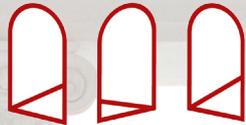


XXXIII CONGRESSO
GEOGRAFICO ITALIANO



GEOGRAFIE IN MOVIMENTO
Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME TERZO

SOGGETTI, GRUPPI, PERSONE

**Pratiche, spazi e dinamiche
delle mobilità umane**

a cura di

Lorena Rocca Benedetta Castiglioni Laura Lo Presti

cleup

XXXIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

GEOGRAFIE IN MOVIMENTO

Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME TERZO

SOGGETTI, GRUPPI, PERSONE

**Pratiche, spazi e dinamiche
delle mobilità umane**

a cura di

Lorena Rocca Benedetta Castiglioni Laura Lo Presti

cleup

XXXIII Congresso Geografico Italiano
Padova, 8-13 settembre 2021

Con il sostegno di



Associazione dei Geografi Italiani



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

DSSGeA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

Dipartimento di Scienze Storiche
Geografiche e dell'Antichità



Dipartimento di Ingegneria Civile
Edile Ambientale



MUSEO DI GEOGRAFIA

PALAZZO WOLLEMBORG
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Museo di Geografia
Università di Padova



MOBILITY & HUMANITIES
Centre for Advanced Studies

Centro di Eccellenza
Mobility and Humanities



Master in GIScience e Sistemi a pilotaggio
remoto per la gestione integrata
del territorio e delle risorse naturali



Sustainable Territorial Development:
Climate Change Cooperation Diversity -
International Master Degree



Associazione
GIShub

Associazione GIShub

Comitato Organizzatore

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvy Boccaletti, Aldino Bondesan, Benedetta Castiglioni, Margherita Cisani, Daniele Codato, Giuseppe Della Fera, Massimo De Marchi, Alberto Diantini, Giovanni Donadelli, Francesco Facchinelli, Francesco Ferrarese, Chiara Gallanti, Laura Lo Presti, Sabrina Meneghello, Marco Orlandi, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Chiara Pasquato, Giada Peterle, Silvia Piovan, Daria Quatrada, Chiara Rabbiosi, Tania Rossetto, Mauro Varotto.

Comitato Scientifico

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvia Aru, Aldino Bondesan, Panos Bourlessas, Giorgia Bressan, Luisa Carbone, Benedetta Castiglioni, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Annalisa Colombino, Elena Dell'Agnese, Massimo De Marchi, Federica Epifani, Chiara Gallanti, Arturo Gallia, Francesca Governa, Laura Lo Presti, Sara Luchetta, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Giada Peterle, Silvia Piovan, Carlo Pongetti, Chiara Rabbiosi, Andrea Riggio, Lorena Rocca, Tania Rossetto, Mauro Spotorno, Massimiliano Tabusi, Mauro Varotto, Giacomo Zanolin.

Prima edizione: maggio 2023

ISBN 978 88 5495 594 3

CLEUP sc

“Coop. Libreria Editrice Università di Padova”

via G. Belzoni 118/3 – Padova (t. +39 049 8753496)

www.cleup.it

www.facebook.com/cleup

© 2023 Associazione dei Geografi Italiani

Licenza Creative Commons: Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International
(CC BY-NC-ND 4.0)

Ideazione grafica di copertina: www.studio7am.it

Indice

Marina Bertoincin, <i>Discorso di apertura ai lavori del XXXIII Congresso Geografico Italiano</i>	9
Andrea Riggio, <i>Discorso di apertura</i>	13
NODO 3	
SGP. Soggetti, gruppi, persone: pratiche, spazi e dinamiche delle mobilità umane	
Lorena Rocca, Silvia Aru, Benedetta Castiglioni, Laura Lo Presti, Mauro Spotorno, Giacomo Zanolin, <i>Introduzione</i>	19
Internodo AIIG. Cittadinanza Globale: educazione in movimento	
Lorenzo Bagnoli, <i>Da immigrati a cittadini globali. Un progetto geografico del Centro provinciale per l'istruzione degli adulti di Desio (MB)</i>	25
Sara Bin, Giulia Andrian, Luisa Fazzini, <i>In20Anno i paesaggi di domani. Esperienze partecipative di cittadinanza attiva</i>	32
Carlo Guaita, Riccardo Russo, <i>Tracce di riflessione per l'integrazione didattica tra testo e immagini nella prospettiva della cittadinanza globale</i>	35
Chiara Gallanti, <i>Per una ricostruzione storica dell'educazione geografica alla sostenibilità: il database degli articoli di «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle Scuole»</i>	42
Enrico Squarcina, <i>Un mare di carta. Il mare nelle sezioni di geografia dei libri di testo per la scuola primaria</i>	48
Sabrina Malizia, Antonio Danese, Grazia Arena, <i>Dallo yoga alle parole gentili, i movimenti dell'educazione geografica; due casi studio in una scuola primaria</i>	54
Marco Lupatini, <i>Spazio, pensiero spaziale critico e cittadinanza</i>	57
Isabel De Maurissien, Maria Chiara Pettenati, Matteo Puttilli, <i>Esercizi di futuro. Strategie visuali per allenare a immaginare la scuola di domani</i>	60
Andrea Guaran, <i>La sostenibilità come valore guida per una cittadinanza globale</i>	64

