



**Citation:** Gattullo, M. (2025). La mobilità lenta come *medium* per risemantizzare il patrimonio paesaggistico: il caso della Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 23-40. doi: 10.36253/bsgi-7480

© 2025 Author(s). This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.fupress.com>) and distributed, except where otherwise noted, under the terms of the CC BY 4.0 License for content and CC0 1.0 Universal for metadata.

**Data Availability Statement:** All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

**Competing Interests:** The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

## La mobilità lenta come *medium* per risemantizzare il patrimonio paesaggistico: il caso della Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia

### Slow Mobilities as a Medium for Re-Semantise the Landscape Heritage: The Case of The Aqueduct Cycle Route in Puglia

MARIATERESA GATTULLO

Dipartimento di Economia e Finanza, Università degli Studi di Bari Aldo Moro, Largo Abbazia S. Scolastica, Bari, Italia  
E-mail: mariateresa.gattullo@uniba.it

**Abstract.** Slow mobility can be considered a *medium* through which to preserve elements of the landscape identity and to promote new configurations of spaces and places. From a geographical point of view, therefore, in the reading of the processes activated by slow mobilities form oriented to the recognition, conservation and use of components of the landscape, particular attention should be paid to collective actors and collective action, on their ability to get in touch with institutional actors and on their ability of generating a cooperative will oriented to the management and innovative governance of the landscape through practices of co-responsibility. Starting from these considerations, this paper analyzes the Aqueduct Cycle Route, a cycling route that winds along the historical pipelines of the Apulian Aqueduct. This monumental work, for a long time, was not perceived as an element of identity of the Apulian landscape. The research aimed first to verify how slow mobilities have allowed the aqueduct to be re-sematised as a part of landscape heritage, then to determine through which processes of active territoriality has acquired the value of commons within the heritage.

**Keywords:** slow mobility, territorial identity, Aqueduct Cycle Route, Puglia.

**Riassunto.** La mobilità lenta può essere considerata un *medium* attraverso il quale risemantizzare elementi dell'identità paesaggistica dei territori per favorire nuove configurazioni di spazi e luoghi. Da un punto di vista geografico, pertanto, nella lettura dei processi attivati dalle forme di mobilità lenta orientati al riconoscimento, alla conservazione e fruizione di componenti del paesaggio, una particolare attenzione va posta sull'azione collettiva e sugli attori collettivi, sulle loro capacità di entrare in relazione con gli attori istituzionali e di generare una volontà cooperativa orientata alla gestione e *governance* innovativa del paesaggio attraverso pratiche inedite di corresponsabilità. Partendo da queste considerazioni, il presente contributo analizza la Ciclovía dell'Acquedotto, percorso cicloturistico che si snoda lungo le condotte storiche dell'Acquedotto Pugliese, opera monumentale che per lungo tempo non è stata percepita come elemento identitario del paesaggio. La ricerca ha puntato sia a verificare le modalità attraverso le quali la mobilità lenta ha permesso di risemantizzare l'acquedotto come patrimonio paesaggistico, sia a stabilire se attraverso processi di territorialità attiva

abbia acquisito il valore di *commons* all'interno del patrimonio paesaggistico.

**Parole chiave:** mobilità lenta, identità territoriale, Ciclovia dell'Acquedotto, Puglia.

## 1. Introduzione<sup>1</sup>

Se parafrasando un'affermazione di Governa (2017, 227) possiamo asserire che il *mobility turn*, rappresenta uno dei molteplici *turns* che, tra la fine del XX sec. e gli inizi del XXI, ha introdotto un cambio di paradigma nelle scienze sociali (*New Mobilities Paradigm*) (cfr. Urry 2000; 2007; 2008; Sheller, Urry 2006; Adey 2017)<sup>2</sup> e nella Geografia (cfr. Cresswell, Merriman 2011) è altrettanto vero che, le ricerche sulle mobilità, presentano un tratto peculiare che le rende particolarmente feconde rispetto ad una visione prospettica della realtà poiché, come sostiene Giubilaro (2021, 475), esse “sono sempre segnate da una scommessa sul futuro”.

Tale scommessa è particolarmente reale se si sofferma l'attenzione sul paesaggio e sulle trasformazioni delle sue geografie oggettive e soggettive. Connesse alla natura dinamica e sistemica dello stesso, esse sono espressione dell'azione concomitante e convergente di determinanti che, evolvendosi nel tempo e nello spazio, generano componenti (Toschi 1962), tra i quali vi sono quelli in movimento (Bissanti 1991) che concorrono non solo alla sua costruzione e/o decostruzione sistemica, ma anche alla sua conoscenza, conservazione, riproduzione, invenzione (Dematteis 2010).

Un ruolo privilegiato, da questo punto di vista, può essere attribuito alla mobilità lenta. Essa, infatti, se da una parte ha ridisegnato l'approccio pianificatorio e progettuale alla mobilità in cui la lentezza è “un'angolatura inedita da cui dialogare con il territorio” (cfr. Pileri 2020, 81) e con le sue forme di configuratività (Turco 2010), dall'altra, attraverso le sue pratiche, ha ri-orientato la domanda di paesaggio e il suo rapporto con la società (Castiglioni, De Marchi 2009; Castiglioni 2016; Consiglio d'Europa, Convenzione Europea del Paesaggio 2000).

In questa prospettiva, “parlare di movimenti nel paesaggio, in relazione alle pratiche di mobilità lenta, permette di [confrontarsi] e di ripensare al paesaggio ben oltre la fruizione o l'analisi dell'infrastruttura di trasporto ma implica la considerazione delle dimensioni soggettive, percettive e performative” all'interno delle quali il movimento lento diviene “chiave di lettura per pensare e ripensare il paesaggio” (Cisani, Visentin 2021, 131) non solo in termini di pianificazione, gestione, salvaguardia, ma anche, e soprattutto, in termini di identità territoriale collettiva, di modi di vivere e abitare il paesaggio (Bonesio 2007; Wylie 2007), di essere nel paesaggio e del paesaggio in maniera comunitaria agendo con esso e su esso (Cisani 2020) per trasformarlo e riappropriarsene attraverso il potere della mobilità lenta. Tale potere, da una parte è ascrivibile alla capacità delle pratiche di *slow mobilities* di mediare la percezione, la trasformazione e la costruzione del paesaggio; dall'altra è riconducibile alla peculiarità delle stesse di generare una coscienza di forma, funzione e senso del paesaggio quale intermediario/mediatore culturale e sociale tra la popolazione e il territorio (Castiglioni et al. 2010; Castiglioni et al. 2015). In queste dinamiche, il paesaggio ha la possibilità di passare da semplice frutto delle geografie soggettive a risultato delle geografie collettive uscendo da quel limbo che lo pone a metà strada tra la sfera dell'individuo e la sfera della vita collettiva (Quaini 2010).

