

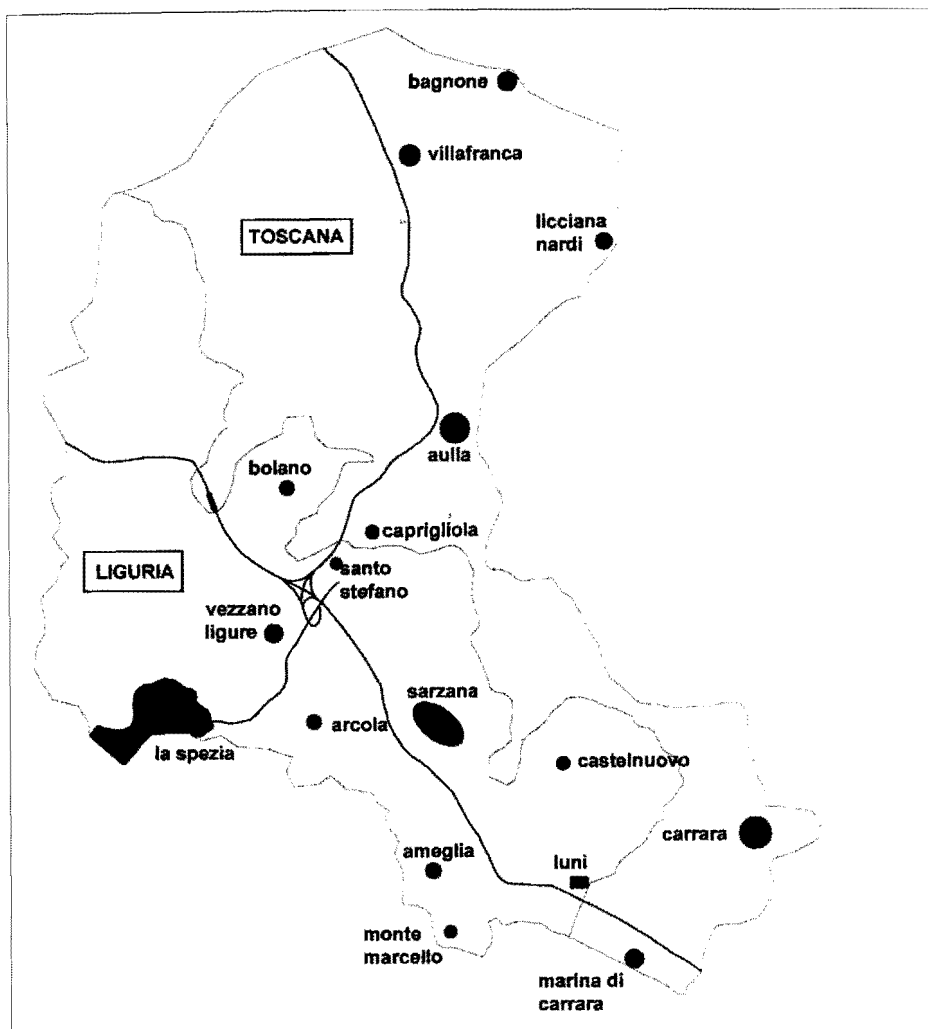
FABIANA CALLEGARI

INFRASTRUTTURE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IL «BACINO CULTURALE» COME STRUMENTO OPERATIVO PER IL TURISMO

La cultura come risorsa, l'identità come traguardo. – Prima di affrontare il tema della valorizzazione territoriale a partire dai valori culturali situati in prossimità dei tracciati autostradali – la proposta che emerge da questo contributo – è necessario mettere in luce, seppure brevemente, alcuni dei principali aspetti che hanno concorso alla determinazione dell'attuale condizione di scarsa valorizzazione del patrimonio culturale del territorio italiano nel suo complesso, che a sua volta si è riflessa sulle relative possibilità di fruizione, nella maggior parte dei casi ampiamente mantenute al di sotto del loro potenziale livello di sviluppo.

Il primo aspetto riguarda, dunque, la tematica dei beni culturali, che hanno rappresentato il motivo della nascita e della diffusione dell'esperienza turistica in Italia, ma che, fino a oggi, sono stati concepiti nel quadro delle risorse nazionali come elementi assolutamente marginali. Le politiche economiche rivolte al patrimonio culturale sono andate, infatti, principalmente nella direzione della conservazione dei beni materiali – soprattutto di quelli immobili – che, a partire dagli anni 1990, ha assunto la musealizzazione come unica forma di pubblica apertura alla fruizione attiva della memoria storica; circostanza che, se da un lato ha assecondato l'esigenza di proteggere e conservare il patrimonio nazionale quale testimonianza della storia da tramandare alle generazioni future, dall'altro ha negato a quelle presenti la possibilità di fruirne e di gestirlo come risorsa attiva per lo sviluppo economico, relegandolo tra le voci passive del bilancio nazionale, anziché eleggerlo a fattore principale in grado di attrarre e diffondere flussi di energie economiche e sociali di estrema rilevanza, sia alla scala locale, propria dei territori particolarmente attrattivi per la presenza di bellezze storico-artistiche e paesaggistiche, sia alla scala globale, all'interno della quale sono proiettate le contaminazioni interculturali che producono sviluppo umano.

Allo stesso tempo, le politiche e la legislazione sulle quali attualmente si basa il turismo hanno considerato l'uso di molte tipologie di risorse culturali – ad esempio le aree archeologiche e i monumenti – non tanto come un tema da affrontare con attenzione e da diverse prospettive, non ultima quella della gestione pubblico/privato, ma come un'attività spontanea, basata su una convinzione circa l'esistenza di fonti inesauribili di risorse culturali attrattive di flussi turistici, come ad esempio le grandi città d'arte o gli splendidi paesaggi costieri e montani della nostra penisola; questi sono di fatto considerati non tanto come beni irriproducibili, per la cui unicità è necessario impiegare le migliori risorse umane e economiche, quanto come oggetti appartenenti all'umanità e,

Fig. 1 – *Carta del bacino culturale di Luni*

dunque, soggetti agli usi più svariati, che vanno dall'assoluto abbandono agli eventi atmosferici all'usura determinata dalle insistenti pressioni di massa.