SGP 1. Pratiche di mobilità sostenibile. Itinerari per la rifunzionalizzazione di spazi in dis-uso e territori «lenti»

Pierluigi De Felice, Luigi Mundula, Luisa Spagnoli, <i>Introduzione</i>	73
Barbara Delle Donne, <i>La «Transiberiana d'Italia» e altre tratte storiche: vettori lenti per una rete green</i>	79
Lucia Grazia Varasano, <i>La ciclabile da Potenza a Pignola: nuove prospettive per la riqualificazione dell'ex ferrovia calabro-lucana</i>	85
Anna Bonavoglia, <i>La (ri)scoperta del Cilento attraverso i sentieri</i>	93
Sara Carallo, <i>Il Cammino della Regina Camilla. Un progetto di sviluppo locale partecipato</i>	98
Germana Citarella, <i>Napoli a piedi: a passeggio tra scale, rampe e gradonate</i>	108
Simone Gamba, <i>Along the new cycle paths in Italy: cycle tourism for local regeneration</i>	114
Antonietta Ivona, Rosario De Iulio, <i>Processi di rigenerazione e patrimoni dismessi. Il caso delle case cantoniere</i>	120
Mariateresa Gattullo, <i>La riterritorializzazione degli spazi rurali nell' «opificio» Puglia tra riflessioni teoriche e analisi empiriche</i>	127

SGP 2. Spazi, attori e politiche «in movimento» tra «marginalità» e «centralità»

Paolo Molinari, Carlo Salone, <i>Introduzione</i>	137
Alessandro Carucci, <i>Neo-montanarismo in Val Maira (CN): la montagna per un ripensamento degli stili di vita</i>	143
Alessia De Nardi, <i>Paesaggio e degrado: riflessioni sul ruolo della mobilità e dei flussi</i>	149
Francesca Sabatini, Enrico Mariani, <i>La stagione delle aree interne: geografie e discorsi</i>	155
Venere Stefania Sanna, Aniko Bernat, Vera Lucia Diogo, Agnieszka Lukasiewicz, Joao Felipe Teixeira, Eglè Vaiciukynaitė, <i>Mobilità sostenibile e città dei 15 minuti. Sharing di bike e monopattini elettrici: il futuro della micro-mobilità urbana post-pandemica o soluzioni dell'ultimo miglio?</i>	161
Emilia Sarno, <i>Giovani in fuga dal Mezzogiorno. Una sfida sociale e politica</i>	169
Elia Silvestro, <i>A Density-driven Contagion? Inquiring Into The Spatial Features of Covid-19 Spread throughout Extended Urbanisation in Northern Italy</i>	175
Giulia Vincenti, <i>Nuove centralità e nuove prospettive territoriali</i>	183

SGP 3. Spazi in movimento. Geopolitiche dello sviluppo locale

Vittorio Amato, Girolamo Cusimano, <i>Introduzione</i>	191
Maurizio Giannone, Dolores Ordoñez, <i>Città, reti e trasformazioni urbane nelle politiche dell'Unione europea</i>	193
Stefania Montebelli, <i>Azioni comunitarie per uno sviluppo urbano sostenibile. Il ruolo della mobilità urbana sostenibile e la sharing mobility in Italia</i>	200
Maria Antonietta Clerici, <i>Le traiettorie demografiche delle città medie: verso uno sviluppo coeso e sostenibile? Il caso della Bassa Lombardia, 2010-2020</i>	203
Vittorio Amato, Lucia Simonetti, Stefano De Falco, <i>La rilevanza della transcalarità nell'analisi dei processi di innovazione in seno all'Unione Europea.</i>	210
Girolamo Cusimano, Leonardo Mercatanti, Giovanni Messina, <i>Sviluppo rurale in Italia, una ricognizione sulle prospettive della prossima pianificazione</i>	218