Il paesaggio, però, per essere considerato come un bene prodotto collettivamente ha bisogno di una coscienza collettiva di tale produzione (Hess, Ostrom 2009; Magnaghi 2016) e, in questa direzione, la mobilità lenta può essere considerata un *medium* attraverso il quale risemantizzare elementi dell'identità paesaggistica dei territori per favorire nuove configurazioni condivise degli spazi (Castiglioni et al. 2015; Turco 2013). Da un punto di vista geografico, dunque, lo studio dei processi attivati dalle forme di mobilità lenta orientati al riconoscimento, alla conservazione e fruizione di componenti paesaggistici diviene cruciale per individuare quali modalità concorrono alla costruzione di tale coscienza partecipata (Magnaghi 2020). All'interno di questi processi va, poi, posta una particolare attenzione sull'azione collettiva e sugli attori collettivi formali e informali, sulla loro capacità di generare una volontà cooperativa orientata alla gestione e *governance* innovativa del paesaggio attraverso prassi inedite, fondate su meccanismi e pratiche di partecipazione, in cui la mobilità lenta e il paesaggio si fondono in un rapporto di reciproca costruzione.

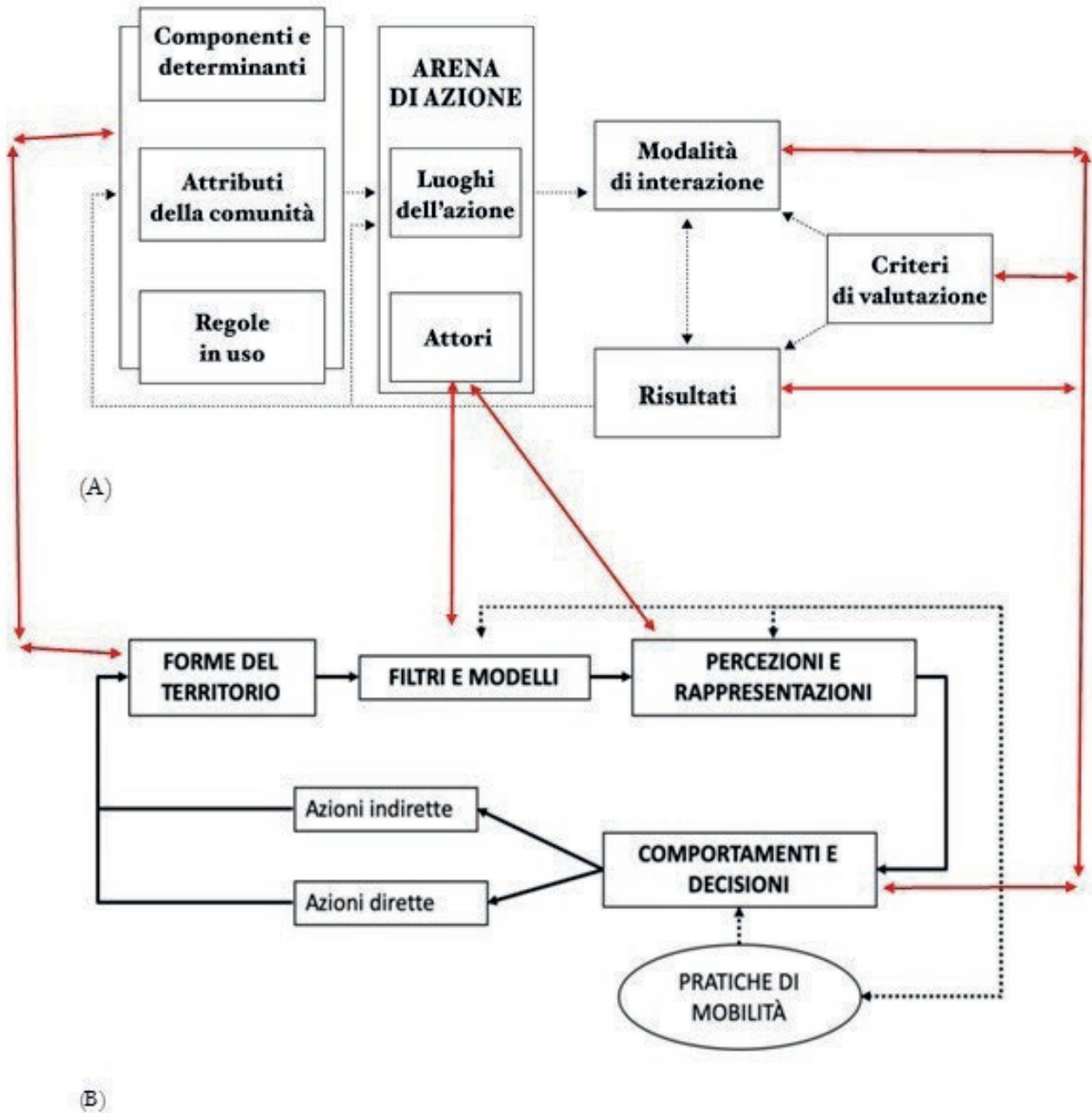
Partendo da questo telaio teorico, il presente lavoro tessesse una ricerca intorno al caso di studio della Ciclovia dell'Acquedotto in Puglia, percorso cicloturistico che si snoda lungo le condotte storiche dell'Acquedotto Puglie-

<sup>1</sup> Il presente articolo costituisce l'evoluzione concettuale e metodologica, legata all'aggiornamento di una serie di dati connessi alla parte di lavoro empirico e sul campo, di una ricerca pilota sviluppata seguendo gli step iniziali del processo di pianificazione e costruzione della Ciclovia dell'Acquedotto (Gattullo 2019; 2022).