Un terzo aspetto riguarda il paesaggio: se da un lato l'Italia è stata all'avanguardia nella produzione di leggi che tutelassero alcuni dei più significativi paesaggi, dall'altro con il *boom* economico avviatosi a partire dal secondo dopoguerra, e con esso il diffondersi dell'uso delle nuove tecniche costruttive del cemento armato, ebbe inizio quello che viene comunemente definito il *sacco* del paesaggio italiano. Se le leggi del 1939 erano riuscite sino ad allora a tutelare l'unicità del nostro territorio, le nuove leggi del mercato imposero pressoché ovunque deroghe a favore della realizzazione delle nuove infrastrutture e delle nuove costruzioni residenziali e produttive. In quegli anni purtroppo la crescita economica e sociale del paese fu accompagnata da un'esponenziale perdi-



Fig. 2 – Il territorio di Luni in una carta di M. Vinzoni, 1773

ta di valori culturali dei territori e, di conseguenza, anche dei paesaggi. Recentemente una certa sensibilità nei confronti dei valori paesaggistici si è riaccesa e alcuni paesaggi hanno cominciato a essere considerati come beni culturali di eccellenza, in quanto espressione ed esito della complessità delle vicende umane che si sono stratificate sul contesto naturale, modificandone o lasciandone immutate le forme originali. Fino a oggi il paesaggio è stato identificato con il substrato fisico, un mero supporto alle attività organizzative dell'uomo nei confronti del quale non è stata prestata alcuna attenzione e sul quale i tracciati sono stati realizzati senza tenere conto né della naturale morfologia né dei preziosi manufatti che vi sono disseminati.

Un ultimo aspetto riguarda il rapporto tra turismo e identità nazionale, all'interno del quale quest'ultima, che già di per sé è andata indebolendosi a partire dalla fine degli anni 1980, non è riuscita a svolgere un ruolo attivo, lasciando al primo la possibilità di appropriarsi di molti dei più suggestivi luoghi, snaturandone spesso i rapporti con i suoi abitanti. Pensiamo al caso di Venezia – solo per citarne uno noto a tutti – dove i monumenti fanno ormai solo da sfondo a un ambiente di fruizione organizzato secondo schemi culturali di stampo internazionale e all'interno del quale le tracce della cultura sociale locale, del genere di vita, sono ben nascoste, se non addirittura cancellate. La circostanza ha portato all'incapacità di imprimere significati forti alle politiche che riguardano la fruizione dei luoghi culturali italiani: nell'era della globalizzazione, quando ogni paese è teso alla ricerca di elementi forti e distintivi per la definizione di una «marca nazionale» riconoscibile e concorrenziale rispetto alla sempre più ampia offerta di mete turistiche, l'Italia si mostra frammentata in localismi e contraddistinta da una debole regia nazionale; se da un lato tali localismi, intesi come diversità di contesti culturali, rappresentano la migliore possibilità per la creazione di una necessaria diversificazione delle offerte turi-



Fig. 3 – *Il sito archeologico di Luni*

stiche – che com'è noto rappresenta la più evidente esigenza del moderno fenomeno turistico, alla ricerca di sempre nuovi tematismi – dall'altro lato, per la mancanza di un progetto unitario capace di valorizzare tale diversità, in termini di risorse sia culturali, intese come beni materiali, sia umane, intese come attitudine all'ospitalità e alla capacità di comunicare e di trasferire conoscenza nonché senso di appartenenza a una determinata civiltà, l'Italia rischia di proporre un modello debole, incapace di promuovere la qualità delle esperienze turistiche che essa può offrire e, dunque, rischia di esporsi pericolosamente alle sfide negative dettate dalla concorrenza. In questo scenario, la debole identità nazionale italiana rappresenta, perciò, un forte ostacolo allo sviluppo di un sistema turistico consapevole delle proprie potenzialità, attuali e future. La difficoltà di giungere a una sintesi dei principali valori sui quali la territorializzazione del nostro paese si è basata nel passato ha impedito di trasfondere nei processi di trasformazione nelle nuove forme gli antichi contenuti, conferendo al paesaggio un aspetto disordinato e disorganizzato e ingenerando nei diversi gruppi umani un senso di isolamento gli uni dagli altri, oltre che una sensazione di non appartenenza a un più ampio contesto culturale, quello nazionale appunto. Come si è avuto modo di notare spesso, il profondo spessore storico della penisola italiana, la varietà dei suoi quadri ambientali e sociali, le molteplici e complesse contaminazioni interculturali hanno reso il nostro territorio un universo infinito di tradizioni, di modi e di rapporti di vita difficilmente raggiungibili altrove; tuttavia, l'insieme di questi elementi, naturali e umani, materiali e immateriali, che si basa su un fondo unico, ma che rimane nascosto, attende di acquisire la necessaria forma moderna, capace di strutturare in modo deciso e riconoscibile la «personalità» dei luoghi italiani, dei loro paesaggi, dei loro abitanti nonché delle strutture ricettive per il turismo internazionale.

Un nuovo ruolo per le autostrade. – Nate sulla fine degli anni 1920, per volontà del regime fascista, al fine di aprire il porto di Genova alla Val Padana e di collegare la realtà milanese con i luoghi di villeggiatura dei laghi (rispettivamente la Genova-Serravalle e la Milano-Laghi), le autostrade intese come strumenti in grado di unire le diverse