Sandro Privitera, <i>Politica Agricola Comune e conservazione dei paesaggi agrari in Europa</i>	225
Gaetano Sabato, <i>Retoriche della sostenibilità e dell'inclusione nei progetti LEADER: una prospettiva geografica</i>	231
Teresa Graziano, <i>Divari territoriali e digitalizzazione: politiche e pratiche dall'Europa all'Italia</i>	236
Giulia Fiorentino, Francesca Motti, <i>Lagging regions nelle Politiche Europee di Coesione: un problema di programmazione?</i>	242
Stefania Palmentieri, Clara Di Fazio, <i>Nuovi scenari di sviluppo turistico per il Mezzogiorno e la Campania nel post-Covid 19</i>	249
Ornella Albolino, <i>Le dinamiche evolutive di un territorio frammentato: la Strategia Nazionale per le Aree Interne in Basilicata</i>	255
Maria Sorbello, <i>Carinzia. Due modelli opposti di strutturazione economica locale.</i>	263
Maria Laura Pappalardo, Michela Reginato, <i>Il cammino da Abu Dhabi ad Al Ain: un emirato in movimento circolare</i>	270
SGP 4. La montagna che «muove»: saperi, competenze, relazioni, cambiamenti	
Salvatore Amaduzzi e altri, <i>La montagna che «muove»: saperi, competenze, relazioni, cambiamenti</i>	279
Monica Meini, <i>Appennino in movimento, alla ricerca di un immaginario utile</i>	280
Viviana Ferrario, <i>Agricoltura, allevamento e rapporti «metromontani» nelle Alpi orientali</i>	286
Federica Burini, <i>Terre Alte in movimento. Dinamiche di turismo responsabile nelle Terre Alte Bergamasche tra saperi, reti e cambiamenti</i>	296
Bernardo Cardinale, <i>Imprenditorialità innovativa e sviluppo sostenibile nelle aree montane</i>	303
Francesca Sabatini, <i>Geografie Sicane. Configurazioni e traiettorie turistiche di un'area interna</i>	309
Fabio Pollice, Antonella Rinella, Federica Epifani, Patrizia Miggiano, Sara Nocco, <i>Quando la «pietra scartata» si fa «social». I racconti online orientativi e attrattivi dei comuni dei Monti Dauni</i>	316
Elisa Piva, <i>Turismo e progettualità per la rivitalizzazione delle aree montane</i>	325
Gian Pietro Zaccomer, Luca Dalmazio, <i>Fortificazioni militari e montagna friulana. Nuovi orizzonti per il recupero storico e la valorizzazione mediante una proposta di turismo fotografico in mobilità lenta</i>	333
Giuseppe Di Felice, <i>Il paesaggio culturale delle vie della transumanza. Nuove opportunità di conservazione e riuso a fini turistici</i>	340
Mauro Pascolini, <i>Di nuovo in montagna! Opportunità di sviluppo o nuova colonizzazione?</i>	343
Monica Morazzoni, Valeria Pecorelli, <i>Co-costruire la montagna fragile: lo studio di caso FUTUReALPS in Valtellina</i>	350
Nadia Carestiato, Andrea Conte, Lucia Piani, <i>Una montagna in relazione: risorse e spazi della montagna che si muove</i>	356
Nadia Matarazzo, <i>La classe creativa non vive solo in città: agricoltura multifunzionale e innovazione delle filiere alimentari nei territori a mobilità «lenta» dell'Appennino campano</i>	363
Rebekka Dossche, <i>Is Shrinking really a Bad Thing? A Socio-Demographic Photograph of Inner Areas</i>	370
Sabrina Meneghello, <i>Dalla lunga scala temporale all'evento calamitoso. Le trasformazioni del paesaggio e le dinamiche turistiche in Agordino</i>	380
Silvia Scorrano, Luciano Di Martino, Donatella Vitale, Nunzio Mezzanotte, <i>Il Progetto Floranet Life nelle Aree protette abruzzesi: una valutazione dell'impatto sul movimento turistico</i>	388

SGP 5. Isole e arcipelaghi europei tra mobilità e temporaneità dell'abitare

Stefano Malatesta, Arturo Gallia, <i>Introduzione</i>	399
Dionisia Russo Krauss, <i>Il fenomeno della de-insularizzazione in base a fattori funzionali: il caso Capri</i>	403
Giovanna Di Matteo, <i>Isole e migrazioni: Abitare temporaneo o detenzione forzata? Il caso dell'isola di Lesbo, Grecia</i>	408

Le sessioni 6 e 7 del nodo SGP hanno deciso di non pubblicare i relativi contributi e pertanto non figurano nell'indice.

SGP 8. Geografia e mobilitazione: esplorazioni sui movimenti collettivi fra spazio fisico e spazio mediatico

Isabelle Dumont, <i>Introduzione</i>	419
Margherita Ciervo, <i>I movimenti a difesa dell'ambiente e i processi di legittimazione/delegittimazione attraverso la lettura dello spazio fisico, virtuale e mediatico. I casi di Friday for Future-Italia e NO-TAP Salento</i>	421
Valentina Capocéfalo, Giuseppe Gambazza, <i>Le dimensioni geografiche del conflitto urbano. Movimenti sociali e istituzioni alla prova del verde pubblico. Il caso dell'ex Parco Bassini</i>	429
Giacomo Spanu, Fabio Bertoni, «No volveremos a la normalidad». <i>Appunti interpretativi su pratiche e forme dell'autorganizzazione in pandemia</i>	437
Andrea Simone, Raffaella Coletti, <i>L'azione collettiva a Roma nell'era (post)pandemica: identità e spazialità in transizione</i>	444
Camilla Giantomasso, <i>Pratiche di commoning al Quarticciolo: dalle occupazioni abitative alla gestione partecipata del quartiere</i>	447
Giuseppe Muti, <i>La dimensione spaziale del movimento antimafia civile in Italia</i>	454

