre integra la tradizione.

A tutti coloro che, direttamente ed indirettamente, in ogni circostanza ed in ogni tempo, contribuiranno alla realizzazione di questa nobilissima finalità, porgo, dalle colonne di questo periodico che con questo primo numero inizia le sue pubblicazioni, gli auguri più fervidi di prosperità e di successo ed i sentimenti della più profonda riconoscenza.

Ugo Ricca

NOI DELLA ROTAIA ci proponiamo di utilizzare queste colonne che l'Amministrazione ci mette a disposizione per comunicarci idee ed avvenimenti, per scambiarsi propositi e speranze, per discutere problemi importanti e fatti minuti senza pretese né programmi, proprio come avviene quando i membri di una numerosa famiglia, finita la giornata di lavoro, si trovano riuniti attorno alla tavola o al caminetto: tutti partecipano alla conversazione ed ognuno si esprime secondo il suo temperamento e la sua esperienza, ed alle voci vigorose dei giovani che parlano appassionatamente del presente e del futuro si contrappongono di tanto in tanto quella del nonno che rievoca i suoi tempi e talvolta fa sorridere e pensare. E' quello il momento più bello della giornata per-



chè nel calore dell'intimità familiare sembra che i cuori si aprano, le speranze si concretino, i buoni propositi si rinvigoriscano. Noi della rotaia apparteniamo ad una famiglia molto numerosa, che comprende giovani e anziani, uomini e donne, semplici e dotti, e siccome il nostro mestiere si esplica in tanti modi diversi avremo sicuramente tante cose da dirci. E poiché la nostra famiglia è molto rispettata, il nostro mestiere è bello ed ammirato e la nostra opera è tanto favorevolmente apprezzata, le cose che avremo da dirci saranno certamente tutte interessanti. Cominciamo dunque questa nostra conversazione a cuore aperto, con semplicità e modestia, così come siamo abituati a lavorare ed a vivere NOI DELLA ROTAIA.

Cultura dei trasporti e luoghi della conservazione. La biblioteca Cesare Pozzo di Milano

Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

Le biblioteche dei trasporti conservano libri, riviste e relazioni, indispensabili per approfondire il complesso mondo della mobilità. Il loro ruolo, fondamentale non soltanto per la ricerca storica, ma anche per quella sull'attualità, è piuttosto trascurato.

Non sono molte in Italia le biblioteche specializzate su questi temi, ma si tratta di istituzioni importanti, che sarebbe opportuno mettere in rete fra loro. Fra le principali, vanno ricordate le biblioteche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), divise secondo i settori che tale ministero ha accorpato, tutte situate a Roma¹.

Le biblioteche del MIT sono tre. In via Nomentana 2, si trova quella dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici, oggi denominata *Biblioteca del settore infrastrutture*. In via Caraci 36 si trova la Biblioteca della Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, oggi denominata *Biblioteca del settore Trasporto Terrestre*. Risulta invece chiusa al pubblico la *Biblioteca del Settore Trasporto Marittimo*, sempre a Roma, in via dell'Arte 16. L'importante e antica biblioteca del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, presso Villa Patrizi a Roma, oggi appartiene alla Fondazione FS e possiede un vasto patrimonio di libri, riviste, relazioni periodiche, ma anche documenti archivistici. Si può segnalare che da poco sono stati digitalizzati gli orari commerciali a partire dal 1899, una fonte inesauribile di dati su come ci si muoveva nel territorio².

Altre biblioteche da ricordare sono la Biblioteca centrale dell'Aeronautica militare di Viale dell'Università n 4, a Roma³, la Biblioteca del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), in via Giolitti 46, Roma⁴.

1 Le notizie si trovano al seguente link: <https://www.mit.gov.it/biblioteche>

2 Le notizie sulla biblioteca si trovano sul sito <https://www.fondazionefs.it/>

3 <http://www.aeronautica.difesa.it/storia/ufficiostorico/biblioteca/Pagine/default.aspx>

4 <http://www.cifi.it/>

The culture of transportation and the places of conservation. The Cesare Pozzo library in Milan

by Alessandra P. Giordano and Stefano Maggi

There are very few libraries dedicated to transport in Italy, six to be precise, and one of them is the Cesare Pozzo Library of Transport and Mutuality in Milan.

The Library was inaugurated in 1977 by the Cesare Pozzo Mutual Aid Society on the occasion of its 100th anniversary. The Library's initial bibliographic holdings consisted mainly of donations of texts by railroad workers. Over the course of time, new acquisitions have brought this collection to a total of approximately 20,000 texts. Some of the books are very rare, such as *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate e delle tramvie*, a publication by the engineer Stanislao Fadda that old railway workers refer to as "the Bible of the railways". The Library also houses the historical archives of the Cesare Pozzo National Mutual Aid Society, protected by the Archival and Bibliographic Superintendence of Lombardy for its particular cultural interest.

The Library is also a hub for projects and events open to the entire community, with the goal of highlighting the importance of culture and the extent to which books represent the difference in a society increasingly focused on shallowness rather than on being and knowledge.

Nella pagina a fianco: la copertina del n. 1 della rivista *Noi della rotaia*, periodico aziendale delle Ferrovie dello Stato, pubblicato il 15 gennaio 1955.



1 - Frontespizio del libro *Vent'anni di Vita Ferroviaria* di Cesare Pozzo, 1899.

2 - Nella pagina a fianco, in alto: Frontespizio del libro *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate e delle tramvie* di Stanislao Fadda.

3 - Nella pagina a fianco, in basso: tavola interna del libro di Fadda.

Questo contributo è dedicato in particolare alla Biblioteca della Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, situata in via San Gregorio 46/48 a Milano, vicino alla stazione Centrale.

La Biblioteca fu aperta nel maggio 1977, quando l'allora Società di Mutuo Soccorso fra ferrovieri creò la *Biblioteca Cesare Pozzo* in occasione della celebrazione dei suoi cento anni. La Società di Mutuo Soccorso dei macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Alta Italia, nacque il 1° maggio 1877 e con il suo presidente Cesare Pozzo (1853-1898) divenne, già a fine Ottocento, una delle più grandi d'Italia. Nel corso della sua lunga storia, la Società di Mutuo Soccorso, che nel 1977 si aprì dai macchinisti agli altri ferrovieri (in seguito si aprì a tutti i cittadini), aveva accumulato un patrimonio bibliografico che rappresentò la prima dotazione della biblioteca, la quale è stata aggiornata costantemente fino ai giorni nostri.

La nascita della Biblioteca fu dunque un atto di necessità da parte della Mutua, poiché nel corso del tempo aveva custodito e anche ricevuto generose donazioni, da parte dei propri soci, di testi inerenti le ferrovie. A un certo punto, tali donazioni erano divenute tanto consistenti da richiedere una giusta collocazione che potesse consentire, non soltanto ai soci, ma anche a tutti i cittadini, di godere dell'ampio patrimonio bibliografico sulla memoria delle ferrovie e dei ferrovieri.

Con il passare del tempo, la Biblioteca si è arricchita di volumi nel settore dei trasporti e della cooperazione, ha superato i 20.000 libri, e ha deciso di entrare a fare parte del Sistema bibliotecario nazionale (SBN), in modo che il suo patrimonio librario sia visibile in ogni parte d'Italia e del mondo, semplicemente con una ricerca telematica.

I testi all'interno della Biblioteca sono suddivisi in quattro macro-aree d'interesse:

- Politica, Economia, Tecnica e Storia dei trasporti, che comprendono testi, manuali tecnici e pubblicazioni inerenti il trasporto pubblico;
- Movimento dei lavoratori dei trasporti e movimento sindacale, che racchiude i testi sulla costituzione dei primi movimenti sindacali di categoria tra cui libri e opuscoli scritti da Cesare Pozzo;
- Storia della cooperazione e in particolare della mutualità, sulla quale è stato da tempo avviato un progetto di recupero della memoria storica delle società di mutuo soccorso;
- Consultazione generale.