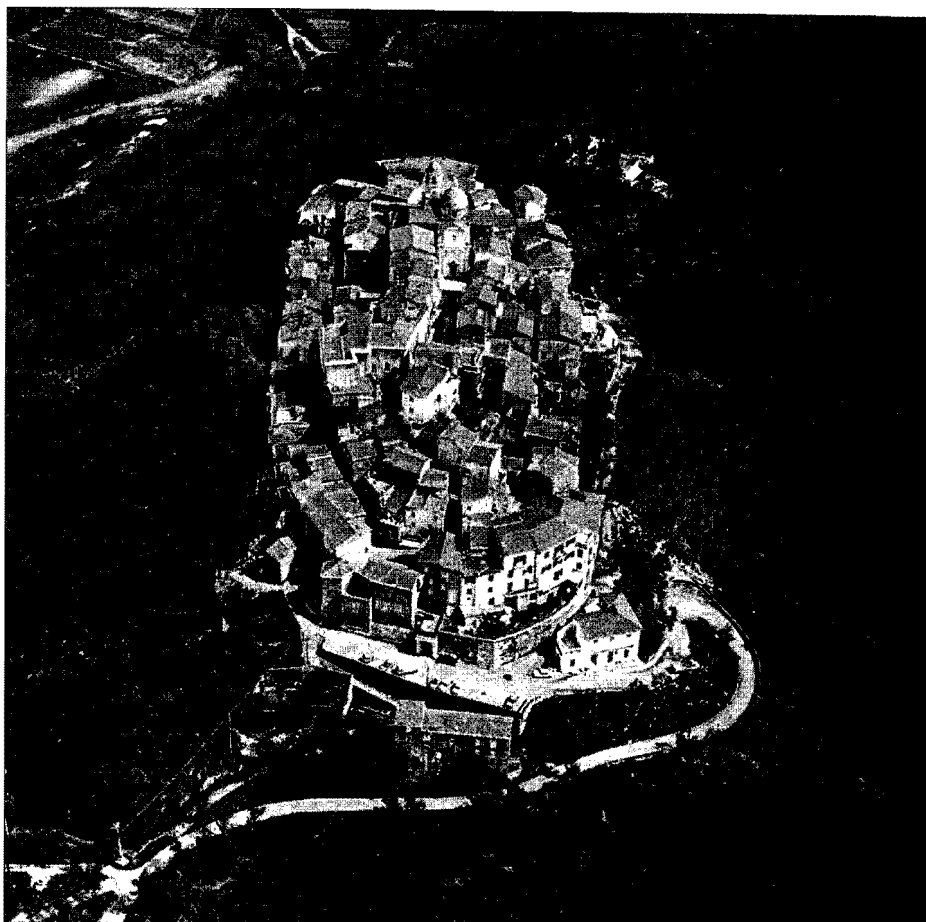


Fig. 4 – Nicola, uno dei numerosi «castellari» presenti nel bacino culturale di Luni

realtà socio-economiche che componevano l'Italia ebbero il loro maggiore sviluppo nel secondo dopoguerra. Assunte nell'immaginario nazionale come emblemi della modernizzazione, fatta di collegamenti veloci, mobilità individuale, vacanze, consumi e tempo libero, le autostrade si sono in realtà rivelate ben presto insufficienti sul piano dei collegamenti finalizzati a un equilibrato sviluppo economico dell'intera penisola e allo stesso tempo hanno profondamente modificato i preesistenti equilibri paesaggistici. In realtà, anche se sono divenute presto simbolo di libertà di movimento e di possibilità di viaggiare, le autostrade erano nate per scopi commerciali, al fine di fornire una più rapida via al trasporto di merci dai luoghi delle materie prime a quelli della produzione industriale e da questi a quelli del mercato. Il loro disegno, dunque, più che gli assetti morfologici dei terreni sui quali sono state realizzate, ha assecondato la logica del risparmio, sia in termini di tempo attinente la durata del viaggio, sia in termini di costi inerenti la loro costruzione.

Negli anni Sessanta, la diffusione dell'automobile ha assegnato a queste infrastrutture il compito di consentire una comoda circolazione di turisti e viaggiatori, che hanno

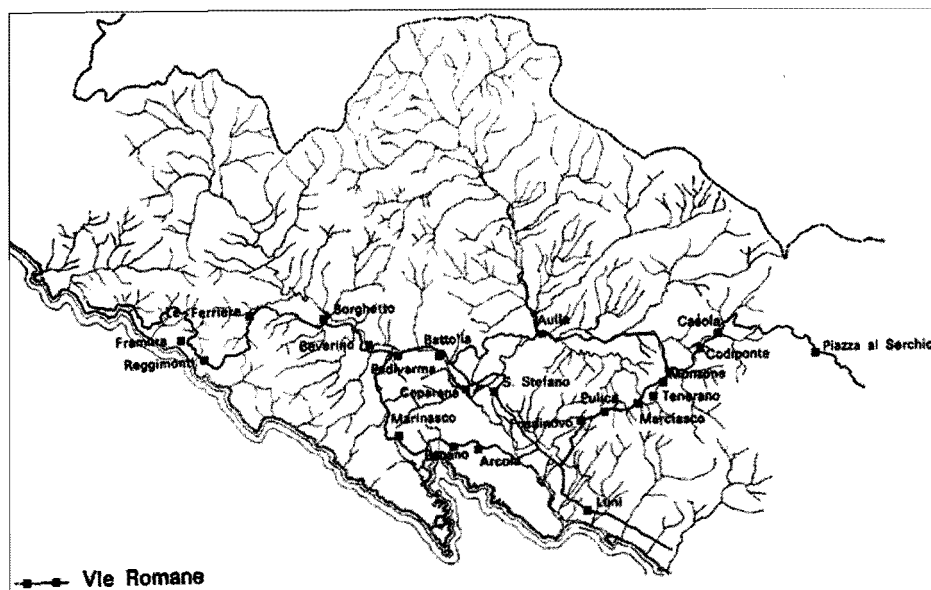


Fig. 5 – Ubicazione di beni archeologici nel bacino culturale di Luni. Le vie romane