SGP 1

**Pratiche di mobilità sostenibile.
Itinerari per la rifunzionalizzazione
di spazi in dis-uso e territori «lenti»**

Introduzione

Pierluigi De Felice, Luigi Mundula, Luisa Spagnoli¹

1. Itinerari per la rigenerazione territoriale: mobilità dolce, turismo lento, partecipazione

La valorizzazione di itinerari che attraversano aree dismesse e patrimoni inutilizzati può rappresentare un'occasione per innescare processi virtuosi di sviluppo turistico locale, restituendo «senso» a quei territori privati della loro identità nei quali le comunità faticano a riconoscere i luoghi di appartenenza.

In tal senso, la sessione *Pratiche di mobilità sostenibile. Itinerari per la ri-funzionalizzazione di spazi in dis-uso e territori «lenti»*, accolta nell'ambito del «nodo» riguardante le «pratiche», gli spazi e le dinamiche di mobilità, ha inteso esplorare le varie possibili esperienze di rigenerazione urbana e territoriale, orientate a pratiche di mobilità sostenibile; in particolar modo volte alla creazione di itinerari in aree urbane ed extra-urbane marginali, in tutti quei contesti considerati «territori lenti» che, a dispetto della loro perifericità, possiedono in realtà una rilevante ricchezza in termini di risorse culturali, sociali, naturalistiche: aree dalle spiccate specificità geografiche. Il filo conduttore è rappresentato dall'approccio *place-based* che, nell'ottica delle strategie di rigenerazione e rifunzionalizzazione degli spazi, considera imprescindibile la partecipazione della cittadinanza per la costruzione di un processo decisionale condiviso e inclusivo (Oppido, Ragozino, Micheletti, 2017): una dimensione cioè, misurata sui luoghi e soprattutto sulle comunità (Casti, Burini, 2015). Ciò che più conta è la possibilità di apprendere dai luoghi per ridare a essi centralità e nuova abitabilità. La consapevolezza e la partecipazione delle comunità divengono, quindi, fattori imprescindibili per attivare strumenti di pianificazione dal basso e abbracciare una visione multidimensionale dello sviluppo. La valorizzazione sostenibile dei luoghi avviene attraverso politiche che si orientano alla promozione e salvaguardia delle specificità locali e delle diversità paesaggistiche, mettendo a sistema le risorse endogene del territorio.

In altri termini,

la vera sfida alla base di questo approccio è stimolare e includere nel processo decisionale la maggior parte degli attori locali, da quelli istituzionali ed esperti, alle associazioni di categoria, imprenditori, gli abitanti e utenti, al fine di indagare la domanda delle comunità locali e rendere le istituzioni leader nella costruzione di politiche territoriali condivise (Oppido, Ragozino, Micheletti, 2017, p. 1188; Barca, 2009).

Queste le premesse per mettere a fuoco le categorie analitiche della nostra sessione; per evidenziare i diversi approcci teorico-metodologici messi in campo dalla disciplina, al fine di restituire un quadro quanto più possibile articolato del fenomeno della rigenerazione territoriale, a partire dal riuso di itinerari/cammini nell'ottica di una mobilità dolce e sostenibile.

Il nostro intento è consistito nell'aprire e lasciare spazio a un dibattito intra e trans-disciplinare, sollecitando un dialogo tra diversi linguaggi geografici, diversi approcci teorici nonché metodologici in un confronto aper-

¹ Pierluigi De Felice, Università di Salerno; Luigi Mundula, Università di Cagliari; Luisa Spagnoli, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Consiglio Nazionale delle Ricerche.

to e costruttivo, con il comune obiettivo della riscoperta e valorizzazione degli spazi fragili – urbani, periurbani, aree interne, montane e collinari, rurali – che hanno perso la loro connotazione specifica e che, come tali, necessitano di essere investiti da un processo di rigenerazione e riterritorializzazione.

I contributi proposti ci offrono, dunque, la possibilità di soffermarci su temi che più o meno direttamente rimandano a concetti chiave per la nostra disciplina: la sostenibilità, la mobilità dolce, il turismo lento e di qualità, la rigenerazione urbana e territoriale. Chi con un approccio più marcatamente teorico e descrittivo, chi con un approccio più significativamente operativo, nell'insieme è stato tracciato un unico filo conduttore che si snoda attraverso l'idea comune che la riscoperta degli itinerari alternativi – come giustamente sono stati definiti da alcuni autori/relatori – può contribuire a restituire valore e centralità alle risorse culturali, paesaggistiche, ambientali, divenendo un importante attrattore turistico, e innescando così processi di sviluppo locale. La sessione ha affrontato argomenti riconducibili alla rifunzionalizzazione di sistemi infrastrutturali dismessi – le ferrovie in disuso – e al loro riutilizzo sotto forma di *greenways*, al riuso di vie d'acqua, di sentieri e itinerari del sacro, di cammini urbani per la pratica del trekking cittadino e a percorsi di patrimonializzazione partecipata. In altre parole, sono stati affrontati temi riconducibili alle varie esperienze di mobilità sostenibile, alle forme di turismo lento, ai percorsi capaci di essere innesco e occasione per il riutilizzo di spazi – agricoli, urbani, periurbani ecc. – e patrimoni dismessi, nonché per pratiche di attivazione sociale, in un'ottica multi e transdisciplinare.