<sup>2</sup> In questa sede non è possibile effettuare una disamina dell'ampia produzione scientifica nazionale e internazionale sul *New Mobilities Paradigm* e sul *mobility turn*; per una visione di sintesi si rimanda a Cisani 2020; Giubilaro 2021; Mascheroni 2007.

se, inserito attualmente nel Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN da qui in poi) e negli itinerari ciclabili nazionali di Bicalia (BI11).

L'analisi si è sviluppata facendo dialogare due schemi teorico-procedurali (Cisani 2020, 33; Gattullo 2018) (Fig. 1 A e B) al fine di evidenziare se e come "relazioni



(A) Il framework L4D per il paesaggio di Hess e Ostrom (2009) con modifiche (cfr. Gattullo, 2018, 83)

(B) Schema delle possibili relazioni e componenti specifiche del legame tra mobilità e paesaggio di Castiglioni (2009) con modifiche (Cisani, 2020, 33)

Figura 1. Schemi teorico-procedurali seguiti nel lavoro di ricerca. Fonte: Elaborazione dell'autrice.

e componenti specifiche del legame tra mobilità e paesaggio” alla base di processi e pratiche posti in atto dalla collettività concorrono alla *governance* e gestione della Ciclovía come *commons*. Il primo schema (Fig. 1 B) parte dalle differenti percezioni e conseguenti rappresentazioni del componente del “paesaggio Acquedotto” che hanno condotto alla definizione delle pratiche di mobilità dolce ad esso connesse e che si manifestano nelle diverse azioni e decisioni degli attori (istituzionali e non istituzionali) capaci di dar vita a cambiamenti diretti e indiretti nell’organizzazione e fruizione del territorio che modificano le relazioni tra comunità e paesaggio (cfr. Castiglioni 2009; Cisani 2020). Tali cambiamenti possono essere analizzati sulla base dello *IAD framework* (Hesse, Ostrom 2009; Gattullo 2018) (Fig. 1A) che permette di focalizzare l’attenzione sulle conseguenze di comportamenti e decisioni degli attori rispetto alla *governance* della Ciclovía come bene paesaggistico a cui attribuire valore di *commons*. Il *framework* prende in considerazione: 1) i mutamenti delle caratteristiche fisiche, antropiche e istituzionali generati dai risultati delle pratiche di mobilità dolce connesse all’Acquedotto; 2) i mutamenti delle modalità di interazione tra portatori di interesse e criteri di valutazione degli stessi; 3) l’arena dell’azione all’interno della quale gli attori portatori di interesse prendono parte alle decisioni condizionati dalle caratteristiche fisiche, comunitarie e istituzionali da cui prendono corpo le modalità in cui si articolano relazioni e risultati; 4) gli esiti delle azioni; 5) i mutamenti delle regole d’uso dell’Acquedotto indotte dalla mobilità dolce. Tali regole e il loro cambiamento sono il frutto del lavoro condotto attraverso comportamenti e decisioni connessi alla mobilità dolce che trasformano i criteri di valutazione e le modalità di interazione tra portatori di interesse, determinando risultati rispetto all’uso dell’Acquedotto che sintetizzano percezione e rappresentazione condizionata dai filtri e dai modelli di riferimento.

L’analisi, pertanto, è partita da una ricostruzione storico-territoriale della realizzazione della struttura acquedottistica al fine di mettere a fuoco il suo valore identitario in funzione del riconoscimento, attraverso il progetto di mobilità lenta, della sua qualità di capitale territoriale prima, e di capitale sociale, culturale e simbolico poi (Banini 2018; Bordieu 2006; Dematteis, Governa 2005).

L’attenzione si è spostata, successivamente, sugli attori e *stakeholder* che hanno avuto un ruolo chiave nella pianificazione e realizzazione della Ciclovía dell’Acquedotto e su quelli che hanno elaborato strategie per costruire un legame tra mobilità lenta, paesaggio e comunità soffermandosi in particolare: 1) sull’Ente Regione e su AQP S.p.A., attori istituzionali responsabili dell’attuazione del progetto strutturale; 2) sull’Associa-

zione Cicloamici FIAB di Mesagne e sul Coordinamento dal Basso per la Ciclovía dell’Acquedotto Pugliese (CBCAP da qui in poi), attori collettivi non istituzionali che, attivando processi di partecipazione, si configurano anche come attori territoriali capaci di “costruire un tessuto relazionale interno ed esterno al territorio locale, (...) rappresentare interessi e aspettative collettivi, (...) mobilitare energie e persone, (...) mettere in rete competenze e idee, (...) elaborare azioni congiunte nel contrastare decisioni (...) ritenute dannose ai contesti locali” (Banini 2018, 28).

Il lavoro di ricerca è stato fondato su una metodologia induttiva, basata sull’integrazione di diversi strumenti di tipo qualitativo: analisi di documenti legislativi, programmatici e progettuali istituzionali e non istituzionali; analisi delle narrazioni costruite su paesaggio e Ciclovía; analisi delle forme di auto-rappresentazione e rappresentazione condivise attraverso *web e social*; interviste semi-strutturate portate avanti in anni differenti per recuperare il capitale narrativo. Per queste ultime, si è fatto riferimento ad attori istituzionali e non che hanno svolto e svolgono un ruolo chiave nei processi di pianificazione, costruzione e *governance* della Ciclovía. In particolare, per la ricostruzione dei percorsi attivati dalle pubbliche istituzioni sono stati intervistati nel 2015-2016 il Dirigente dell’area politiche della mobilità e gestione TPL dell’Ufficio Reti dott. Ferrante e l’allora *Mobility Manager* della Regione Puglia sig. Sforza; queste due interviste hanno consentito di acquisire una visione d’insieme degli interventi dell’Ente nell’ambito della mobilità sostenibile e di individuare i documenti istituzionali relativi alla mobilità lenta e alla Ciclovía. Nel febbraio 2024, è stato ascoltato nuovamente il sig. Sforza che ricopriva il ruolo di RUP della Ciclovía dell’Acquedotto. Per AQP S.p.A., a cui è affidata la realizzazione del progetto, è stato intervistato nel febbraio 2024 l’ing. Pellegrini, Responsabile dell’Area Grandi Progettazioni, Grandi Adduttori e Opere di Approvvigionamento e RUP di AQP S.p.A. per la realizzazione della Ciclovía dell’Acquedotto. Per la ricostruzione delle azioni territoriali portate avanti da attori collettivi non istituzionali sono stati intervistati nel febbraio 2024 per l’Associazione Cicloamici FIAB Mesagne, impegnata nella diffusione di conoscenza della Ciclovía, il prof. Licciulli, responsabile della redazione del sito dell’associazione e curatore del Dossier sulla *Greenway* dell’Acquedotto pubblicato all’interno del sito; per il CBCAP il portavoce dott. Chiffi anche co-curatore del dossier.