Fonte: Marchi (1988)

finalmente potuto iniziare a raggiungere facilmente i propri cari e visitare i principali luoghi di villeggiatura della nostra penisola. Il traguardo raggiunto faceva così passare in secondo piano la qualità dell'esperienza visiva che dal viaggio si poteva trarre: ciò che contava era riuscire a raggiungere in tempi rapidi una determinata meta, sostando in quelle moderne strutture che erano gli Autogrill Pavesi, capaci di appagare pienamente la diffusa voglia di modernizzazione nell'ospitare gli automobilisti e le loro famiglie in un contesto molto lontano dall'arretratezza socio-culturale che continuava a contraddistinguere quasi tutte le realtà territoriali italiane, tranne quelle urbane. Per lunghi anni, nel XX secolo le ferite inferte al paesaggio e ai valori culturali presenti (antiche ville, siti archeologici, piccoli borghi eccetera) non hanno certamente rappresentato gli elementi prioritari all'interno delle politiche di pianificazione infrastrutturale. Recentemente, una nuova sensibilità nei confronti delle bellezze paesaggistiche del nostro paese, anche alla luce delle ormai chiare possibilità di un loro utilizzo come risorse per lo sviluppo economico, sembra aver contaminato i diversi ambiti, politici, scientifici e amministrativi. La consapevolezza che le infrastrutture creano paesaggio è ampiamente diffusa, così com'è nota la loro capacità di strutturare territori e città. Ciò che appare ancora poco chiaro è come uscire da una logica puramente trasportistico-funzionale per considerare l'infrastruttura come un'opera territoriale, vista anche in relazione alla diversità dei contesti entro cui scorre: progettata, dunque, per fornire, non solo veloci ed efficienti vie per la distribuzione delle merci all'interno delle dinamiche globali, ma anche opportunità di sviluppo economico locale nonché nuovi rapporti estetici con il paesaggio circostante. Senza addentrarci nella complessa tematica della contestualizzazione territoriale delle grandi e nuove opere infrastrutturali, che esulerebbe dagli obiettivi di questo contributo, ciò che qui è rilevante considerare è l'interesse che il tema di un'apertura delle infra-

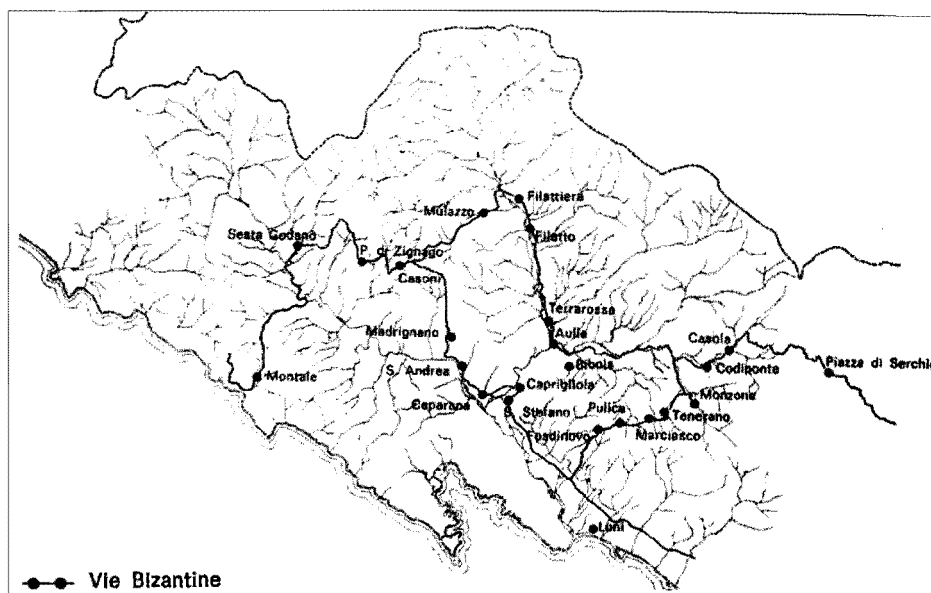


Fig. 6 – Ubicazione di beni archeologici nel bacino culturale di Luni. Le vie bizantine
Fonte: Marchi (1988)

strutture autostradali già esistenti ai valori culturali presenti nei territori attraversati riveste, sia nell'ottica di una modernizzazione dei servizi da essa offerti ai propri utenti, sia di un'innovativa quanto elementare forma di promozione di molti territori ricchi di risorse culturali e nonostante ciò rimasti fino a oggi nascosti alla conoscenza dei viaggiatori, italiani e stranieri.

La libera e autonoma scoperta e conoscenza dei luoghi, delle strade, dei paesi, dei paesaggi che finora hanno semplicemente fatto da sfondo al viaggio in autostrada può rappresentare una forma innovativa per l'ideazione di nuove strategie di valorizzazione e promozione della ricchezza di risorse di cui dispone l'Italia, capace allo stesso tempo di diffondere i flussi su una superficie territoriale più ampia rispetto a quanto non offrano le coste e le grandi città d'arte – ormai agonizzanti sotto il peso pressante di una massa sempre più concentrata – e di stimolare l'avvio di politiche di «riordino» degli assetti paesaggistici prossimi ai tracciati autostradali. Aprire la cultura dei territori italiani attraverso la diffusione di forme di conoscenza capaci di valorizzarne l'unicità e le diverse prospettive di fruizione reale nel panorama delle offerte di eccellenza europea è il primo obiettivo verso cui tendono le ricerche dalle quali il presente contributo attinge ⁽¹⁾. Alla luce delle reali e diffuse condizioni di assenza di risorse finanziarie, necessarie per la conservazione, la valorizzazione e la gestione attiva del patrimonio nazionale, ciò che maggiormente ha motivato le ricerche è il tentativo di esplorare strade alternative, ma comple-

(1) Il presente contributo è tratto dalle ricerche condotte dall'autrice nell'ambito del XVIII ciclo di dottorato in *Scienze dei Servizi per i Trasporti e la Logistica* (DIE – Università degli Studi di Genova).

mentari nonché propedeutiche, a un equilibrato successivo sviluppo di un «sistema turistico italiano». Sempre più considerato è, infatti, il tema del turismo, in particolare di quello culturale, e della sua valenza per l'avvio di forme di sviluppo economico auspicabilmente sostenibili per una potenziale «marca Italia», operante in modo significativo all'interno di un nuovo scenario europeo. Al di là dell'analisi degli effetti e degli impatti, di cui è necessario tenere conto al fine di non trasformare il turismo in una forma di industria lesiva dell'ambiente e delle risorse culturali quanto quelle più tradizionali, sembra oggi quanto mai necessaria una modernizzazione dei contenuti che il paese dovrà essere in grado di proporre, sia portando alla luce e valorizzando le risorse ancora inesplorate, sia donando nuove chiavi di lettura per quelle già ampiamente note, al fine di potenziarne le modalità di fruizione.