Si è trattato di un'importante scelta di tematiche di grande attualità e interesse inserite nel più ampio dibattito geografico e scientifico in generale, così come in quello politico a scala nazionale e internazionale: esperienze italiane che possono rappresentare una scelta strategica specialmente per la valorizzazione di territori lenti e marginali. A livello di strategie nazionali, la pianificazione per il turismo e i trasporti dimostrano la volontà di attuare una strategia complessiva volta alla realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce. Gli ex Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture e per i Beni e le Attività culturali e il Turismo hanno avviato dal 2015 un progetto comune relativo alla definizione di un sistema di ciclovie turistiche, seguendo il modello del progetto Eurovelo avviato da *European Cyclists' Federation* – ECF – e sostenuto in Italia dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB –. Il Piano Strategico di sviluppo del Turismo – PST 2017-2022 – si prefigge di dotare il Paese di un'infrastruttura intermodale di vie verdi valorizzando i cammini storici, naturalistici, culturali e religiosi, nell'ottica di creare una vera e propria rete di mobilità lenta e di «promuovere esperienze di visita uniche ed autentiche» (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 2017, p. 42). L'obiettivo ultimo è attivare «nuove aree di attrazione, aprendo alla valorizzazione di nuovi territori, in chiave di sostenibilità e autenticità» (*ibidem*, p. 48). In questa direzione vanno i cammini storici, le ciclovie, i percorsi ferroviari in disuso, gli itinerari culturali ecc., attraverso cui può generarsi una possibile forma di turismo lento e mobilità dolce. In linea con il PST, il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica – PSMT 2017-2022 –, indica tra le sue priorità la mobilità *slow* e il settore turistico. «Il concetto di mobilità è declinato come accessibilità, ma, soprattutto, come esperienza» (Cresta, 2019, p. 94). Si privilegiano, innanzitutto, i territori e le risorse attraverso cui alimentare il settore turistico, sollecitando forme di mobilità sostenibile: senza poi dimenticare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR – che tra i vari obiettivi di *policy* indicati come principale risposta italiana ed europea alla crisi da coronavirus, indica anche il tema della rivoluzione verde e della transizione ecologica – Missione 2 –, evidenziando l'importanza della mobilità sostenibile e delle ciclovie: si prevede la realizzazione di 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di 1.250 km di ferrovie turistiche con un investimento di 600 milioni di euro.

Un altro aspetto ampiamente sottolineato consiste nella necessità di mantenere vivo un approccio collettivo, comunitario e partecipato attraverso cui concepire strategie di pianificazione che agiscano su un duplice livello: da una parte, il recupero dell'elemento lineare e del suo patrimonio; dall'altra, la possibilità di innescare processi di rigenerazione, valorizzazione e promozione del territorio circostante con nuove attività sociali, ricettive e commerciali. Ciò che emerge e che è stato ampiamente sottolineato nelle argomentazioni scientifiche proposte è l'importante ruolo della rete e del sistema territoriale: ognuna di queste esperienze non può prescindere dal suo legame con le comunità, con gli attori territoriali, con il territorio e le sue risorse (Burini, 2018). Purtroppo, per alcune di queste progettualità è mancata e manca a tutt'oggi una visione strategica univoca e comune, attraverso cui coordinare una valorizzazione integrata di strutture e infrastrutture e costruire un network di attori istituzionali e non. Ciò su cui è necessario insistere è proprio la capacità di mettere a

sistema le risorse territoriali in una logica di rete per attuare un progetto integrato di valorizzazione e riqualificazione.

A uno sguardo complessivo, l'insieme delle esperienze trattate si riconnette al concetto di mobilità dolce e all'idea di viaggio lento, di turismo sostenibile-responsabile-di qualità attraverso cui valorizzare il patrimonio tangibile e intangibile del territorio, il valore delle differenze e delle specificità locali (Calzati, 2016). Si sollecita, così, la possibilità di attuare un approfondimento della conoscenza dei luoghi e delle comunità, creando nuove opportunità di sviluppo economico per il contesto territoriale e per i suoi abitanti. Non solo, in connessione con questa forma di mobilità vi è un'idea di rigenerazione del territorio, come ampiamente evidenziato, e di sostegno, di tutela e presidio delle aree per lo più interne e in difficoltà.