Il percorso di ricerca ha consentito di valutare in che modo e con quali “mediatori” (Raffestin 2017, 33), connessi alla mobilità dolce, gli attori abbiano garantito all’Acquedotto, in quanto componente del paesaggio, l’ac-

quisizione del “valore di esistenza” (Magnaghi 2016, 25) e del valore di generatore di nuovi legami con le società stanziare nei luoghi. L'obiettivo è stato quello di comprendere le motivazioni che hanno spinto a dare vita alla Ciclovía e, al contempo, definire il ruolo di ciascun attore nella costruzione di strategie di azione, di relazioni verticali e orizzontali sia rispetto alla fruizione dell'itinerario, sia rispetto alla sua gestione come bene comune.

In particolare: 1) per gli attori pubblici istituzionali si è voluto verificare se le politiche regionali configurative ad indirizzo topico da sole siano o non siano riuscite a definire comunità territoriali capaci di condividere non solo interessi ma anche valori (Turco 2013); 2) per gli attori collettivi non istituzionali si è voluto verificare quanto i processi di territorialità attiva (Governa, 2005) posti in essere abbiano concorso a far comprendere che la mobilità lenta, “evolve con la società e per la società” in virtù dei significati e dei valori attribuiti nel suo insieme dalla collettività (Castiglioni 2009, 78).

## 2. L'Acquedotto Pugliese: espressione del complesso rapporto uomo-ambiente nella *Siticolosa Apulia*

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

“La nota povertà di acque superficiali e l'insufficienza della piovosità, esaltata da una temperatura canicolare durante la stagione estiva, hanno definito fin dall'antichità classica la (...) regione come assetata” così come la narrava il poeta Orazio attribuendole l'appellativo di *Siticolosa Apulia* (Baldacci 1972, 85). Tale povertà è imputabile alla permeabilità della formazione geologica locale, costituita da roccia calcarea del periodo cretaceo che connota l'intera superficie regionale, con qualche piccola eccezione per le aree a confine con Basilicata, Campania e Molise dove scorrono per poche decine di chilometri i fiumi Fortore, Ofanto e Bradano. La scarsa idrografia di superficie è completata dai numerosi corsi d'acqua esclusivamente regionali a regime torrentizio e da quattro laghi naturali (Bissanti 1991). Insieme, però, definiscono un sistema che non consente accumuli o riserve d'acqua con caratteristiche di captabilità naturale o artificiale.

“L'uomo ha cercato di reagire alle avverse condizioni naturali, che determinavano nei periodi di maggiore siccità, le famose «scene della sete»” e “la realizzazione dell'Acquedotto Pugliese costituisce una svolta nella storia della Puglia” (Baldacci 1972, 87). Risultato di una articolata e sofferta azione politica e sociale porta-

ta avanti da soggetti molteplici nell'interesse collettivo<sup>3</sup>, esso è stato progettato a partire dal 1865 per collegare con un lungo canale in muratura, le sorgenti del fiume Sele (da Caposele, Campania) con la città di Venosa (Basilicata) per poi entrare in Puglia da Spinazzola, percorrerla tutta sino a Taranto e da lì proliferare in fitte e numerose diramazioni (Maglietta 1939) al fine di consentire l'approvvigionamento di acqua potabile a tutta la regione (Fig. 2).

Attualmente l'Acquedotto Pugliese è il più grande acquedotto d'Europa ed è annoverato fra le più importanti opere d'ingegneria idraulica del mondo ([www.aqp.it](http://www.aqp.it)). Si estende per una lunghezza complessiva di 21.000 km di reti idriche a cui si aggiungono 12.000 km di reti fognarie corredate di impianti funzionali ai servizi di captazione, alla raccolta, potabilizzazione e distribuzione di acqua per uso civile che sono erogati a 260 comuni (100% di quelli pugliesi, 2% della Campania, 25% della Basilicata in sub-distribuzione) per un totale complessivo di circa 4 milioni di abitanti (dati AQP S.p.A., 2022 in [www.aqp.it](http://www.aqp.it)).

Bene demaniale affidato alla Regione Puglia, dal 1919 sino al 1999 è stato gestito dall'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese che, con il D. L.vo 141 del 1999, si è trasformato in S.p.A. a capitale pubblico e dal 2011 ha come unico azionista la Regione Puglia.

### 2.1. L'Acquedotto Pugliese e il paesaggio

Con la costruzione dell'Acquedotto il paesaggio pugliese si popola di nuovi componenti che si distribuiscono in maniera quasi uniforme lungo la dorsale interna della Puglia. Il nucleo intorno al quale si sviluppa l'intera struttura è il Canale Principale, costruzione in muratura di 244 km a pelo libero che ha origine a Caposele (in provincia di Avellino) nei pressi delle sorgenti della Sanità e fine a Martina Franca (Ta) nei pressi di Monte Fellone (Fig. 2). Esso costituisce l'opera primaria caratterizzata da una armonia strutturale con l'ambiente naturale possibile grazie ai molti ponti canale (novantuno in tutto, di cui sessanta lungo la dorsale pugliese) che superano avvallamenti, depressioni e fossati<sup>4</sup>.

Il Canale Principale, nel suo tratto pugliese, attraversa una parte delle aree interne della regione, “ter-

<sup>3</sup> In questa sede non è possibile ricostruire nei dettagli il lungo e travagliato iter politico e civile della costruzione dell'Acquedotto Pugliese per la quale si rimanda a Caruso, 1976 e Viterbo, 2010.