Muovendo da questo obiettivo, lo sviluppo complessivo delle potenzialità turistiche è ampiamente affidato alla capacità infrastrutturale che il nostro paese riuscirà a raggiungere, avendo come traguardo anche quello di offrirsi ai movimenti turistici, agevolando i loro spostamenti e l'accessibilità ai luoghi culturali, attraverso un adeguamento strutturale e l'introduzione di nuovi servizi dedicati alla prospettiva della conoscenza e della fruizione dei territori attraversati. Le autostrade, la cui realizzazione è stata tradizionalmente intesa come elemento in grado di uniformare i territori sotto il profilo dello sviluppo socio-economico, ma che qui sono riconosciute come potenziali strumenti per la diffusione della consapevolezza circa la diversità che caratterizza i territori attraversati, divengono dunque occasione per l'ideazione di innovative strategie di promozione del turismo culturale e con esso della varietà dei nostri «bacini culturali».

Il concetto di «bacino culturale». – Percorrendo alcune delle più importanti tratte della rete autostradale italiana, non è difficile riscontrare forme di banalizzazione dell'identità dei territori attraversati, rappresentati da immagini eccessivamente esemplificative della complessità e della diversità delle forme che per definizione sottendono il concetto stesso di cultura e, inoltre, di eredità culturali, di cui molti territori italiani sono ricchi. Sulla base di queste considerazioni, focalizziamo l'attenzione sul concetto di *bacino culturale*, la cui definizione è nata al fine di individuare uno strumento operativo, capace di tenere conto allo stesso tempo dei brevi tempi e dei ristretti spazi in cui si esaurisce la possibilità di conoscenza dei luoghi lungo il percorso autostradale e, in conseguenza di ciò, della necessità di non operare riduttive semplificazioni degli elementi culturali territoriali, che rischierebbero di banalizzarne l'immagine nonché i caratteri identitari, diffondendone versioni depauperate di quella complessità che ne determina il fascino e, dunque, le ragioni di interesse progettuale a fini turistici.

Il *bacino culturale* può essere definito come un'estensione territoriale, all'interno di una regione amministrativa o a cavallo tra due o più regioni, ma i cui confini non coincidono con quelli amministrativi, essendo determinati dalla presenza di fatti umani, per loro natura dinamici nello spazio e nel tempo, che si riflettono nella produzione di elementi culturali, materiali e immateriali, che vanno dallo stile architettonico delle case al modo di gestire il paesaggio naturale, dal modo di organizzare il territorio alle usanze enogastronomiche, dai modi della produzione alle usanze folcloristiche e dialettali. Tali elementi culturali sono strettamente legati tra loro e con il territorio, e sono capaci di conferire a una determinata estensione territoriale caratteri che la rendono unica e riconoscibile, differenziandola dall'intorno. In sostanza, un «ecosistema culturale», per la cui individuazione non è sufficiente riferirsi a semplici classificazioni tipologiche – sulla base di quelle definite all'interno della legislazione nazionale e internazionale – ma per

la quale è necessario basarsi sulla comprensione e sulla interpretazione dei significati di cui sono portatori e che ne giustificano le strette interrelazioni. Tali bacini non hanno confini rigidi: essendo basati sulla presenza di elementi culturali, che per loro natura sono propensi alle contaminazioni e che, soprattutto nel caso di valori immateriali, quale ad esempio il senso di appartenenza delle comunità a una determinata tradizione storica, sono difficilmente rintracciabili in modo chiaro e netto, la loro delimitazione è solo approssimativa: i confini sono dunque dettati dalla ricerca del limite entro il quale determinati fattori mantengono una certa omogeneità o, meglio, fuori dai quali gli stessi fattori, se non immediatamente del tutto assenti, si fanno più rari per lasciare il posto ad altri connotati culturali che divengono ripetitivi, comuni e diffusi, fino a rappresentare una costante all'interno di una contigua porzione di territorio.

L'individuazione e la comprensione dei bacini culturali lascia emergere diverse possibilità di innovazione dei modelli di fruizione dei luoghi; innanzitutto, l'eventualità di dover operare una scelta tra quali elementi inserire nel processo verrebbe meno, in quanto tutto il territorio identificato con un determinato bacino sarebbe coinvolto nelle attività di valorizzazione e promozione. La diffusione di conoscenza riguarderebbe, dunque, i luoghi e non i singoli elementi, promuovendo così un sistema culturale e non una serie di beni singoli apparentemente slegati da esso. La conoscenza di tali bacini permetterebbe, inoltre, di fornire ai viaggiatori consapevolezza circa l'esistenza di territori molto più estesi di quanto possano percepire stando all'interno dei ristretti spazi autostradali, stimolandoli, da un lato, verso percorsi autonomi di conoscenza e di fruizione culturale, non incanalati in rigidi itinerari tematici e, dall'altro, verso modelli di diffusione della conoscenza, coerenti con la natura dei luoghi e dei significati culturali di cui sono portatori. La valorizzazione dei bacini culturali a partire dall'infrastruttura autostradale darebbe modo, infine, di creare un sistema reticolare, sul territorio nazionale, di *nodi autostradali culturali*, che potrebbero divenire punti di riferimento per i viaggiatori, ma anche per gli abitanti locali.