Possiamo sostenere, dunque, che si sta andando sempre di più verso l'obiettivo della connessione e integrazione tra mobilità dolce, turismo sostenibile, tutela del territorio, promozione dei piccoli borghi e delle aree interne con l'obiettivo ultimo di integrare le strategie e promuovere azioni comuni (Senes, Rovelli, 2018).

2. Le parole chiave della sessione

I contributi – se ne contano otto – presentati alla sessione confermano, avvalorano e testimoniano, qualora ce ne fosse bisogno, che le reti infrastrutturali lente, i processi di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare, compreso quello demaniale, insieme alla valorizzazione delle aree rurali e delle sue filiere possono innescare processi di sviluppo sostenibile nella dimensione economica, sociale e culturale.

La strada, che «s'imprime sur le sol», richiamando le parole di Vidal la Blache (1922), e che «sème des germes de vie: maisons, hameaux, villages, villes» (*ibidem*, 1922), nelle sue diverse funzioni e tipologie – strade ferrate, sentieri, cammini, ciclovie, strade urbane – è la parola chiave di ben sei contributi, divenendo l'elemento forte, attrattivo, generatore di incontri e relazioni sia di tipo verticale che orizzontale favorendo processi di conoscenza tra natura e cultura, coesione sociale e sviluppo economico.

Risponde a questo tema il contributo di Barbara Delle Donne, «La “Transiberiana d'Italia” e altre tratte storiche: vettori lenti per una rete *green*», che riporta all'attenzione una rete ferroviaria dismessa che un tempo univa l'Abruzzo e il Molise attraverso i centri di Sulmona, Carpinone e Isernia. Il percorso, già segnalato dal Touring Club nei primi anni del Novecento, per le sue valenze ambientali e paesaggistiche, oggi rivive, grazie a un processo di partecipazione *bottom up*, nuove funzioni legate ad un turismo lento e di qualità volto a far conoscere le bellezze naturalistiche dei Parchi – Parco Nazionale della Maiella e Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise – e i valori culturali sedimentati nel paesaggio, rafforzando l'identità dei luoghi che si contraddistinguono per le emergenze naturali e culturali.

Le ferrovie dismesse possono diventare anche luoghi privilegiati, come auspicato dalla *governance* europea, per intraprendere itinerari di mobilità sostenibile dolce. Di questo tema parla Lucia Varasano nel contributo «La ciclabile da Potenza a Pignola: un itinerario di mobilità sostenibile urbano ed extra-urbano» che analizza il percorso Potenza-Riserva Regionale «Lago Pignola» che insiste sulla dismessa ferrovia Potenza-Laurenzana. L'itinerario, che mette in comunicazione le aree centrali e urbane con quelle periferiche e rurali, offre, da una parte, l'opportunità di conoscere attraverso il viaggio lento territori marginali che hanno un importante potenziale naturalistico riconosciuto – SIC, ZSC – nonché un patrimonio archeologico e culturale di notevole interesse, dall'altra parte, contribuisce a potenziare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in linea con le indicazioni europee, nazionali e regionali.

Anche i sentieri, se opportunamente organizzati e valorizzati, possono diventare strumenti di sviluppo socio-economico, in particolare, per le aree interne. Anna Bonavoglia con il suo contributo «La (ri)scoperta del Cilento attraverso i sentieri» testimonia come nei territori marginali rispetto ai grandi attrattori turistici si possano esperire complementari e integrate proposte turistiche basate sulle potenzialità e unicità dei luoghi. La ricca rete sentieristica presente nel Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni permette di conoscere da vicino il prezioso patrimonio naturale, culturale e religioso di queste terre. Ne è testimonianza il «Cammino di San Nilo», progetto facente parte dei «Cammini bizantini», che attraversa il Cilento partendo da Sapri fino ad arrivare a Palinuro, con destinazione ultima Grottaferrata (Roma), offrendo al turista un'esperienza immersiva tra natura (macchia mediterranea), cultura (borghi medioevali) e religione (l'itinerario di San Nilo da Rossano).

Il «Cammino della regina», che ci riporta alla storia dei Volsci, studiato da Sara Carallo conferma quanto queste forme di mobilità contribuiscano, da una parte, a rafforzare nella comunità locale il senso dell'identità, necessario e funzionale a consolidare l'appartenenza ai luoghi, dall'altro, di far conoscere le complesse trame dei rapporti tra natura e cultura che si manifestano nell'unicità dei paesaggi.

Il Cammino, raccontato dalla Carallo, si sviluppa nella Valle del fiume Amaseno tra le province di Frosinone e Latina dove insistono importanti emergenze naturalistiche, storiche e culturali. Il progetto, promosso dalle associazioni locali d'intesa con le comunità dove insiste il cammino, rappresenta un'esperienza di mobilità sostenibile volta a far emergere attraverso studi geostorici – si ricorre alle fonti di cartografia storica – le grandi potenzialità che questi territori posseggono. I tratturi, le mulattiere, le carrarecce, gli *itinerari* della fede ritrovano una nuova funzione ovvero valorizzare e tutelare il patrimonio naturale e culturale che nel tempo si è andato sedimentando nel paesaggio della valle del fiume Amaseno.