<sup>4</sup> Il Canale Principale è costruito sia su terreni aperti dove si sviluppa in trincea, in rilievo, in ponti canale e in sifoni, sia nel sottosuolo dove procede in gallerie di dimensione differenti. Dove scorre in superficie vi sono una serie di strade di servizio che consentono l'ispezione della struttura.



### 3. La Ciclovia dell'Acquedotto e il lavoro degli attori pubblici istituzionali

Il progetto della Ciclovia dell'Acquedotto trova le sue radici nelle scelte della Regione Puglia in tema di mobilità sostenibile vista non solo come compatibilità del trasporto con l'ambiente, ma anche come *chance* per valorizzare in chiave conservativa e fruitiva una parte dello *heritage* locale. Esso prende forma all'interno di un contesto territoriale in cui l'Ente profonde un grande impegno nella promozione di strategie inclusive che mettano insieme paesaggio, turismo e mobilità lenta, con un *focus* sulla mobilità a pedali. A partire dal 2005, pertanto, si pone come attore iniziatore e *pivot* nella costruzione di progettualità<sup>5</sup> che, facendo leva su una serie di opportunità tran-scalari e punti di forza territoriali, conducano alla realizzazione della Rete Integrata della Mobilità Ciclabile quale strumento di patrimonializzazione di *heritage* e paesaggi (Cresswell 2021; Duran et al. 2018).

Una spinta rilevante verso la territorializzazione della potenziale rete ciclabile regionale si avrà con la realizzazione del progetto di cooperazione transfrontaliera Cy.Ro.N.Med (*Cycle Route Network of the Mediterranean*), finanziato dal PIC INTERREG III B 2000-2006 ArchiMed di cui la Puglia è ente promotore e capofila per l'area Mediterranea. L'obiettivo di Cy.Ro.N.Med è predisporre uno studio di fattibilità di rete ciclabile che percorra i Paesi del Mediterraneo sudorientale. A tal fine, la Regione effettua un censimento analitico delle risorse ciclabili esistenti e potenziali (i cui itinerari dovranno integrarsi con quelli della rete ciclabile europea EuroVelo e con quelli della rete nazionale Bicalitalia) (Regione Puglia, 2007) e formula un *Vademecum* della ciclabilità in area mediterranea (in [www.mobilita.regione.puglia.it/downloads/Cyronmed/CYRONMED\\_Vademecum\\_della\\_ciclabilita.pdf](http://www.mobilita.regione.puglia.it/downloads/Cyronmed/CYRONMED_Vademecum_della_ciclabilita.pdf)) (cfr. Gattullo 2019).

Lo studio di fattibilità pugliese, approvato il 2008 (DGR 1585, 09/09/2008, Approvazione studio di fattibilità itinerari ciclabili pugliesi e presa d'atto attività aggiuntive, in [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)), recepito dal Piano Regionale dei Trasporti (in [www.mobilita.puglia.it](http://www.mobilita.puglia.it)) che, per la prima volta, riconosce la rete ciclabile regionale come una priorità, individua tra gli itinerari principali per lo sviluppo turistico una ciclovia che corra lungo il Canale Principale dell'Acquedotto Pugliese. Il documento getta le basi per siglare un Protocollo d'Intesa tra Regione Puglia e AQP S.p.A. (10/07/2008, ratifi-

cato con DGR 963, 09/06/2009, Presa d'atto Protocollo d'Intesa Regione Puglia - AQP Spa, approvazione studio fattibilità e autorizzazione progetto preliminare stralcio, in [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)) finalizzato allo studio di un tracciato campione della futura Ciclovia dell'Acquedotto. Tale tracciato, dovrebbe snodarsi lungo le strade di servizio del Canale Principale verso la direttrice Venosa (Pz) - Grottaglie (Ta) e la bretella di collegamento tra Bari e Gioia del Colle per una lunghezza complessiva di 250 km ([www.aqp.it](http://www.aqp.it)). Da tali documenti si evince che il processo di reificazione (Turco 2013) della Ciclovia dovrebbe avvenire favorendo prevalentemente l'utilizzo della pista di servizio del Canale Principale, mentre nei tratti in cui la pista non è presente o vi sono problemi di sicurezza ciclabile i vari tronchi saranno ricuciti o utilizzando strade comunali a basso traffico o espropriando piccole aree.

La redazione del Protocollo d'Intesa, strumento di *governance* condivisa che introduce una neo-sovraterritorializzazione della rete acquedottistica, è impegnativa e complessa poiché, come sottolinea nell'intervista l'ing. Pellegrini (cfr.§1), la priorità di AQP S.p.A. era, e resta, quella di garantire la somministrazione di acqua potabile al territorio e di tutelare l'infrastruttura da manomissioni che possano compromettere la risorsa idrica provocando problemi di igiene e ordine pubblico. Quindi egli evidenzia che AQP S.p.A. sigla il Protocollo d'Intesa al fine di assicurare che la progettazione e realizzazione della Ciclovia avvengano sulla base di una conoscenza accurata delle necessità di gestione dell'Acquedotto e al fine di evitare che l'uso ricreativo-turistico possa offuscare quello preminente della struttura.

Procedendo nel lavoro di ricostruzione dei processi territoriali sulla base delle interviste e dei documenti analizzati, si è riscontrato che, nel 2010 la Regione Puglia propose di effettuare uno stralcio dal progetto preliminare per realizzare un itinerario pilota interamente finanziato con fondi regionali. Si tratta di uno stralcio di soli 11 Km (AREM, s.d.) che attraversa la Valle d'Itria<sup>6</sup>, area ad alta intensità turistica, e che, da un punto di vista geografico, diviene un osservatorio privilegiato della Murgia dei Trulli; esso solca, infatti, una parte di territorio a cavaliere delle province di Bari, Brindisi e Taranto e interessa i comuni di Locorotondo, Cisternino e Ceglie Messapica. Il percorso parte da Figazzano attraversa 5 ponti canale e termina a Ceglie Messapica, intersecando l'area naturalistica della Murgia di sud-est,

<sup>5</sup> I molteplici strumenti e strategie introdotti dalla Regione Puglia sono stati individuati attraverso le interviste al dott. Ferrante e Sforza (cfr.§1) condotte del 2015-2016. Per ulteriori approfondimenti si vedano Gattullo (2019; 2022).