Il «bacino di Luni». – Contrariamente a quanto è portato a pensare il viaggiatore disattento osservando la Liguria nel suo insieme, questa regione non può essere considerata e descritta come un sistema socio-culturale unitario e omogeneo. Già di per sé fascia di confine tra la terra e il mare, piattaforma funzionale al passaggio delle risorse da e per le rotte internazionali, la robusta ossatura montana immediatamente a ridosso del mare, con le sue possenti quinte più o meno perpendicolari alla linea di costa, ha creato condizioni di isolamento reciproco tra i diversi gruppi umani, che hanno stabilito ciascuno forme di comunicazione principalmente con le culture d'oltremare e con quelle degli entroterra, piemontese, padano ed emiliano, piuttosto che tra di loro, mentre l'orografia del territorio ha consentito spontanei collegamenti, tra le popolazioni di confine con la Francia e la Toscana, a occidente e a oriente della regione. Anche se apparentemente simile in tutte le sue parti, e fatta salva la più evidente – e ormai nota a tutti – distinzione tra Riviera di Ponente e Riviera di Levante, i cui tratti paesaggistici si differenziano soprattutto per la maggiore profondità verso l'entroterra e la dolcezza dei pendii che caratterizzano la prima, il paesaggio della Liguria, insieme con i valori culturali in esso presenti, cambia continuamente, sottoponendo all'attenzione dei più sensibili osservatori una varietà di contesti ambientali e socio-culturali di grande interesse, che contribuiscono alla definizione di un'articolata geografia regionale, fatta di terre di confine.

Adottando l'impostazione concettuale sopra illustrata, si può dire dunque che la Liguria sia formata da diversi bacini culturali, uno dei quali, identificato come «bacino di

Luni, verrà di seguito presentato. Prima di avviare le relative analisi, è bene precisare che questo bacino culturale non deve essere assolutamente confuso con la regione della Lunigiana, il cui territorio è compreso all'interno del bacino solo per una parte. Come emerge dalla lettura della carta (fig. 1), il nostro bacino riguarda, infatti, una porzione di territorio a cavallo tra Liguria e Toscana, comprendente una piccola parte della bassa Val di Vara, da Beverino a Vezzano (dove il Vara si congiunge con il Magra), e gran parte della Val di Magra, da poco a valle del comune di Pontremoli fino alla foce, a Bocca di Magra, comprendendo la città della Spezia. Il nome del bacino deriva dall'antica colonia romana di Lunae, i cui resti si trovano oggi nel territorio di Ortonovo, in provincia della Spezia, a due chilometri circa dal mare e sulla riva sinistra del fiume Magra. Fondata dai Romani nel 177 a.C. allo scopo di colonizzare un territorio situato in posizione strategica dal punto di vista militare e commerciale (Formentini, 1910), il sito rappresenta il cuore culturale dal quale si è sviluppata e diffusa la personalità del territorio individuato. Ma vediamo ora di delineare i principali elementi che hanno condotto alla delimitazione dei confini di questo bacino culturale, premettendo che non indugeremo, in questa sede, sull'analisi delle infinite e complesse interrelazioni storiche e socio-culturali tra i diversi comuni che ne fanno parte e tra questi e l'ambiente esterno, che lo giustificano e che hanno rappresentato la base principale della riflessione; si tratterebbe, infatti, di un'operazione per la quale non sarebbero sufficienti gli spazi redazionali a disposizione dell'autore in questa sede, dove sembra più importante dare ragione del risultato finale di tali antiche e complesse interrelazioni e contaminazioni, legate soprattutto alla funzione che questa porzione di territorio ha rivestito nel tempo come grande crocevia per lo scambio di conoscenza, culture e merci.

Illustrando gli elementi sui quali si basa quella coesione culturale che sottende il concetto stesso di bacino, è dunque la lingua a richiamare per prima la nostra attenzione: il risultato di rapporti di scambio al confine tra diversi ceppi culturali (toscano, emiliano, ligure), che hanno dato origine a una parlata immediatamente identificabile, in quanto si differenzia nettamente da quelle proprie dei territori contigui, dove i tre diversi dialetti regionali divengono netti e riconoscibili. Anche i diversi paesaggi, appartenenti alla Val di Vara e alla Val di Magra, sembrano trasfondere gli uni negli altri raggiungendo qui un'armonia che crea un unico e splendido paesaggio, fatto di piccoli centri d'altura, di una spiccata architettura contadina basata sull'uso delle pietre locali, e arricchito da una vegetazione mediterranea incontaminata. Per quanto riguarda la questione dell'identità etno-geografica dell'area, è bene precisare che questa ha origini lontane: al tempo della conquista romana l'area è ligure, abitata dai Liguri Apuani, e scarsa sembra esservi la presenza etrusca, anche se «etrusca diventa quando Augusto porta il confine della VII regione dell'Arno al Magra riunendo all'Etruria un territorio etnicamente ligure» (Banti, 1937, p. 68). L'ambiguità della collocazione geografica della regione trova così un suo primo autorevole fondamento e gli scrittori latini e greci ne offrono subito la conferma. Strabone, nel libro V della sua *Geografia*, dopo aver descritto la Liguria passa ai Tirreni, citando per prima la città di Luni. Così fanno Plinio, Lucano, Marziale e Tolomeo, mentre altri, fra i quali Polibio, Persio, Giovenale e lo stesso Livio, descrivono Luni come ligure, con evidente riferimento all'origine etrusca (Cevini, 1989, p. 9).

Nonostante tale ambiguità geografica, ciò che qui è importante sottolineare è il ruolo di Luni come centro nevralgico da cui scaturisce quell'unità sul piano culturale che ancora oggi contraddistingue questo territorio. Occupata militarmente dai Longobardi nel 642, assaltata dai Normanni nell'860, Luni abbandonò il suo splendore altomedievale, perdendo ogni importanza marittima, legata principalmente al commercio del bianco marmo di Carrara: «il suo porto si interrò per l'ammassarvisi di una enorme quantità di