La mobilità lenta può generare nuovi processi di valorizzazioni anche nel tessuto urbano. Di questo parla Germana Citarella nel suo contributo «Napoli a piedi: a passeggio tra scale, rampe e gradonate» dove l'osservazione *en plain air* sperimentata con il *trekking* permette di osservare criticamente e non vedere soltanto in modo sfuggente i luoghi, intessendo con essi nuove relazioni fondate su di un semantema culturale complesso, costituito da simboli e segni. L'esemplificazione della città di Napoli con la sua particolare *forma* conferma quanto il camminare a piedi sia funzionale a riscoprire nuovi paesaggi e a riassegnare nuove identità.

Tra le forme di mobilità sostenibile la ciclovia gode di una particolare attenzione come dimostrano i numerosi documenti – ricordiamo a titolo esemplificativo il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022 che destina alla ciclovia importanti interventi. A fare chiarezza, alla luce della programmazione nazionale ed europea, sulle problematiche del cicloturismo è Simone Gamba che nel suo contributo, dal titolo «Lungo le nuove ciclovie italiane: il cicloturismo per la rigenerazione territoriale», individua alcune criticità di questo comparto che presenta importanti potenzialità in termini di sviluppo economico e turistico.

Connesso al Progetto «Valore Paese Cammini e Percorsi» nel 2015 è stato siglato un accordo di collaborazione tra Anas, MiBACT, MIT e Agenzia del Demanio, per la riqualificazione di alcune Case Cantoniere di Anas, con lo scopo di sviluppare in modo integrato e sinergico la valorizzazione turistico-culturale dei contesti territoriali in cui insistono questi beni, in particolare di quelli che sono in prossimità di circuiti culturali, turistici e di reti di trasporto quali cammini e ciclovie. Antonella Ivona e Rosario De Iulio nel contributo «Processi di rigenerazione e patrimoni dismessi. Il caso delle case cantoniere in Italia» riflettono sul futuro di questi edifici e sulle strategie di rifunzionalizzazione tenendo conto del contesto ambientale e territoriale nel quale questi beni insistono.

Anche gli spazi rurali sono investiti da azioni di rigenerazione e rifunzionalizzazione. Di questo parla compiutamente Mariateresa Gattullo nel contributo «La riterritorializzazione degli spazi rurali nell'«opificio» Puglia tra riflessioni teoriche e analisi empiriche» dando conto dei nuovi processi di partecipazione dal basso, spinti dalla sostenibilità e caratterizzati da una nuova identità rurale. Gli attori di questi processi, spesso neofiti rispetto al mondo rurale, rispondono con una nuova *vis*, nutrita da diverse competenze e capacità, alle sfide di un'agricoltura multifunzionale e multisettoriale. Gli esempi che provengono dal contesto pugliese sono la testimonianza privilegiata di un nuovo dinamismo degli spazi rurali declinato alla lentezza, alla riscoperta della memoria e dell'identità.

I differenti temi trattati, i diversi casi di studi richiamati, le varie metodologie applicate, costituiscono una preziosa testimonianza e un'interessante narrazione di un processo di transizione territoriale caratterizzato da rigenerazione e rifunzionalizzazione che gli studiosi hanno saputo cogliere, analizzare e comunicare con rigore metodologico.

3. Verso una visione integrata

Come evidenziato dai diversi contributi presentati all'interno della sessione, il «turismo lento» e gli itinerari ad esso associati, attirano un pubblico piuttosto variegato, composto non solo da camminatori e cicloturisti che cercano un'esperienza di contatto con la natura, ma anche da persone che sono interessate agli aspetti culturali, storici e naturalistici del territorio. Questa tipologia di itinerari turistici risponde alle esigenze di un

target orientato a organizzare in autonomia la propria vacanza, che ricerca un contatto diretto con il territorio, vuole scoprire i produttori locali che lavorano lungo il percorso e apprezza il lato più esperienziale del viaggio. Proprio questa natura del «turista lento», cioè l'attenzione alla cultura dei luoghi, ne fa un campione dello sviluppo sostenibile, perché non trova il suo compimento in attività turisticamente autoreferenziali, ma tende piuttosto a innescare dinamiche di sviluppo endogeno integrato. Itinerari consolidati e strutturati come il Cammino di Santiago in Spagna, dove piccoli centri che nei primi anni 2000 si trovavano in stato di abbandono, evidenziano chiaramente questa dinamica con fenomeni di ripopolamento e di riavvio delle economie locali.