<sup>6</sup> La Valle d'Itria, patrimonio dell'UNESCO, ricade nella sub-regione della Murgia dei Trulli (Bissanti 1991). È un polje (unione di doline) ai cui margini sono sorti i comuni di Cisternino, Ceglie Messapica, Martina Franca, Locorotondo, Ostuni.

sic inserito nella rete Natura 2000 (AREM, s.d.). Il paesaggio del percorso è caratterizzato dalla presenza di ulivi e querce e dalla tipica dimora a trullo (Fig. 4), segno distintivo dell'antropizzazione di questa sub-regione insieme a muretti a secco e masserie incassate nei modesti rilievi (Monti Castel Pagano e dell'Olmo).

Il tratto, inaugurato il 5 aprile del 2014, consente di far conoscere a scala locale e sovra-locale l'esistenza e le potenzialità della infrastruttura ciclabile. Tra il 2014 e il 2023, come indicato dall'ing. Pellegrini e dal sig. Sforza, proseguiranno i lavori in Valle d'Itria con la realizzazione di un Lotto B (4,6 km già inaugurato) che giunge nel Parco Pineta Ulmo e, successivamente, di un lotto C (in servizio a partire dal 2024) fino a Monte Fellone dove termina il Canale Principale (8 km). Regione Puglia, finanzia anche un quarto lotto (lavori ripresi nel 2022) fuori dalle condotte da Monte Fellone a Grottaglie per collegare la Ciclovía dell'Acquedotto alla stazione ferroviaria e all'itinerario EuroVelo 5. Nello stesso lasso di tempo, inserisce il percorso denominandolo *Greenway* dell'Acquedotto nella rete per la mobilità dolce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Parallelamente, l'Ente avvia una interlocuzione con i Ministeri competenti affinché la Ciclovía, in un primo momento ignorata, venga introdotta nel SCTN. Il 2016 la Legge di Stabilità (L. 208 del 28/12/2015 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato, in [www.gazzettaufficiale.it](http://www.gazzettaufficiale.it)) la inserirà nel sistema stabilendo priorità di intervento per la sua intera estensione inter-regionale da Caposele a Santa Maria di Leuca (500 km) e riconoscerà alla stessa anche il valore di primo progetto di *greenway* con caratteristiche uniche in Italia e in Europa (cfr. Protocollo d'Intesa per la progettazione e la realizzazione della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese fra il MIT, il MiBACT e le Regioni Puglia, Basi-

licata e Campania siglato il 27/07/2016, in [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)). Tuttavia, questa unitarietà progettuale andrà incontro a una serie di frazionamenti per effetto di politiche ministeriali costitutive indirette (Turco 2013) legate soprattutto ai fondi di finanziamento del PNRR (Decreto Interministeriale n. 4 del 12/01/2022, in [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)): infatti, come sottolinea il RUP della Ciclovía dell'Acquedotto della Regione Puglia nell'intervista del 2024, il 2022, ciascuna delle Regioni è chiamata a progettare il proprio tratto di ciclovía. In Puglia, egli prosegue, il progetto di fattibilità tecnica ed economica si dividerà in tre tronconi che rendono agibile il tratto del Canale Principale da Spinazzola a Figazzano, aggiungendo al tracciato altri 160 km (Fig. 5). I lavori, che dovrebbero concludersi entro e non oltre il 2026 per vincoli posti dal PNRR, mettono in valore tratti delle strade di servizio con interventi che hanno richiesto una grande attività di concertazione sul territorio soprattutto per i vincoli paesaggistici e ambientali che, in taluni casi, hanno condizionato molto la concessione di pareri e autorizzazioni (Intervista Sforza 2024).

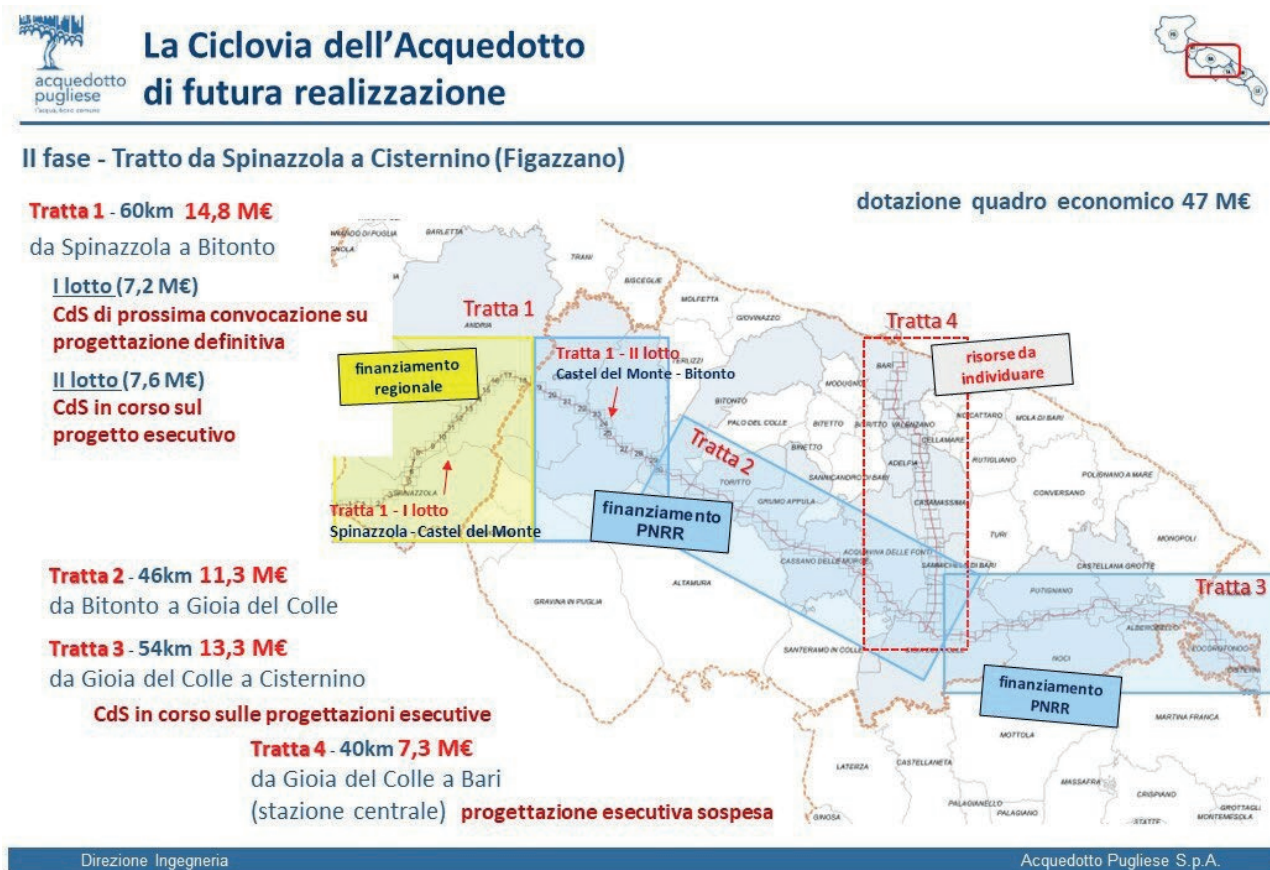
L'analisi condotta sul percorso istituzionale mostra come certamente il lavoro compiuto sino a oggi dall'Ente Regione e da AQP S.p.A. attraverso la mobilità ciclabile abbia avviato un processo di patrimonializzazione aggiuntiva della infrastruttura resa possibile grazie alla capacità di attrarre risorse da investire nella progettazione e nella realizzazione della Ciclovía.