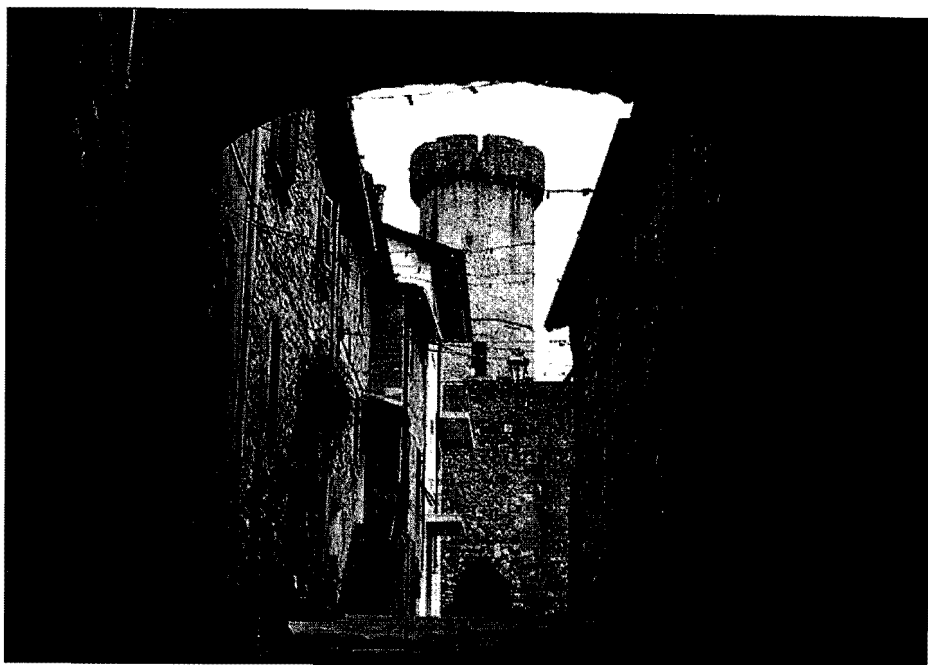


Fig. 7 – Esempio di edilizia locale nel bacino culturale di Luni

pietre, di detriti e di frantumi di rocce spezzate che, insieme a ruderi di selve, franavano giù per i fianchi della Cisa e dell'Orsaro, divelti da tremendi diluvi imperversanti nel bacino del Magra» (Martinetti, 1986, p. 43). Gli abitanti si rifugiarono sulle alture e nuovi borghi, come Ortonovo, Castelnuovo e Fosdinovo, sorsero, animandosi degli stessi personaggi che erano stati protagonisti e insieme spettatori della tragedia svoltasi intorno ai templi cristiani di Luni, mentre, il nucleo principale di quella popolazione si rifugiò a Sarzana, che insieme ai nuovi abitanti assorbì anche la vita economica e spirituale di Luni. Lo sviluppo di Sarzana, così come di questo sistema socio-culturale, fu favorito dalle facili vie di comunicazione, che hanno svolto il ruolo di registi nelle modalità e nelle ragioni che hanno condotto alle contaminazioni interculturali tra i vari popoli che su queste terre si sono stabiliti. I nomi di Emilia, Aurelia, Claudia, di Monte Bardone, Francigena, Romea, Lombarda e Pontremolese sono vocaboli in parte spariti, per dar luogo a denominazioni più recenti – ma non così le basi del contesto socio-economico e culturale che avevano favorito. Nella successione degli avvenimenti storici, l'eredità della vita navale di Luni fu raccolta, in via diretta e per naturale passaggio, dai capoluoghi del golfo e infine dalla Spezia.

Si definisce così, brevemente, il bacino di Luni: al di là delle motivazioni socio-culturali che lo giustificano, e che traggono forza anche e soprattutto dall'osservazione diretta dei luoghi, ciò che è importante sottolineare è la possibilità di leggerci un caso emblematico di coesa identità e di condiviso senso di appartenenza, che affonda le sue radici nella natura stessa, limitanea e periferica, dell'area e della sua complessa cultura. Complessità che ha lasciato numerose tracce della sua presenza e che si può ritrovare visitando i numerosi castelli, fortezze, piccoli e incantati borghi d'altura, sentieri immersi

nella natura dei boschi incontaminati, nonché luoghi di produzioni enogastronomiche di eccellente qualità, già note e diffuse nel mondo romano, quali ad esempio i saporiti formaggi ovini e caprini. Ma tale complessità merita anche di essere «trasferita» all'interno dell'infrastruttura autostradale che attraversa questo bacino e che da esso può attingere preziosi elementi, capaci di arricchire l'offerta conoscitiva per la promozione del turismo culturale all'interno del bacino stesso.

In questo senso, l'area di servizio Versilia, situata a pochi chilometri di distanza dal sito archeologico di Luni, potrebbe rappresentare il nodo centrale della politica di valorizzazione. Questa può intraprendere due strade, potenzialmente complementari, ma che possono rappresentare due momenti diversi di una strategia integrata infrastruttura/territorio: da un lato, infatti, l'area di servizio può attingere alle risorse locali per innovare l'offerta dei propri servizi, a partire dall'allestimento di aree informative, appositamente ricavate e progettate al fine di illustrare l'unicità e l'interesse culturale dei territori circostanti, ma anche di aree capaci di fornire un'offerta di prodotti locali nonché di luoghi di ristorazione *slow*, in cui sia possibile degustare le specialità proprie dei luoghi direttamente immersi nel paesaggio di produzione delle stesse. Dall'altro lato, l'infrastruttura può divenire la base per lo sviluppo di strategie che favoriscano l'accessibilità ai luoghi, presso i quali fornire assistenza ai turisti, in termini sia di parcheggi sia di visite guidate. In particolare, la presenza dei reperti archeologici dell'area di Luni potrebbe rivestire un ruolo strategico per l'apertura dell'infrastruttura al bacino culturale. Per far ciò è evidente, tuttavia, come sia necessario partire da politiche concertative, in cui i soggetti locali, consapevoli dell'importanza delle proprie risorse e del valore che queste possono rivestire per il rilancio dell'economia dei territori, elaborino progetti condivisi e realizzabili anche e soprattutto con il contributo dei gestori dell'infrastruttura autostradale, oltre che dei competenti organi statali e regionali.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BANTI L., *Luni*, in *Opere sulla Civiltà Etrusca*, Firenze, Istituto di Studi Etruschi, 1937.
- BIAGIONI M., *Storia di una comunità rurale della Lunigiana dal medio evo all'età moderna*: Bolano, La Spezia, Graphium, 1994.
- BIAGIONI M., E. BONAMINI e D. MARCESINI, *La Lunigiana dei castelli*, La Spezia, Edizioni Giacché, 1999.
- BONATTI F. e M. RATTI, *Sarzana*, Genova, Sagep Editrice, 1991.
- CAGIAGLI G., *Storia della Lunigiana*, Pontedera, Amara Edizioni, 1992.
- CARTA M., *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Milano, F. Angeli, 1999.
- I Castelli di Liguria: «architettura fortificata ligure»*, Genova, Mondani, 1974.
- CENTRO STUDI LUNENSI (a cura di), *Luni: guida archeologica*, Sarzana, Zappa, 1996.
- CEVINI P., *La Spezia*, Genova, SAGEP, 1989.
- CONTI P.M., *Luni nell'alto medioevo*, Padova, CEDAM, 1967.
- DEMATTEIS G. e F. GOVERNA (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, F. Angeli, 2001.
- DE NEVI P. (a cura di), *Gente di Vezzano: fotografia tra Ottocento e Novecento*, La Spezia, Lunaeditore, 1995.