Alcuni volumi sono molto rari e di rilevante valore storico, tra questi si annoverano *La Costruzione ed esercizio delle strade ferrate e delle tramvie*, una pubblicazione diretta dall'ing. Stanislao Fadda del 1915, che dai vecchi ferrovieri viene definita "la Bibbia delle Ferrovie" e *Storia dei trasporti italiani* di Francesco Ogliari, Franco Sapi, e di molti altri autori, che è un vero excursus delle realtà dei trasporti in Italia non solo a livello ferroviario. La biblioteca conserva 90 testate di periodici correnti e storici, come ad esempio l'intera collezione della rivista sindacale *In Marcia!* dal 1908 e *La tribuna dei ferrovieri* dal 1945; *Tutto Treno*, *I Treni* e *Ingegneria ferroviaria* per le nuove pubblicazioni; sono inoltre presenti anche svariate riviste europee tra cui si ricordano *Rail passion*, *Via libre* e *Railway Gazette*. La Biblioteca è utilizzata, oltre che da appassionati, da molti ricercatori e studenti per preparare tesi di laurea o di dottorato su argomenti attinenti i trasporti, l'attività

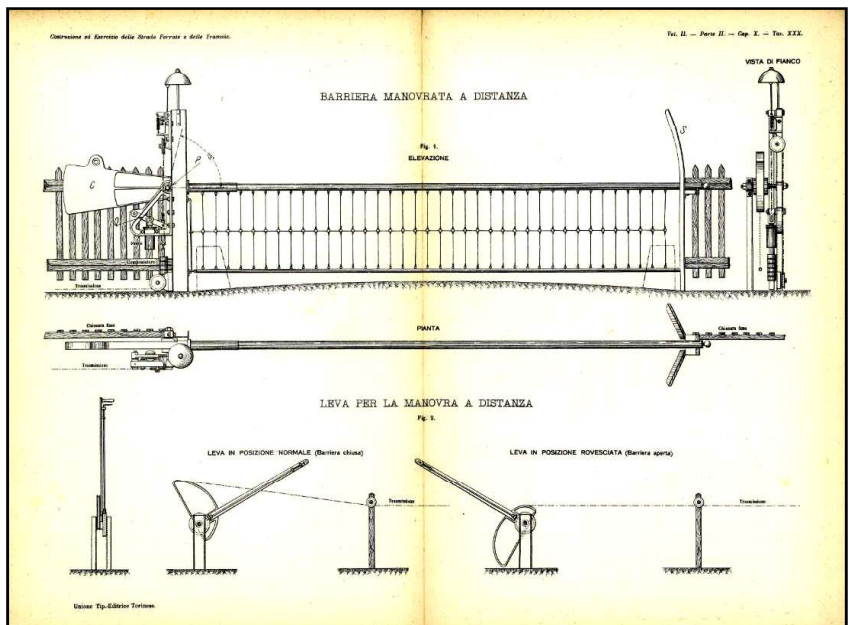
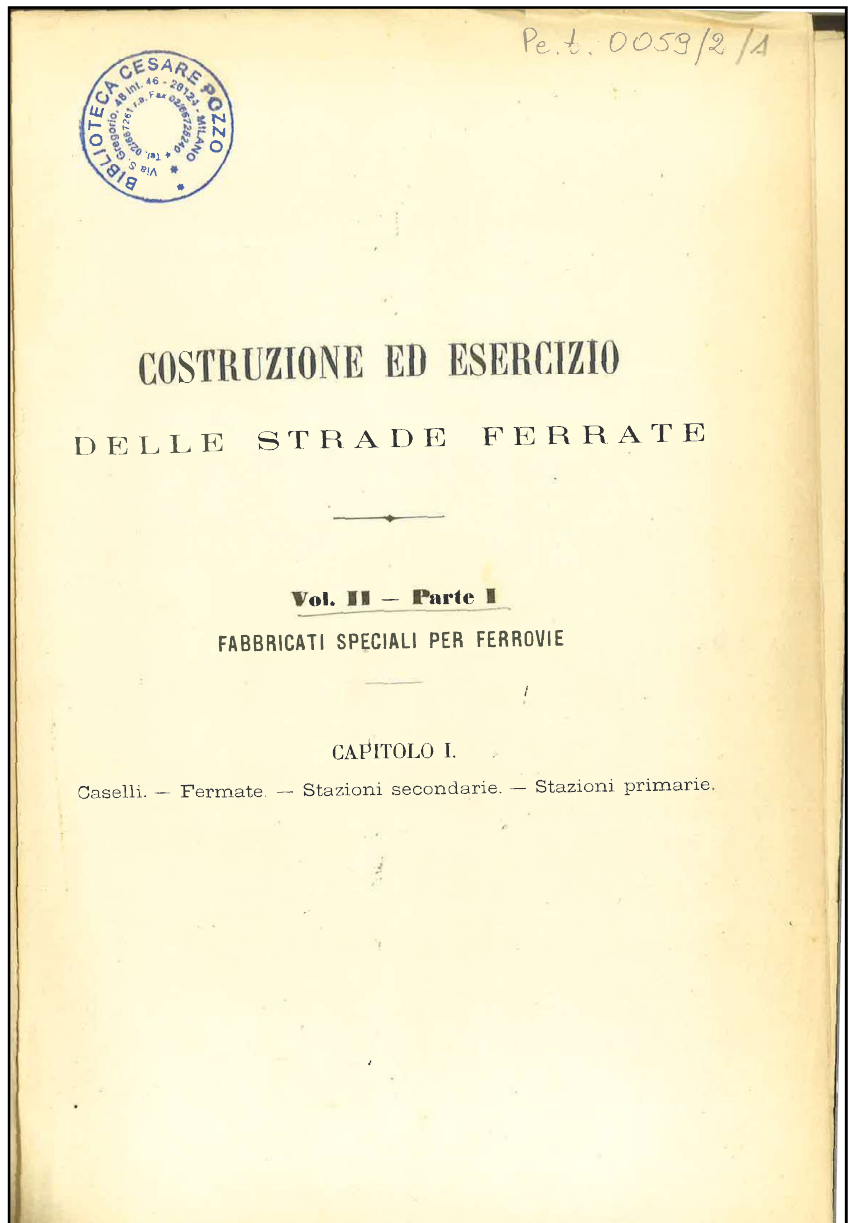
sindacale dei ferrovieri, il mondo della cooperazione e della mutualità. La Biblioteca ha contatti con biblioteche e singoli studiosi di molti paesi europei, per la richiesta di testi introvabili, di cui spesso è unica custode. Nel periodo precedente la pandemia da SARS Covid-19, la richiesta da parte degli studenti universitari di avere accesso alla Biblioteca aveva riportato un forte incremento, poiché, oltre alla comodità di avere i testi in immediata consultazione, vi si trova un ambiente amichevole, tanto da creare spesso una collaborazione tra gli utenti più esperti e quelli più giovani, i quali possono beneficiare di consigli sui testi da consultare e talvolta su come affrontare alcuni argomenti di ricerca. Come già accennato, la Biblioteca aderisce al Sistema Bibliotecario Nazionale (SBN) dai primi anni del 2000, tramite il polo regionale Lombardia, come "Biblioteca dei trasporti e della mutualità Cesare Pozzo - Milano", ciò consente agli utenti di poter visualizzare il catalogo e fare anche richiesta di prestito inter-bibliotecario.

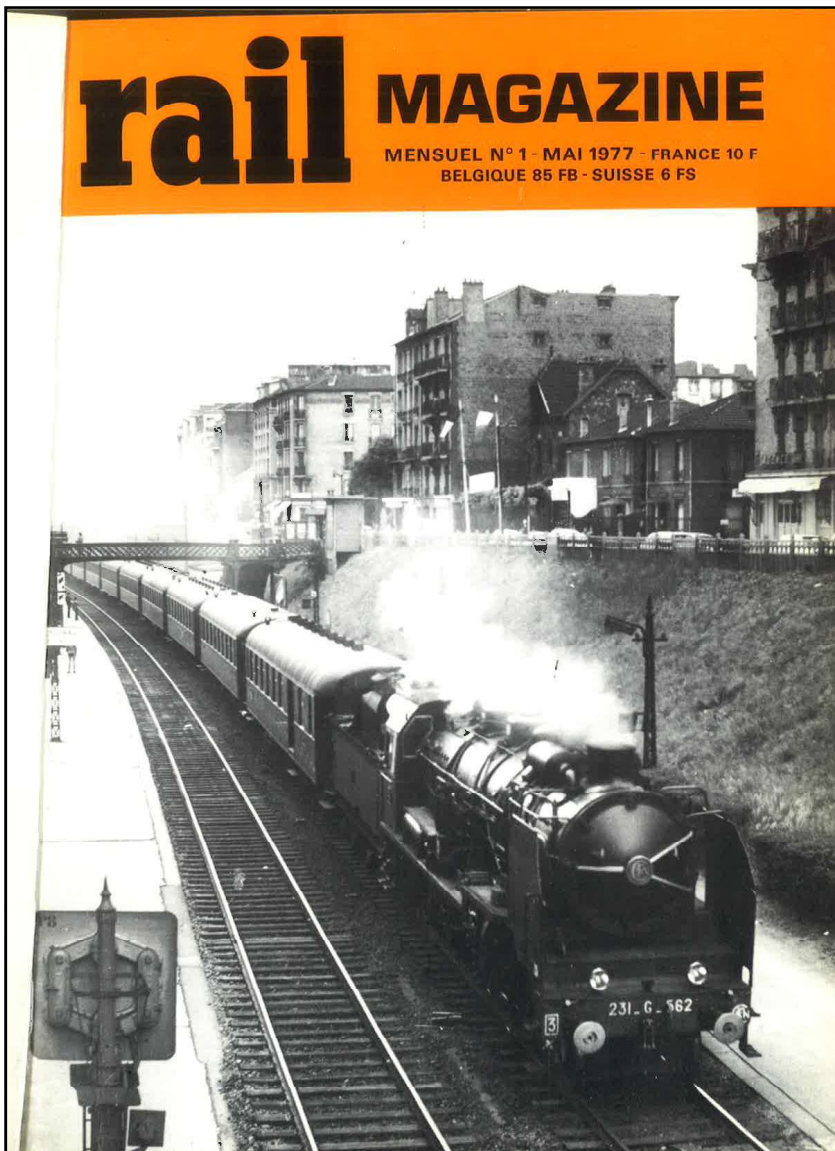
La Biblioteca conserva poi l'Archivio storico della Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, tutelato dalla Soprintendenza archivistica e bibliografica della Lombardia per il particolare interesse culturale. L'archivio comprende le copie degli Statuti e dei Regolamenti della Mutua, la produzione scritta edita e inedita di Cesare Pozzo, i verbali delle assemblee ordinarie e straordinarie, bilanci, volantini e resoconti amministrativi. La raccolta copre gli anni dal 1877 al 1977 (1ª sezione) e dal 1978 al 1996 (2ª sezione)⁵.