Se da un lato la crisi pandemica ha portato alla luce la fragilità di diversi sistemi, tra cui anche quello turistico, ha anche comportato l'apertura di nuove possibilità, spingendo molti turisti a cercare una nuova dimensione di viaggio, orientata verso mete meno frequentate, più legate al benessere individuale e alla natura. Tuttavia queste forme di valorizzazione del patrimonio, e più in generale il sistema del turismo lento, non possono avere un futuro se non vengono inserite in un'azione più ampia di cura del territorio e del contesto socio-culturale. A differenza di quanto accade col turismo di massa, spesso concentrato in enclave protette come i villaggi turistici collegate da «tubi» che le congiungono attraversando il territorio senza dare la possibilità di esperirlo, i turisti lenti vivono il territorio in profondità, scoprendone bellezze e anche contraddizioni.

Per questa ragione è importante definire nuovi modelli di fruizione turistica, come quelli presentati, che prestino attenzione a quei contesti rurali e montani, spesso isolati, che custodiscono un patrimonio culturale diffuso fatto di borghi, siti archeologici minori, viabilità storica, contesti naturali caratterizzati da una biodiversità altissima, prodotti tipici a km 0 e specificità enogastronomiche uniche.

Sarebbe tuttavia sbagliato pensare che sia sufficiente trasformare ogni sentiero in un cammino e ogni ferrovia dismessa in una ciclovia per attirare il turismo lento, invertire la tendenza dello spopolamento e riavviare le economie locali. Questo perché il turismo lento richiede una progettualità capace di intersecare diversi ambiti di intervento e avere una prospettiva di medio e lungo termine. Obiettivo centrale dovrà essere quello di far dialogare realtà diverse e metterle a sistema a partire dallo sviluppo di infrastrutture per l'intermodalità e l'accessibilità, e sostenendole tramite tecnologie per la connettività digitale, servizi per la cura dei contesti e degli spazi comuni, azioni di marketing e comunicazione. Tutti questi elementi richiedono, per il loro sviluppo, sia la creazione di nuovi percorsi di formazione professionale degli operatori, ma soprattutto la creazione di un organismo di *governance* capace di generare una visione strategica e funzionale a contrastare l'attuale situazione di frammentazione. Questo consentirà di identificare il turismo lento nel suo senso più ampio come uno degli *asset* strategici per il rilancio e la ripresa del settore turistico italiano e per la valorizzazione del patrimonio territoriale.

Bibliografia

- Barca F., *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy. A Place-based Approach to Meeting European Union Challenges and Expectations*, 2009.
- Burini F., *Valorizzare il paesaggio e i saperi locali dei territori rurali in chiave smart: le potenzialità dei sistemi di mapping e di storytelling per una promozione turistica sostenibile*, in «Annali del turismo», Edizioni Geoprogress, 2018, VII, pp. 141-159.
- Calzati V., *Nuove pratiche turistiche e slow tourism. Il caso della Valnerina in Umbria*, Milano, FrancoAngeli, 2016.
- Casti E., Burini F., *Centrality of territories. Verso la rigenerazione di Bergamo in un network europeo*, Bergamo, Sestante, 2015.
- Cresta A., *Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia (AIC)», 2019, 167, pp. 92-105.
- Donati A., *Infrastrutture verdi per la mobilità dolce. Rigenerare città, territorio e muoversi nel paesaggio italiano*, in «Reticula», 2018, 19, pp. 4-10.
- Esposito De Vita G., Trillo C., Martinez-Perez A., *Community Planning and Urban Design in Contested Places. Some Insights from Belfast*, in «Journal of Urban Design», 2016, 21, 3, pp. 320-334.
- Fabos J.G., Ahern J.F., *Greenways: The Beginning of an International Movement*, Amsterdam, Elsevier, 1995.
- Fabos J.G., Ryan R.L., *International Greenway Planning: An Introduction*, in «Landscape and Urban Planning», 2004, 68, pp. 143-146.
- Maggiorotti I. (a cura di), *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, Aversa, Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana, 2019.

- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022. Italia Paese per viaggiatori*, Roma, MIBACT, 2017.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), *Viaggiare in Italia. Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022*, Roma, MIT, 2017.
- Oppido S., Ragozino S., Micheletti S., *Riuso del patrimonio ferroviario (non) dimenticato e processi di rigenerazione. Avellino - Rocchetta Sant'Antonio: il treno irpino del paesaggio*, in Mininni M., Di Venosa M., Rizzi C. (a cura di), *Workshop 6. Urbanistica e/è azione pubblica per il ri-ciclo e la valorizzazione energetica dell'ambiente e del paesaggio*, Roma-Milano, Planum Publisher, 2017, pp. 1187-1197.
- Rovelli R., Senes G., *Binari Verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate*, in «Reticula», 2018, 19, pp. 20-28.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., *Ferrovie dismesse e greenways, Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2004.
- Toccolini A., Fumagalli N., Senes G., *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways: percorsi pedonali, piste ciclabili, vie d'acqua, ferrovie dismesse, vie equestri, greenways urbane*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2004.
- Vidal de la Blache P., *Principes de Géographie Humaine, Publiés d'après les Manuscrits de l'Auteur par Emmanuel de Martonne*, Parigi, Librairie Armand Colin, 1922.