L'azione pubblica portata avanti sul territorio ha favorito il processo di reificazione, denominazione e strutturazione (Turco, 2013) della Ciclovía lungo le vie di servizio dell'Acquedotto. Attualmente, il tratto percorribile di quest'ultima (22 km circa) si esprime attraverso segni territoriali che riorganizzano il senso del paesaggio e ne consentono l'identificazione esprimendo il controllo simbolico, materiale e organizzativo (Turco 2013) del processo di neo-sovra territorializzazione compiuto da Regione Puglia e AQP S.p.A. Osservando la figura 6 si coglie come tali segni, tra i quali vi è il logo pensato e introdotto dallo stesso AQP come riferito dall'ing. Pellegrini (Fig. 6, A e B), definiscano i confini della Ciclovía insieme ad una serie di regole di fruizione delle tratte: la pista, infatti, può essere percorsa solo in bici poiché la sua larghezza non garantisce la sicurezza di pedoni ed è interdetta ad altri mezzi. Si ricorda che essa è un bene demaniale affidato ad AQP S.p.A. e che è vietato manomettere il bene o scaricare rifiuti a tutela della risorsa idrica.

La chiara definizione dei confini e le esplicite regole d'uso stabilite dagli attori pubblici istituzionali scandiscono in maniera inequivocabile i limiti relativi alla fruizione delle vie di servizio dell'Acquedotto a fini turistico-ricreativi e sottolineano che la mobilità dolce



**Figura 4.** Ciclovía dell'Acquedotto: tratto del percorso in Valle d'Itria. Fonte: AQP S.p.A.



**Figura 5.** Ciclovía dell'Acquedotto: tratte da realizzare entro il 2026 e relative fonti di finanziamento. Fonte: AQP S.p.A.

permessa lungo tali tratti è sottoposta a meccanismi di controllo e a sanzioni che ricordano il ruolo primario dell'infrastruttura.

Tuttavia, se alla luce dell'analisi sino a qui effettuata, il riconoscimento attraverso la mobilità dolce della qualità di capitale territoriale dell'Acquedotto Pugliese appare evidente nelle azioni guidate dalle politiche costitutive (Turco 2013) per la costruzione della Ciclovía dell'Acquedotto, è altrettanto evidente che, sulla base delle interviste, si può asserire che le stesse azioni si configurano come pratiche di territorialità prevalentemente passiva (Governa 2005) che, da sole, non sono riuscite a creare relazioni con le comunità. Tale affermazione è supportata da un'indagine condotta il 2015 (cfr. Gattullo 2019) navigando nei siti *web* delle comunità territoriali e delle strutture ricettive attraversate dall'itinerario pilota (ma non coinvolte in alcun processo partecipativo) i cui risultati rivelano la totale assenza di rimandi alla Ciclovía quale punto di forza dell'offerta turistica locale. Ciò evidenzia come la mancanza dell'avvio di un processo di costruzione sociale inclusivo abbia condotto verso una

coscienza partecipata debole la quale conferma come l'identità territoriale non possa essere ascrivita *tout court* ad un *genius loci*, ma necessiti di un percorso partecipativo in cui le comunità stanziate nei luoghi abbiano voce e parte (Banini, Picone 2018). Tale processo prenderà avvio in maniera autonoma nel 2015, ma si svilupperà sul piano del conflitto giustificato proprio dalla diversa lettura della Ciclovía come bene comune (Castiglioni et al. 2015; Gattullo 2018).

#### 4. Sguardi non istituzionali sulle vie dell'Acquedotto Pugliese

La costruzione di una nuova cultura della mobilità a pedali legata all'identità territoriale e all'intreccio di relazioni spaziali discendenti dal coinvolgimento attivo delle comunità stanziate nei luoghi, nel caso della Ciclovía dell'Acquedotto, trova una sua espressione organizzata prima nelle attività dall'Associazione Cicloamici FIAB di Mesagne (Br), e poi in quelle del CBCAP.



**Figura 6.** Ciclovía dell'Acquedotto: segni del controllo simbolico, materiale e organizzativo del processo di neo-sovra territorializzazione delle strade di servizio (A) e (B) Logo della Ciclovía dell'Acquedotto riportato nei nuovi parapetti e sull'ingresso del tracciato; (C) Cartello che riporta appartenenza al tracciato 11 Bicalità e barra che limita l'accesso ai soli cicli; (D) Cancelli che vieta l'accesso ai mezzi non autorizzati unito a divieto di discarica e indicazione demaniale. Fonte: [www.press.regione.puglia.it](http://www.press.regione.puglia.it) e AQP S.p.A.