I locali della Biblioteca, infine, ospitano anche un importante archivio del Sindacato Ferrovieri Italiani, lo SFI-CGIL, che comprende documenti sulla storia del sindacato e sulle condizioni economiche e sociali dei ferrovieri dal 1949 al 1980.

Come già accennato, la Biblioteca Cesare Pozzo appartiene alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo (ex Mutua Macchinisti e Fuochisti), un sodalizio emblematico non solo per la lunga durata, ma anche per la costante evoluzione. A differenza di molte altre società di mutuo soccorso, costituite nell'Ottocento per scopi mutualistici e finite nel Novecento a occuparsi di solo intrattenimento, la società dei macchinisti ha sempre seguito nel corso della storia d'Italia

⁵ L'inventario è consultabile in biblioteca e, per la 1ª sezione, anche online sul sito Beni Culturali di Regione Lombardia al link: <https://www.lombardiabeniculturali.it/archivi/compleksi-archivistici/MIBA01A0DE/>.





4 - Copertina della rivista *Rail Magazine*, numero 1 maggio 1977.

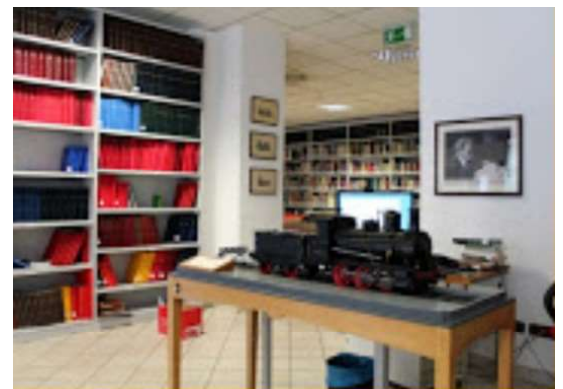
5 - Taglio del nastro all'inaugurazione della Biblioteca, ad opera di Gabriele Ferri, Presidente della SNMS Cesare Pozzo: 1 maggio 1977.

6 - Interno della Biblioteca Cesare Pozzo con ferromodellino di una locomotiva a vapore FS, gruppo 391, dell'anno 1863

7 - Sala lettura della Biblioteca Cesare Pozzo.

i bisogni dei soci, adeguandosi al passare del tempo e all'emergere di nuove necessità. Nata in epoca pre-stato sociale, dedicatasi poi all'avvio delle organizzazioni sindacali e alla tenace lotta per la sopravvivenza durante il fascismo, nel periodo d'ombra del mutualismo volontaristico – durato dalla fine della seconda guerra mondiale agli anni '80 – ha costituito il principale riferimento di mestiere per i macchinisti e poi per tutti i ferrovieri, concentrandosi sulle prestazioni professionali, ma allargando sempre più i suoi orizzonti. L'apertura dal personale di macchina delle Ferrovie dello Stato ai ferrovieri, ai lavoratori dei trasporti, ai lavoratori dipendenti e infine a tutti i cittadini ne ha accompagnato un processo di crescita senza eguali in Italia.

La Società Nazionale di Mutuo soccorso Cesare Pozzo, denominazione assunta nel 1994 quando la Società si delineò in tutto e per tutto come la "Mutua dei cittadini", è riuscito



ad arrivare fino a oggi grazie alla volontà dei propri iscritti di mantenersi al passo con i tempi e si è sempre evoluta per i bisogni del presente. Oggi si occupa soprattutto di sanità integrativa, cioè del sostegno nel momento del bisogno di interventi sanitari, sia per gli iscritti singoli sia per le imprese attraverso accordi collettivi, strutturati in base alle esigenze delle singole aziende. Non si tratta di un'impresa con fini di lucro, ma di un'organizzazione del Terzo Settore, che cerca di portare la propria esperienza a chi si rivolge ai suoi servizi.



8 - Treni ETR 33, foto scattata in occasione del convegno *190 anni della ferrovia in Capitanata e Gargano*, 22 ottobre 2021 (foto di S. Bordonaro).



9 - Presentazione del libro *Ferrovie nel Piemonte preunitario* di Giulio Gauderzo, con la partecipazione di Andrea Giuntini e Stefano Maggi, 1 febbraio 2019.

La sua apertura verso l'esterno si comprende tra l'altro dalla presenza della Biblioteca, la cui gestione è affidata al ramo culturale, cioè la Fondazione Cesare Pozzo per la mutualità, che organizza iniziative sia sulla mutualità, sia sui trasporti, cioè i settori in cui è articolare la biblioteca stessa. Si realizzano presentazioni di libri, ricerche, conferenze. Una delle ultime iniziative realizzate dalla Biblioteca, nell'ottobre 2021, è un convegno sui *90 anni della Ferrovia del Gargano*, che si è tenuto a San Severo (FG) con lo scopo di ricordare il ruolo della strada ferrata in Puglia non soltanto a livello storico, ma anche per le prospettive future. La Biblioteca Cesare Pozzo, nata come un

luogo in cui custodire gli echi del passato, è divenuta con il tempo il fulcro di iniziative e la fucina di progetti e di eventi che l'hanno sempre più aperta al prossimo e alla comunità, nell'intento di ricordare quanto la cultura sia importante e quanto i libri possano rappresentare elementi di riflessione indispensabili per contrastare un analfabetismo funzionale che si sta sempre più diffondendo nell'epoca dei social.

© Riproduzione riservata



La narrazione audiovisiva nel marketing urbano e territoriale

di Fabrizio Violante

Nell'attuale scenario di crisi pandemica e di conseguente incertezza dei mercati globali, è sempre più difficile, per amministratori e decisori pubblici, attuare strategie condivise di governance territoriale. Istituzioni e attori privati sono coinvolti in un confronto senza soste sulle sfide che le complessità dei fenomeni contemporanei implicano, nella consapevolezza che la tenuta sociale ed economica dei territori locali e il loro sviluppo dipendono strettamente dalla capacità di immaginare e scegliere il proprio futuro e far convergere interessi e strategie, con l'obiettivo di renderlo sin da oggi possibile. In questo contesto assumono un ruolo non secondario gli investimenti in campagne di *branding* per l'affermazione di città e territori nell'immaginario dei consumatori e nell'industria turistica, ma anche per la ricostruzione dei perduti sentimenti di identità e di appartenenza alla comunità degli stessi cittadini residenti. Per mezzo di opportune strategie di marketing urbano e territoriale, anche le città e le comunità minori si trovano a competere sul mercato globale, non solo come destinazioni turistiche, ma anche – e in molti casi soprattutto – col fine di attrarre un numero sempre maggiore di residenti, professionisti, investitori e, dunque, risorse da destinare per garantire qualità e benessere per tutti i cittadini. Qualità e benessere che, come ha messo in luce anche l'emergenza sanitaria che stiamo attraversando, implicano necessariamente la valorizzazione di idee e identità, connettendo bisogni e creatività in un connubio felice tra memoria e rinnovamento.

Storia, arte, cultura e tradizione, coesione sociale e qualità ambientale, architetture e infrastrutture sono tutti elementi che concorrono alla riconoscibilità del carattere identitario di un luogo e alla costruzione della sua immagine. Nel mondo iper-mediatico contemporaneo la rappresentazione di un territorio, la sua forza evocativa nell'immaginario audiovisuale collettivo, costituiscono elementi integranti dei processi di gover-

Audio-visual storytelling in urban and regional marketing

by Fabrizio Violante

In the current scenario of the crisis caused by the pandemic and the consequent uncertainty of global markets, investments in urban and regional marketing campaigns play an important role in establishing cities and territories not just as tourist destinations, but also, and in many cases especially, with the purpose of attracting an increasing number of residents, professionals, investors. In our contemporary hyper-media society, the representation of a territory, its evocative power for the collective audio-visual imaginary, are integral elements in the processes of governance. Film and audio-visual storytelling in general have always been extraordinary builders and excitors of the imaginary. This is why, since the mid-Nineties, Italy has followed the example of North America in instituting Film Commissions, regional or municipal entities whose job is to attract film and television productions, to promote the image of its territories, increase their popularity and make them more attractive as elements of movie-induced tourism. However, redefining the media image of a territory also means reconsidering the decisive role of amateur audio-visual production, usually based more on acknowledging the history and identity of the places that derive from the various narrations in fiction, rather than on the objective topographic truth.

Nella pagina a fianco, in alto: fotogramma della serie televisiva *Don Matteo*, ambientata a Spoleto; in basso: fotogramma della serie televisiva *Il Commissario Montalbano*, ambientata tra Scicli, Modica e Ragusa.