- FERRANDO CABONA I. ed E. CRUSI, *Storia dell'insediamento in Lunigiana. La valle del Rosaro*, Genova, SAGEP, 1982.
- FERRANDO CABONA I. ed E. CRUSI, *Storia dell'insediamento in Lunigiana. L'alta valle Aulella*, Genova, SAGEP, 1988.
- FORMENTINI U., *Dal «Portus Lunae» al porto della Spezia. Appunti di storia e d'economia*, Borgotaro, 1910.
- FORMENTINI U., *Lunigiana, Genovesato, e Liguria*, La Spezia, 1923.
- FORMENTINI U., *Conciliaboli, pievi e corti nella Liguria di Levante*, in «Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini"», La Spezia, 1925, VI, pp. 113-145; VII, pp. 10-362.
- FORMENTINI U., *Il toponimo «Castellano» e lo sviluppo della tecnica costruttiva delle opere di fortificazione degli antichi liguri*, in «Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini"», La Spezia, 1928, XXIII.
- FORMENTINI U., *Scavi e ricerche sul limes bizantino nell'Appennino lunense-parmense*, in «Archivio Storico per le Province Parmensi», Parma, 1930, XXX.
- FORMENTINI U. (a cura di), *Studi vezzeanesi*, La Spezia e Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1970.
- GAMBI L., *I valori dei quadri ambientali*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1973, I.
- GUGLIELMI L. (a cura di), *Su e giù per la Val di Magra. In vacanza con gli scrittori*, La Spezia, Agorà Edizioni, 1998.
- KLAPISCH ZUBER C., *Villaggi abbandonati e migrazioni interne*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1973, V.
- LAMBOGLIA N., *Liguria romana: studi storico-topografici*, Alassio, Istituto Nazionale di Studi Romani, 1939.
- LOPEZ PEGNA M., *Luni*, Firenze, Editoriale Toscana, 1964.
- LOPEZ PEGNA M., *Luni, il Golfo di Selene, la via Emilia di Scauro*, Firenze, Editoriale Toscana, 1964.
- MAFFEI G.L., *Un tipo edilizio in Lunigiana: le case torri*, in «Studi Lunigianesi», Villafranca Lunigiana, 1975, V, pp. 61-78.
- MAFFEI BELLUCCI P., *Lunigiana*, Pisa, Pacini, 1977.
- MAFFIOLETTI S. e S. ROCCHETTO (a cura di), *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Padova, Il Poligrafo, 2002.
- MARCHI P., *La Spezia e la foce del Magra*, Genova, SAGEP, 1988.
- MARCHINI G. e S. MACCIONI, *Sarzana*, Genova, SAGEP, 1995.
- MARTINETTI C., *Mia terra colorata di memorie*, Sarzana, Edigrafica snc, 1986.
- MAZZINI U., *Per i confini della Lunigiana*, in «Giornale Storico della Lunigiana», La Spezia, Edizioni Giacché, 1909, pp. 4-38.
- MERIANA G. (a cura di), *Val di Magra*, Genova, SAGEP, 1996.
- MERIANA G. (a cura di), *Val di Vara*, Genova, SAGEP, 1990.
- Il paesaggio delle freeway*, in «Navigator. Architettura e Ambiente», Milano, 2003, 7.
- POGGI G., *Luni ligure-etrusca e Luna colonia romana*, Genova, Beuf, Donath e Sordomuti, 1904.

- QUAINI M., *La conoscenza del territorio ligure tra medioevo ed età moderna*, Genova, SAGEP, 1981.
- SERENI E., *Comunità rurali nell'Italia antica*, Roma, Edizioni Rinascita, 1955.
- SILVESTRINI E., *Ameglia nella storia della Lunigiana*, Sarzana, Zappa, 1982.
- STOPANI R., *La ricerca storico-territoriale*, Firenze, LEF, 1978.
- STRATTA F., *Fortezza di Sarzanello: su una terra di confine*, Genova, SAGEP, 2003.
- TORRITI P. e S. LANDUCCI, *Da Luni a Sarzana*, Sarzana, Zappa, 1963.
- Velocità controllate*, in «Navigator. Architettura e Ambiente», Milano, 2003, 8.

INFRASTRUCTURES AND TERRITORIAL EXPLOITATION. THE «CULTURAL BASIN» AS AN OPERATIONAL INSTRUMENT FOR TOURISM DEVELOPMENT. – The new global challenge assigns the European States a new difficult task: to plan policies which are able to produce economical development and at the same time to emphasize and promote the different territories and their natural and human resources. In this regard the focus of this paper is on the possibilities to set in motion new strategies for cultural context fruition, starting from motor-ways and aimed to the modernization of the infrastructure and of their services supply and, at the same time, at the promotion of cultural tourism. In this approach, this contribute presents a new concept which concern the «cultural basin» and which is explained by a case study: the *Basin of Luni*, situated in the North-West of Italy, between Liguria and Tuscany regions.

Università di Genova, Dipartimento POLIS

fabiana.ge@inwind.it