1 - Fotogramma del film *Lisbon Story* (1995), diretto da Wim Wenders.

nance. Decisori pubblici e *stakeholders* sono sempre più impegnati in azioni mirate alla promozione dei propri territori di riferimento come luoghi di attrazione in cui vivere, studiare, viaggiare, investire, soprattutto nel mercato della cultura. Così, proprio in un momento in cui la loro sopravvivenza è ostacolata dalle esigenze della sicurezza sanitaria, appare maggiormente evidente quanto le attività culturali, intese in senso ampio, rappresentino uno dei fattori essenziali per la crescita delle comunità e quanto il loro sviluppo sia fondamentale. Il livello medio di istruzione dei cittadini, la qualità del sistema scolastico, la presenza di università e importanti e riconosciute istituzioni culturali sono evidenti fattori di vantaggio nella competizione urbana; così come la capacità di ospitare eventi culturali e spettacoli di ampio respiro – ai quali si aggiungono sempre più anche i grandi progetti architettonici tesi alla creazione di nuove centralità urbane – costituisce un efficace punto di forza.

È chiaro che il valore di un evento, dell'esperienza culturale che ne deriva, sia da parte dei visitatori che da quella dei residenti, è in diretta relazione con la sua capacità di rispettare il carattere del luogo – la sua identità e la sua memoria, nonché le sue fragilità e i suoi punti di forza – e allo stesso tempo di porsi come momento di promozione di una nuova visione di vita comunitaria e di farsi catalizzatore di nuove progettualità rigenerative degli spazi. Ogni evento deve quindi avere funzioni molteplici, essere organizzato intrecciando

comunicazione, educazione, tempo libero, spettacolo e riqualificazione urbana e diventare motore trainante di ulteriori e concertate azioni di riconfigurazione degli spazi. Negli ultimi anni una nuova e più ampia domanda di esperienze si è affermata e dunque, anche in considerazione degli scenari economici e sociali imposti dall'evento pandemico, amministratori e pianificatori dovranno sempre di più evitare il rischio di intraprendere uno sfruttamento meramente economico della cultura dei territori che ne svilisca i caratteri originali e la memoria identitaria. Scongiorare la possibilità di simili derive significa anche affrontare, in modo ampio e trasversale, e comprendere le relazioni che intercorrono tra luoghi e narrazioni, spazi reali e immaginario.

Il cinema e le narrazioni audiovisive in genere sono da sempre straordinari *costruttori ed eccitatori* di immaginario e per questo parte integrante di ogni approfondita operazione di promozione e strategia di riqualificazione e sviluppo dei territori. A partire dalla metà degli anni Novanta, seguendo l'esempio nordamericano, anche nel nostro paese sono state istituite le *Film Commission*, enti regionali o comunali che hanno il compito di attirare le produzioni audiovisive sul proprio territorio di riferimento, proponendo location attrattive e ad hoc, fornendo assistenza nelle questioni burocratiche e logistiche, facilitando i rapporti con le comunità locali in modo da riattivarne e sostenerne le economie, grazie alla circolazione e il soggiorno dei compo-



2 - Fotogramma del film *Palermo Shooting* (2008), diretto da Wim Wenders.

nenti delle troupe e soprattutto l'impiego di saperi e competenze artigianali presenti in loco. In questo modo i territori promuovono la propria immagine, accrescono la propria popolarità all'interno dell'industria del turismo locale e internazionale e al tempo stesso hanno l'occasione di diffondere tra i residenti sentimenti di appartenenza, orgoglio civico e solidarietà sociale.

Non è un caso, quindi, che località storiche come Gubbio, Spoleto e Città della Pieve, pur ospitando opere d'arte di sicuro valore e godendo di importanti tradizioni enogastronomiche, abbiano visto aumentare notevolmente i flussi turistici nei propri territori grazie al fatto di essere state elette come luoghi di ambientazione di due serie televisive di lunga durata e notevole popolarità: *Carabinieri* (2002-2008) e *Don Matteo* (i primi episodi risalgono al 2000, mentre la serie è tuttora in corso). La capacità dei *fictional media* di amplificare l'attrazione dei luoghi è tale da aver generato un acceso confronto di campanili quando la produzione della serie con protagonista il sacerdote investigatore, dopo un decennio di collaborazione con la municipalità eugubina, scelse di lasciare la location originaria per trasferirsi a Spoleto. Ma più ancora dei due titoli appena citati, la serie del *Commissario Montalbano* (2002-2021), la più longeva della televisione italiana, è sicuramente esemplare della diretta relazione tra cinema, territori e turismo. La trasposizione sul piccolo schermo dei celebri racconti dello scrittore empedocloino Andrea Camilleri, ha

decisamente contribuito al ribaltamento di alcuni fastidiosi stereotipi negativi legati all'immagine della regione siciliana, stimolando un notevole e duraturo afflusso di visitatori verso le località prescelte per la restituzione audiovisiva dell'immaginaria città di Vigata, ideata dall'autore come luogo delle azioni del sanguigno poliziotto protagonista. Il conferimento della cittadinanza onoraria di queste località all'attore Luca Zingaretti, che incarna sullo schermo il personaggio di Salvo Montalbano, conferma l'importanza del contributo promozionale della fiction televisiva. Anche in questo caso, la decisione della Rai di abbandonare il progetto di produrre l'adattamento dell'ultimo romanzo della fortunata saga, ha scatenato i malumori di abitanti e amministratori dei comuni del ragusano che hanno ospitato per due decenni attori e tecnici impegnati nelle riprese.

All'interno della dilagante *economia dell'immaginario*, basata cioè sul consumo delle immagini e delle esperienze, sono innumerevoli gli esempi di quello che si definisce *movie-induced tourism*, ossia la tendenza sempre crescente di condizionare i flussi turistici verso i luoghi protagonisti di narrazioni cinetelvisive, l'abitudine indotta degli spettatori di viaggiare verso i luoghi più rappresentati (che non sempre, va da sé, sono quelli più rappresentativi). Naturalmente il rischio è che, alla ricerca della visibilità a tutti i costi, le città siano costrette a *vendersi* attraverso un'immagine falsata, uno *storytelling* basato sulla retorica della comunità felice, risolta e solidale, dove

ogni aspetto conflittuale o disfunzionale è cancellato, fino alla più deleteria invenzione di tradizioni smentite dalla realtà storica. L'azione delle *Film Commission*, come avvertono molti studiosi, porta anche in molti casi a inflazionare l'immagine di alcune ambientazioni, proposte a volte incomprensibilmente come scenario pronto per tutti gli usi, fino alla produzione dei film su commissione con finalità di marketing urbano, come nel caso dei noti registi Wim Wenders e Woody Allen. Al primo fu commissionato dalla capitale portoghese il film *Lisbon Story* (1995), come opera promozionale della città in occasione della sua nomina a Capitale Europea della Cultura. Successivamente anche *Palermo Shooting* (2008) fu realizzato dal regista tedesco con il patrocinio e il cofinanziamento della Regione Sicilia (utilizzando fondi comunitari). Nello stesso 2008 la capitale catalana ha finanziato invece il non memorabile film di Allen *Vicky Cristina Barcelona*.

Più recentemente, la riscoperta dei centri minori e delle aree interne e dimenticate del sistema culturale e territoriale italiano che è seguita al confinamento domestico durante la prima ondata dell'epidemia di Covid-19, unitamente alle stringenti regolamentazioni dei viaggi fuori dai confini nazionali, hanno portato a un notevole incremento di campagne di rivitalizzazione e promozione del turismo di prossimità. Si è assistito così al fiorire di inserti pubblicitari audiovisivi impostati su un immaginario fin troppo abusato. È vero che rappresentare umori e speranze di una comunità significa rappresentare i luoghi e gli spazi dove si esprimono le sue relazioni, ma quello che soprattutto viene alla luce è che in questi film promozionali lo spirito comunitario che sembrava essere riaffiorato nei giorni durissimi del lockdown si sia tradotto in uno *storytelling* stanco e convenzionale, gli ambienti in cui i personaggi si muovono appaiono iperreali, pieni di luci e senza ombre; in essi il buio è negato, il dubbio rifiutato, ogni certezza ribadita, ogni aspettativa dello spettatore assecondata. Eppure, dovremmo essere oggi più che mai disponibili a *sentire* le città in inedite sfumature, ascoltare narrazioni *altre* che ogni luogo può offrirci, ogni memoria restituirci, ogni identità arricchirci. Arrenderci a un immaginario dove ciò che viene dalla tradizione è sintomo di equilibrio mentre il contemporaneo è ridotto solo a futile provocazione, sarebbe un grave errore. Ciò che allora si impone è una riconsiderazione dell'atto di filmare come pratica di modificazione dei paesaggi fisici e immaginativi alla luce delle nuove tecnologie digitali.

Se prima l'avvento del mezzo televisivo aveva portato il cinema nell'ambiente domestico, invertendo il rapporto spaziale tra cinema e spettatore, non più obbligato a raggiungere la sala per godere della visione di un film, oggi, con la diffusione dei *mobile device*, si assiste invece alla concreta possibilità dell'utente di entrare *nel* cinema, ovunque e in qualunque momento, rendendosi parte integrante del processo creativo. È evidente che i telefoni cellulari *intelligenti*, racchiudendo in sé ogni strumento utile alla ripresa, editing e fruizione di contenuti audiovisivi, consentono una proliferazione straordinaria e incontrollata delle immagini in movimento. Un'audiovisualità *espansa*, dove racconto orale, immagine e immaginario, reale e fictionale si fondono e si confondono, trasformando il nuovo *flâneur* digitale in un *city prosumer* in grado cioè di porsi allo stesso tempo come spettatore e autore, testimone e reporter di un paesaggio urbano continuamente riformulabile e risemantizzabile, uno spazio emozionale ibrido e potenziato che allerta i sensi come mai prima d'ora. Continuamente cannibalizzata da una prossimità tra mezzo di ripresa e corpo dell'operatore divenuta eccezionale, la città è oggi un palinsesto sempre più personalizzabile, uno scenario inesauribile di visioni e narrazioni che ognuno può istantaneamente registrare e replicare, montare e rimontare, accorciando o ampliando a piacimento la distanza tra realtà e percezione, in una narrazione incessante e fatalmente instabile. Si aggiunga che, nel nostro mondo iperconnesso, dove allo stesso tempo siamo spettatori e attori, sorvegliati e sorveglianti, il piccolissimo schermo dello smartphone è parte integrante di una più ampia presenza di monitor che, invadendo ogni spazio pubblico e privato (vetrine, agenzie, uffici, ospedali, sale di attesa, musei, piazze, mezzi trasporto), trasformano a loro volta l'ambiente urbano in un incontrollato spazio di riverbero di ogni choc audiovisivo immaginabile. Così, nell'era della *cultura partecipativa*, agevolata da un sempre più complesso sistema di processi e interfacce tecnologiche, gli utenti digitali, immersi in un flusso debordante di contenuti audiovisivi, sono naturalmente impegnati in una costante ricerca di esperienze di intrattenimento gratificanti.

La disponibilità illimitata di informazioni e spettacoli che una miriade convergente di piattaforme mediatiche consente ormai dovunque e in ogni situazione, in aggiunta all'estrema portabilità di device che rendono contemporaneamente disponibili diversi media e pratiche mediali possibili, modificano

le pratiche audiovisive. Fare cinema, filmare e ricomporre narrativamente le immagini, è ormai una possibilità estremamente diffusa, che investe e al contempo modifica gli spazi urbani e i paesaggi naturali: abitare ed essere abitati da un luogo, muovere lo sguardo sulle vite che lo animano ed essere visti a propria volta, significa inevitabilmente coinvolgersi, farsi soggetti singolari e collettivi di un'esperienza che, più o meno coscientemente, cambia la nostra percezione del paesaggio di cui siamo testimoni. Milioni di occhi sono puntati su ogni luogo ed evento e, attraverso l'obiettivo del *mobile device*, trasformano la visione in diretta in una con-divisione multimediale dell'esperienza, generando così una moltiplicazione di rappresentazioni digitali dello spazio del proprio vissuto. Documentazioni soggettive prestate alla compromissione e rielaborazione della realtà visuale che qualunque internauta può compiere, in un gioco pressoché illimitato di rimandi e reazioni.

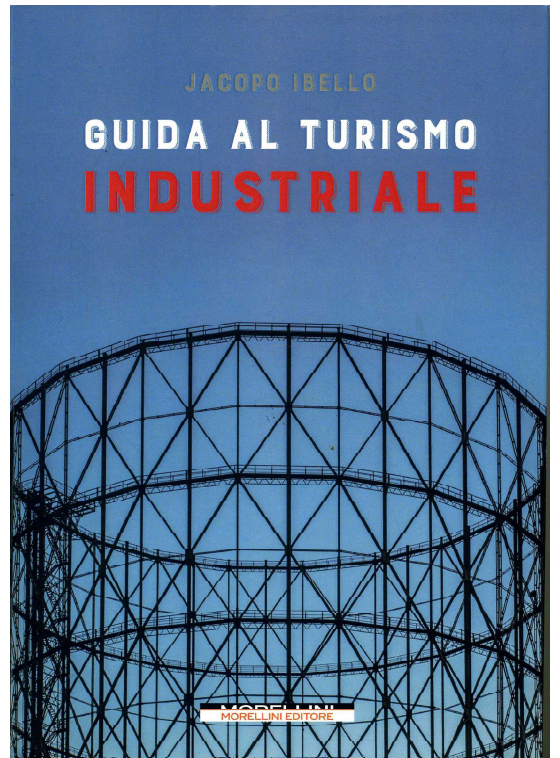
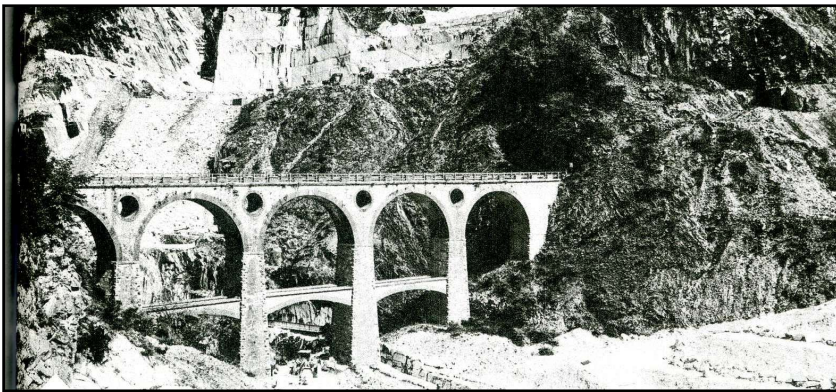
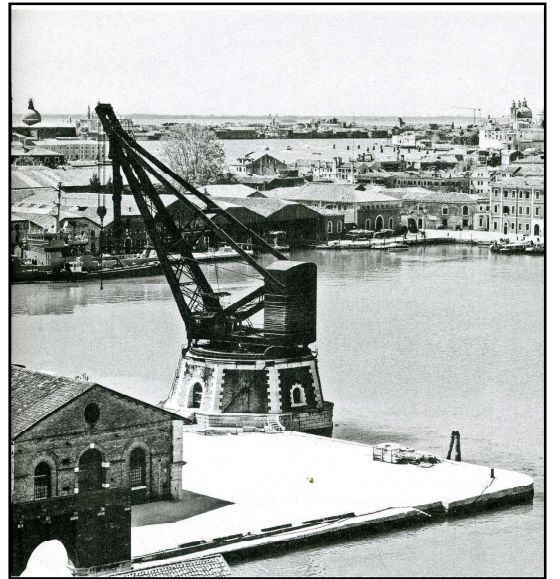
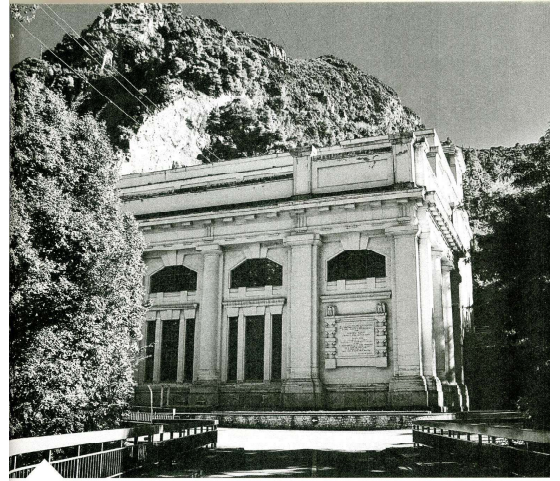
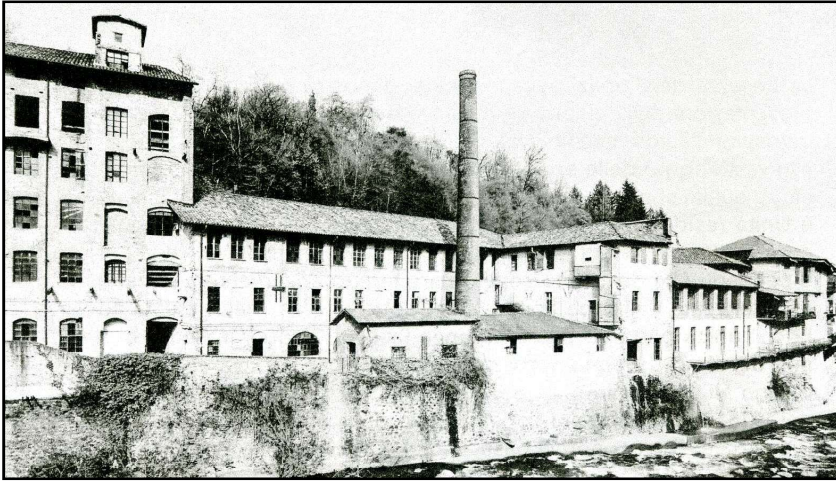
Dunque, produzione, diffusione e modificazione degli audiovisivi corrono nella rete e si intrecciano incessantemente dando vita a un panorama mediale, tanto frastornante quanto precario, dove tuttavia la capacità dei professionisti della comunicazione di costruire contenuti che siano attrattivi e al tempo stesso originali e credibili è costantemente messa alla prova.

Ogni opera audiovisiva contemporanea non può evidentemente evitare di confrontarsi con le dinamiche imperanti dello *storytelling* coniugato alla prima persona singolare e con i meccanismi di auto-rappresentazione della realtà, che muovono le *stories* e i *reel* dell'auto-fiction globale veicolata dai vari social media. Ridefinire l'immaginario mediale di un territorio significa certo riconsiderare anche il ruolo decisivo della produzione audiovisiva amatoriale, costruita comunque più su un rapporto di riconoscimento della storia e dell'identità dei luoghi che derivano dalle diverse narrazioni di finzione (comprese quelle generate in ambito videoludico), che non sull'oggettiva verità topografica. In una più ambiziosa operazione di promozione della realtà sociale e culturale di una città o di un territorio, è allora necessario uscire dalla trappola delle formule consuete, che troppo spesso indirizzano le scelte narrative di ogni genere, dalla pubblicità alla serialità televisiva, dal videoclip musicale al video esperienziale. Solo una rappresentazione capace di andare oltre gli stereotipi può aprirsi uno spazio di credibilità nell'universo in crescita esponenziale dei contributi audiovisivi prodotti dai *flâneur* digitali. Soprattutto le cam-

pagne istituzionali di marketing urbano e territoriale dovrebbero agire una cultura della misura, dell'autocritica, dell'apertura all'altro da sé, dell'ampliamento degli orizzonti e della disponibilità a una creatività in continuo aggiornamento. È un mandato non semplice, eppure è proprio in questo paradossale gap, tra dominio dell'immagine e sempre più ridotta capacità di deviazione dal consueto, che sta il nodo gordiano del nostro tempo, dell'emergenza continua, sanitaria, ambientale, urbana.

Mettere in crisi l'indisponibilità a un cambiamento finalmente concreto è la scommessa improrogabile in cui si gioca la credibilità di tutti gli attori dell'amministrazione e della pianificazione urbana e territoriale. Certo gli strumenti di analisi e critica messi a punto dalla cultura del secolo scorso sembrano inadeguati di fronte alla complessità dei fenomeni che investono la realtà contemporanea, tuttavia credo che non debbano essere rinnegati tout court, ma necessariamente riletti come premessa indispensabile per la verifica di ogni azione sul territorio e, rinnovandone presupposti e confini, immaginare ogni possibile sviluppo sociale e spaziale che ci attende. Nell'era dell'opinionismo dilagante, è fondamentale educare soprattutto le nuove generazioni alle informazioni, alle competenze, ai dubbi e alle giuste domande. Tutto questo passa anche da una narrazione antiretorica dei luoghi e delle città d'arte in particolare. Se è indiscutibile che l'emergenza pandemica abbia in buona misura modificato l'immagine e insieme l'immaginario delle capitali del turismo cosiddetto culturale che i suoi cittadini avevano coltivato fino al tempo del primo lockdown e della pesante crisi economica che ne è derivata, è purtroppo altrettanto evidente e sconcertante l'incertezza delle riflessioni e delle progettualità che, a partire da tale evidenza, si sono estese a considerare quanto e in che maniera questo cambiamento possa sin da oggi influire sul futuro degli abitanti di queste città e sulla cultura urbana e urbanistica che dovrà muovere le scelte degli amministratori. *L'hic et nunc* del contesto pandemico ha fin qui orientato e determinato precise politiche di emergenza e di attesa, si direbbe, di un ritorno a quella realtà urbana e sociale fattuale nell'epoca pre-Covid. Ma, come recitava una scritta apparsa per la prima volta su un grattacielo di Santiago del Cile, "non torneremo alla normalità perché la normalità era il problema".

© Riproduzione riservata



Guida al turismo industriale, un libro di Jacopo Ibello

di Laura Facchinelli

Al di là delle mete turistiche tradizionalmente descritte, consigliate, frequentate dagli amanti del paesaggio e della cultura del nostro Paese, è interessante la scoperta di nuove dimensioni. Come quella dei siti produttivi dismessi, importanti testimonianze di piccole e grandi attività imprenditoriali legate alla storia del territorio, che hanno notevoli potenzialità anche dal punto di vista turistico. È questo il motivo ispiratore della *Guida al turismo industriale* curata da Jacopo Ibello (Morellini editore, 2020). L'autore, seguendo un percorso territoriale che comprende tutte le regioni d'Italia, descrive oltre 300 siti, documentando non solo le sedi produttive già trasformate in strutture museali aperte ai visitatori, ma anche molti siti che potrebbero essere valorizzati in futuro. Non si tratta solo di vere e proprie fabbriche, ma anche di infrastrutture che hanno valore storico e architettonico come stazioni ferroviarie, ponti, acquedotti, villaggi operai.

In apertura, una sintesi storica dello sviluppo industriale nel nostro Paese, dalle attività estrattive della Sardegna, iniziate 9.000 anni fa, allo sviluppo delle attività manifatturiere fra Medioevo e Rinascimento nel centro-nord della penisola. A fine '800 prese avvio una vera e propria rivoluzione industriale nel nord-ovest del Paese – Piemonte con la Fiat, Lombardia con una rete fitta di attività, Liguria, col porto di Genova – ma anche nel Veneto ci furono esperienze “clamorose”, come la Lanerossi di Schio, “la più grande azienda italiana nella seconda metà dell'800” e Porto Marghera, “la più grande area industriale d'Europa”. La Toscana sviluppò in chiave industriale le sue attività produttive tradizionali; a Terni sorse un importante polo industriale grazie allo sfruttamento dei corsi d'acqua. Diversa la situazione nel sud, dove le iniziative industriali furono sporadiche e marginali, con l'eccezione delle Officine ferroviarie di Pietrarsa. L'industrializzazione modificò non solo le condizioni di lavoro, ma anche il paesaggio. La definitiva trasformazione dell'Italia in un paese industriale si ebbe con la ricostruzione dopo la seconda guerra mondia-

le, con una formidabile espansione negli anni del boom. A partire dagli anni '70, per molteplici fattori, si è verificata una contrazione della grande industria, con la riconversione e, in numerosi casi, l'abbandono di edifici, macchine, infrastrutture che oggi costituiscono un grande patrimonio di archeologia industriale, valorizzata (o da valorizzare) con archivi e musei che fanno parte patrimonio storico e culturale italiano.

Nel Piemonte, Torino è ben nota come città dell'automobile (Centro storico Fiat, Lingotto, Mirafiori e OGR oggi dedicate all'arte). Importante anche il sito della Olivetti a Ivrea. A Biella ci sono le testimonianze legate alla lavorazione della lana. A Genova, il porto e l'Ansaldo. A Milano le sedi ex-produttive riconvertite sono assai numerose (fra gli interventi recenti gli stabilimenti Ansaldo ora MuDEC e i silos di granaglie recuperati da Giorgio Armani). Altri siti importanti lombardi si trovano a Varese, sul Lago di Como, nella Valle dell'Adda (il villaggio di Crespi d'Adda è patrimonio Unesco), Bergamo e Brescia. Interessanti le testimonianze disseminate nella vasta Pianura Padana e nell'arco alpino. Nel Veneto, da citare almeno l'Arsenale di Venezia, nel Friuli Venezia Giulia il Museo Ferroviario di Trieste; a Bologna la Manifattura delle Arti, a Maranello il Museo Ferrari; nelle Marche le attività di Fabriano per la lavorazione della carta; in Toscana quelle legate al marmo e ai tessuti. In Umbria sono importanti i siti industriali di Terni. Famosi, a Roma, i poli culturali nella Centrale Montemartini e nel Mattatoio del Testaccio. In Campania interessanti la Valle dei Mulini e i pastifici nel comune di Gragnano; in Puglia le saline e il Museo dell'olio; in Calabria il Museo della liquirizia Amarelli; in Sicilia i siti di estrazione dello zolfo e le cantine di Marsala; in Sardegna i vari siti minerari.

Quelli citati sono soltanto alcuni esempi. La guida offre un panorama ampio, con indirizzi, orari di visita, siti internet, contatti. Un punto di vista irrinunciabile per una conoscenza autentica del territorio.

© Riproduzione riservata

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, dall'alto in basso: lanificio Maurizio Sella di Biella; centrale di Galleto (Terni); veduta di Crespi d'Adda; veduta dell'Arsenale di Venezia; Ferrovia Marmifera, Ponti di Vara (Carrara); Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (Napoli); la copertina del libro *Guida al turismo industriale* di Jacopo Ibello. Le foto, tratte dal libro, sono di Jacopo Ibello.



Per antiche Strade, un libro di Mathijs Deen

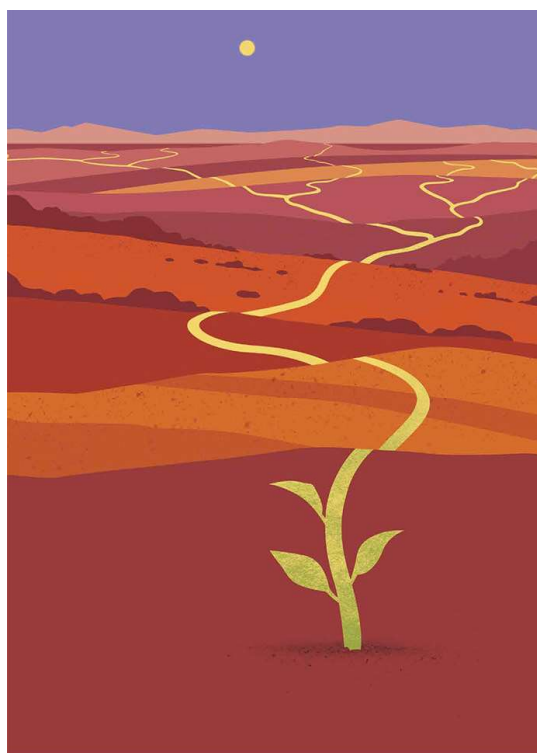
di Giovanni Giacomello

Il libro *Per antiche strade* di Mathijs Deen è principalmente il racconto di un viaggio nella storia del continente europeo effettuato tramite diversi personaggi. Il libro è molto istruttivo, denso di citazioni e di riferimenti storico-letterari. Infatti, già leggendo il testo si può dedurre come l'autore abbia unito curiosità e voglia di conoscenza, visitando archivi e parlando con funzionari, viaggiando (seguendo le stesse strade che descrive), guidando, ricostruendo e lasciando che la gente gli raccontasse i fatti. Mathijs Deen illustra le vie, gli accadimenti storici e i luoghi attraversati con una tale dovizia di particolari che il lettore si immedesima in ciò che sta leggendo: sembra davvero di viaggiare nel tempo.

Il libro è composto da vari capitoli. Ad eccezione di tre racconti personali, descrive il viaggio "per antiche strade" in otto novelle scaglionate nel tempo tramite diversi personaggi e, attraverso i loro occhi, il lettore osserva gli scenari in cui si muovono, le strade che percorrono e chi incontrano. L'effetto di questo tipo di narrazione porta ad ottenere uno scritto molto affascinante, sempre collegato con una ipotetica strada europea. Queste strade, oggi nuove e belle, e contraddistinte da una lettera "E" e da un numero, sono fatte d'asfalto, vengono da anni di progettazione, ma sono fatte anche di racconti e di memoria, devono la loro ampiezza, la loro percorribilità, a tutti quelli che hanno attraversato prima il territorio: "Chi viaggia attraverso l'Europa viaggia sempre sulle orme di qualcun altro. Sotto ogni impronta ce n'è una precedente". Ed è proprio per questo motivo per cui la descrizione delle strade avviene tramite il racconto storico di un avvenimento. Ogni personaggio è inoltre raccontato insieme a chi ha permesso all'autore di giungere a quella vicenda.

L'autore parte da un ricordo infantile, in cui era in viaggio con la famiglia sulla Due Cavalli del padre per andare a trovare i nonni. La strada che l'autore descrive era denomi-

nata "E8" all'epoca del racconto, ovvero la strada che collegava Londra a Mosca. L'autore prende questo episodio come pretesto per iniziare la sua opera sulle "antiche strade" europee, descrivendo come sia nata la rete stradale fondamentale del vecchio continente. Dopo la Seconda guerra mondiale, tra il 1947 e il 1950, a Ginevra presso la sede europea delle Nazioni Unite si riunirono alcuni delegati provenienti da diversi Paesi europei sotto il nome di "European Central



Mathijs DEEN

PER ANTICHE STRADE

un viaggio nella storia d'Europa



IPERBOREA

Nella pagina a fianco, Mappa delle strade europee (E-roads, fonte: www.unece.org).

In questa pagina: la copertina del libro *Per antiche strade* di Mathijs Deen.



1 - L'antica strada romana lungo la valle dell'Adige tra Trento e Bolzano. La strada che probabilmente ha percorso il Cimbro Boiorix nel 200 a.C. per scendere in Pianura Padana (fonte: autore).

Inland Transport Organization" per individuare la rete fondamentale del continente europeo, ricalcando le più antiche vie europee (quelle romane innanzitutto). A partire dal 1950 la rete si allargò e si estese rispetto a quella inizialmente definita, poiché molti paesi europei vi aderirono. L'autore spiega che questo progetto sottendeva ad un'idea più importante: il bisogno di ricostruzione che il vecchio continente necessitava dopo la Seconda guerra mondiale. Infatti, i paesi che aderivano al progetto si impegnavano ad adeguare la loro rete stradale secondo un comune standard europeo. L'autore spiega che nel 1975, a causa del numero elevato di strade che si era aggiunto a quello iniziale, il progetto rischiava di entrare in crisi perché l'originaria numerazione delle strade si era rivelata insufficiente rispetto alla crescita del sistema. Se la rete stradale definita nel 1950 era "il frutto della logica condivisa dell'esistenza di vie densamente trafficate tra insediamenti importanti" (ad esempio, la strada E2 "Londra – Southampton – Le Havre – Parigi – Roma – Palermo" oppure la strada E4 "Lisbona – Berna – Copenaghen – Stoccolma – Helsinki"), il repentino aumento del numero di strade richiedeva "un sistema numerico con una logica di natura non tanto storica quanto astratta, come quello concepito in America: una matrice perpendicolare di collegamenti paralleli furono numerati in ordine crescente da ovest a est e da nord a sud".

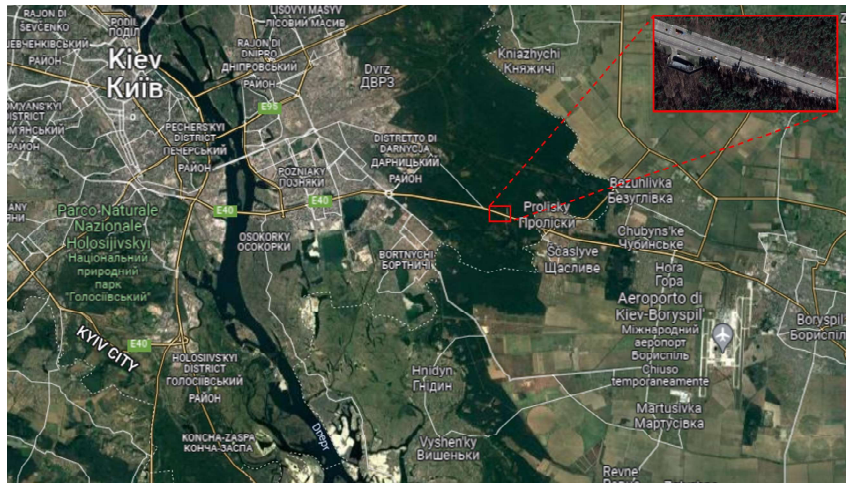
L'autore illustra quindi come nel 1975 l'intero sistema stradale europeo sia stato radicalmente rivisto seguendo una logica fredda e razionale. Deen si spinge poi ad ironizzare sulla perdita di ogni legame con la realtà storica del sistema di arterie progettato. Se le strade identificate nel 1950 collegavano

le capitali e i luoghi europei storicamente più importanti, l'attuale sistema impedisce all'europeo medio di identificarsi con esso e di trarne un'utilità pratica. L'autore esemplifica quanto illustrato in due esempi. Nel primo sottolinea che l'europeo medio difficilmente si può affezionare all'odierna E1 che unisce Larne, in Irlanda del Nord, a Siviglia, in Spagna, in quanto gran parte del tracciato è invisibile perché percorre in maniera astratta il Golfo di Biscaglia. Nel secondo esempio evidenzia come la E127, la più orientale delle strade europee che corre tra Omsk e il confine uiguro a Maikapshagai, sia troppo ad est perché un europeo possa immaginarsela.

Nel secondo capitolo, nel colloquio con la Direttrice della divisione Trasporti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, definita dall'autore "il capo delle strade europee", Deen spiega come il progetto del sistema di arterie abbia alla base il concetto di strada come una via di comunicazione ampia, uniforme e internazionale ("un collegamento che va al di là dei confini nazionali"), quasi a voler creare una rete di strade attraverso i continenti europeo ed asiatico per garantire un viaggio il più sicuro possibile dall'Atlantico al Pacifico. L'autore delinea la possibilità che in Europa le grandi vie siano state costruite per scopi di conquista e per spianare la strada agli eserciti. Un chiaro esempio sono le antiche strade romane, che servivano per minimizzare i tempi di collegamento tra un luogo e un altro proprio per gli eserciti di Roma. L'autore stesso fa un esempio molto calzante: a Kiev la strada che collega l'aeroporto alla città (che è un tratto della E40, che va da Calais, in Francia, a Ridder, in Kazakistan) è talmente larga (è composta da otto corsie di asfalto) e dritta che si può dedurre che non sia stata concepita come strada, ma per fungere da pista di atterraggio e di decollo in caso di bisogno.

Successivamente l'autore inizia il viaggio lungo la storia d'Europa. Partendo da alcuni ritrovamenti archeologici, descrive come il "primo europeo" in epoca preistorica si stabilì oltre un milione di anni fa nella penisola iberica dopo un viaggio millenario cominciato in Africa e proseguito verso est fino al Caucaso. Il primo europeo fece questo "primo" viaggio da Dmanisi a Happpisburg, all'incirca nell'800.000 a. C., per inseguire le prede e spinto dalla curiosità di sapere cosa c'era oltre una collina. La seconda storia tratta delle gesta del condottiero cimbro Boiorix a partire dal ritrovamento archeologico del Calderone di Gundestrup. Nel libro sono descritte le "strade" che i Cimbri hanno

percorso nei loro movimenti: dallo Jutland all'attuale Romania, seguendo prima il corso del fiume Elba e poi quello del Danubio, e fino alla calata nella Pianura Padana, entrando in contrasto con i Romani che li vinsero nella battaglia dei Campi Raudii (101 a. C.). L'autore tratta delle "antiche strade" romane nel terzo racconto, descrivendo la storia del brigante Bulla Felix, che nel 207 d.C. terrorizzò chi percorreva la via Appia (la cui prosecuzione collegava Bisanzio a Roma). Bulla Felix derubava i patrizi, liberava gli schiavi (che poi usava come informatori) ed era intracciabile, perché si nascondeva nelle grotte lungo la via Appia. Con il quarto racconto, l'autore descrive le vicissitudini dell'islandese Gudrid che, convertita al cristianesimo, si spostò varie volte tra l'Islanda, la Groenlandia e la nuova terra soprannominata "Vinland" (l'attuale Nord America). Partendo dall'Islanda, Gudrid raggiunse Roma con un gruppo di pellegrini norvegesi e danesi, dove ebbe un colloquio con il Pontefice Giovanni XIX. Lungo il percorso effettuato dalla protagonista di questa storia, l'autore riesce a trasmettere i segni di incuria in cui versavano le strade e le strutture e i presagi nefasti che porteranno alla nascita del luteranesimo, non senza effettuare delle osservazioni sulla modalità di costruzione delle strade dell'epoca: "... anche i Romani, che l'avevano costruita" (la strada), "avevano seguito la logica del paesaggio: in questo non erano diversi dai norvegesi, che leggevano le montagne come una delle tante varianti di una storia familiare". Nella quinta storia, l'autore illustra come i Pirenei, prima di essere valicati da coloro che fuggivano dalla guerra, siano stati la via di fuga per chi scappò dall'inquisizione spagnola. Deen racconta le vicissitudini di Jacob Barocas, che, viaggiando fino all'Olanda (e poi ancora più lontano), esportò il teatro spagnolo (nelle opere di Lope de Vega) fino ad Amsterdam (poi si diffuse anche nel nord Europa), intrecciandole con la vita di una compagnia teatrale olandese itinerante nel Secolo d'Oro (che si spostò tra gli attuali Belgio, Germania, Svezia, Danimarca e Olanda). Il sesto racconto vede come protagonista un lontano parente dell'autore (o almeno così vuole far credere), l'asmatico Coenraad, che viene arruolato come coscritto tra le file del 125° reggimento di fanteria al servizio sotto Napoleone. Con le lettere degli ufficiali d'inizio Ottocento e la memoria dei parenti, l'autore descrive la lenta marcia che Coenraad è costretto a compiere dalla costa olandese fino a Smolensk (in Russia), verso il gelo e il niente, solo per constatare la disfatta della Grande Armée.

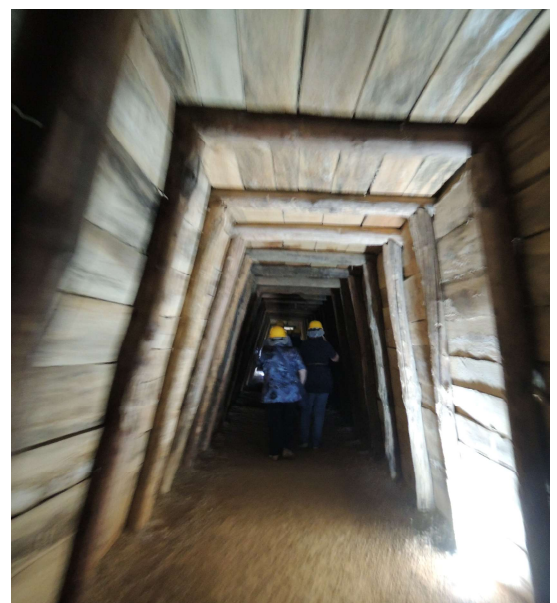


Il settimo racconto tratta la storia del pilota automobilistico Charles Jarrott, l'unico non originario di una famiglia ricca tra campioni, come i fratelli Renault, che rischia la vita inseguendo il mito dell'alta velocità molto diffuso a inizio Novecento. Jarrott ha corso in auto all'impazzata agli inizi del secolo, tra la Francia, la Svizzera e l'Austria, tra una guerra mondiale e l'altra. La sua storia è fatta di odore di olio motore, bollicine di champagne, cambi riparati a mano e in corsa, trionfi e incidenti mortali. L'ultima storia riguarda il marocchino Mohamed Sayem: nel terzo millennio l'Europa è per lui (e per molti altri immigrati) di nuovo il continente meta della ricerca della fortuna, al pari dei progenitori che dall'Africa scrutavano bramosamente la costa al di là dello stretto di Gibilterra. L'ultimo capitolo è un "ritorno" alla realtà, nel quale l'autore descrive una discussione con i famigliari sui ricordi dei viaggi fatti durante l'infanzia, prima, e ripercorre personalmente la strada di quei viaggi, dopo.

Il libro *Per antiche strade* è una descrizione documentata e avvincente del mito stradale europeo. Dalla numerazione delle strade europee emerge il messaggio che l'ideale di Europa è un po' troppo geografico, che lo spirito europeo si trasforma nei labirinti delle istituzioni europee in un mostro che riduce la ricchezza culturale e sociale in una poltiglia di acronimi. L'autore suggerisce in definitiva che non esiste un'Europa senza le vie che l'hanno unita, che hanno agevolato e moltiplicato gli spostamenti.

© Riproduzione riservata

2 - La strada che collega l'aeroporto alla città di Kiev (un tratto della E40), talmente larga (otto corsie di asfalto) e dritta che si può dedurre che non sia stata concepita come strada, ma per fungere da pista di atterraggio e di decollo in caso di bisogno (fonte: www.google.com).



Autori

Michelangelo Savino – Prof. Ordinario di Tecnica e Pianificazione urbanistica, DICEA, Università di Padova.

Magda Antonioli Corigliano – Senior Professor di Economia e Politica del Turismo e direttrice laurea magistrale ACME Università Bocconi, VicePresidente ETC (European Travel Commission).

Marco Pasetto – Prof. Ordinario di Strade Ferrovie e Aeroporti, DICEA, Università di Padova.

Alessandro Panaro - Responsabile Maritime & Energy, SRM.

Arianna Buonfanti - Ricercatrice Maritime Economy, SRM.

Giusi Ciotoli – Architetto, Ph.D., Ricercatore tda, Dipartimento DiAP, Università di Roma La Sapienza.

Marco Falsetti – Architetto PhD – Docente a contratto in Composizione architettonica e urbana, La Sapienza Università di Roma.

Pompeo Volpe – Professore associato di Patologia generale, DSB, Università di Padova – Presidente dell'associazione Il Cammino di sant'Antonio.

Sabrina Meneghello – Geografa, Dottoranda di ricerca in Studi Storici, Geografici e Antropologici, DSSGeA, Università di Padova.

Luca Velo – Architetto PhD – Ricercatore in Urbanistica, Dipartimento di Culture del Progetto, Università IUAV, Venezia.

Cristian Cannas – Ingegnere PhD – Ricercatore in Estimo, DADU, Università degli Studi di Sassari.

Giuseppe Onni – Ingegnere, PhD – Docente a contratto di Urbanistica, DADU, Università degli Studi di Sassari.

Nada Beretic – Ingegnere, PhD – Assegnista di ricerca, DADU, Università degli Studi di Sassari.

Bruno Borri - Dottore in scienze internazionali e diplomatiche.

Francesco Vallerani – Prof. Ordinario di Geografia, DE, Università Ca' Foscari di Venezia.

Claudia Pirina – Architetto Phd, Ricercatore in Composizione architettonica e urbana, DPIA, Università di Udine.

Alessandro Bove – Ingegnere PhD, Ricercatore di Tecnica e Pianificazione urbanistica, DICEA, Università di Padova.

Alessandra P. Giordano - Bibliotecaria della Biblioteca dei Trasporti e della Mutualità Cesare Pozzo.

Stefano Maggi - Prof. Ordinario di Storia Contemporanea, DISPI, Università di Siena.

Fabrizio Violante - Architetto e Critico cinematografico.

Giovanni Giacomello – Ingegnere PhD, Ricercatore di Strade Ferrovie e Aeroporti, DICEA, Università di Padova.

Questo numero è stato curato da Michelangelo Savino, Prof. Ordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica, DICEA, Università di Padova.

Copyright

Questa rivista è open access, in quanto si ritiene importante la libera diffusione delle conoscenze scientifiche e la circolazione di idee ed esperienze. Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista Trasporti & Cultura il diritto di pubblicarli e distribuirli.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su Trasporti & Cultura ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati. Il suddetto materiale proviene da diverse fonti, che vengono espressamente citate.

Nel caso di violazione del copyright o ove i soggetti e gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione, si prega di darne immediata segnalazione alla redazione della rivista - scrivendo all'indirizzo info@trasportiecultura.net – e questa provvederà prontamente alla rimozione del materiale stesso, previa valutazione della richiesta.



La Biblioteca Cesare Pozzo nacque a Milano nel maggio 1977, quando la Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti celebrò il suo centenario.

La Biblioteca raccoglie oltre 20.000 volumi, divisi in quattro grandi settori:

**Politica, Economia, Tecnica e Storia dei trasporti,
Movimento dei lavoratori dei trasporti e Movimento
Sindacale,
Storia della Mutualità e della Cooperazione,
Consultazione generale.**

**Fondazione Cesare Pozzo per la mutualità
Via San Gregorio 46/48 - 20124 Milano
Per informazioni: tel. 02 66726387
biblioteca@mutuacesarepozzo.it**