L'Associazione, nata nel 2003, fa parte dell'organizzazione ambientalista nazionale FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) e promuove sul territorio "l'uso urbano e ricreazionale della bicicletta, delle scarpe e di tutte le forme di mobilità sostenibile" (cfr. [www.cicloamici.it](http://www.cicloamici.it)). Il CBCAP, costituito il 2015, è un comitato nato su base volontaria che coinvolge associazioni (77), imprese (34) ed Enti (1) di Puglia, Campania e Basilicata che intendono lavorare all'interno dei propri territori per promuovere la realizzazione unitaria del percorso della Ciclovía da Caposele a Santa Maria di Leuca.

Associazione e Coordinamento si configurano come due attori territoriali (Banini 2018) che, con modalità differenti e convergenti, concorreranno a generare e rafforzare il capitale sociale, relazionale e culturale connesso alla Ciclovía e al suo paesaggio. In particolare, si dimostrano "in grado di modificare il modo di pensare/progettare/vivere il paesaggio" (Cisani, Visentin 2021, 132) portando avanti azioni di territorialità attiva (Governa 2005) che evidenziano come la mobilità lenta sia uno strumento di ricerca sul paesaggio e una pratica che definisce esperienze che conducono le comunità a riappropriarsi di esso in una dimensione collettiva.

#### 4.1 Il lavoro apripista dell'Associazione Cicloamici FIAB Mesagne (Br)

L'Associazione Cicloamici FIAB Mesagne costituisce un primo attore importante rispetto alla costruzione di legami Ciclovía-comunità-paesaggio. In questi venti anni, per il proprio lavoro sul territorio, l'Associazione ha utilizzato più strategie/mediatori per far dialogare paesaggio e mobilità lenta con alterità ed esteriorità (Raffestin 2017) e per far pensare la Ciclovía come *commons* (Castiglioni et al. 2015; Cisani 2020; Gattullo 2018) al centro di una progettualità paesaggistico-territoriale collettiva ancora tutta da costruire.

La *vision* di Cicloamici della struttura acquedottistica, comunicata durante l'intervista dal Prof. Licciulli, è quella di presentarsi come elemento unificatore dell'intero patrimonio paesaggistico-territoriale che, funzionando come *greenway* e corridoio ecologico e non come mera pista ciclabile, "può generare benefici per chi percorre la strada e per chi la abita permanentemente". Tale *vision* viene riassunta in una proposta progettuale 'Le vie verdi dell'acquedotto del Sele Calore' (Licciulli A. et al. s.d.) che suggerisce otto itinerari

tematici sviluppati attraverso escursioni effettuate lungo le vie dell'Acquedotto. Il documento pone in evidenza il potenziale della mobilità dolce (a piedi, in bici e a cavallo) nello sviluppo di un turismo rurale e sostenibile in cui il paesaggio è protagonista. Inviato nel 2005 alla Regione e ad AQP S.p.A. non ha ricevuto alcun seguito presso le istituzioni se non quello di un iniziale interesse (Intervista Licciulli).

Ciò non spegne la passione dell'Associazione a tenere costantemente alta l'attenzione sui processi che possono concorrere all'appropriazione dell'Acquedotto Pugliese come identità territoriale collettiva. Proseguendo nella narrazione, difatti, l'intervistato indica come essa segue il progetto della Ciclovía e cura, insieme al portavoce del CBCAP (cfr.§4.2), la redazione del 'Dossier ciclovía e via verde dell'acquedotto' (Chiffi, Licciulli 2024), un'accuratissima e dettagliata lettura, a partire dal 2003, delle complesse relazioni verticali e orizzontali nate intorno all'Acquedotto per la sua patrimonializzazione. In particolare, nel testo analizzato dalla scrivente, si mettono in luce evoluzione e intreccio di azione politica formale e partecipazione politica informale. Ciò che emerge dal dossier è il gioco di debole cooperazione che, nel corso di venti anni, si è sviluppato a scala locale tra i diversi portatori di interesse e l'assenza di istituzionalizzazione di un processo di partecipazione effettivo ed efficace. La lettura dello stesso, infatti, ha consentito di evidenziare una serie di passaggi in cui le richieste sono rimaste inascoltate oppure ascoltate ma senza generare un lavoro effettivo di coinvolgimento e cooperazione sul territorio (per esempio: 2005 la condivisione con AQP S.p.A. della proposta progettuale "Le vie verdi dell'acquedotto del Sele Calore" non valutata; 2015 incontro AQP S.p.A. e CBCAP senza nessun esito successivo; 2016 invio proposte e osservazioni del CBCAP relative al miglioramento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 non pienamente valutate). Tra queste richieste si cita testualmente la seguente: "Giugno 2016. (...) Il Coordinamento dal Basso presenta proprie osservazioni e contributi al Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia 2016-2025, proponendo l'organizzazione della Cicloesplorazione dell'Acquedotto Pugliese quale evento di richiamo internazionale e il coinvolgimento di altri *stakeholder*, tra cui in particolare il Politecnico di Bari. La richiesta principale del Coordinamento dal Basso, più volte espressa al Governo Regionale, è che venga fatto tutto il possibile per preservare autenticità, naturalità e inserimento nel paesaggio dell'itinerario, senza necessariamente dover ricostruire da zero l'esistente e privilegiando interventi leggeri di semplice ripristino e restauro. Alle osservazioni e alle proposte non viene dato alcun seguito" (in [www.ciclamici.it](http://www.ciclamici.it)).

Fondamentale è anche il ruolo dell'Associazione nella costruzione di una coscienza partecipata della Via Verde dell'Acquedotto Pugliese effettuata attraverso la produzione di conoscenza della stessa con eventi culturali e, soprattutto, con escursioni su itinerari dettagliati progettati con altri attori che presidiano i luoghi (GAL, Associazioni, Agriturismo, Masserie) (per le escursioni, prenotabili *on line*, non è previsto il pagamento di alcuna quota; l'ultima escursione del gennaio 2024 ha visto la partecipazione di 130 escursionisti). Nel 2021 il TG Regionale di RAI 3 propone un servizio dedicato alla Ciclovía e intervista proprio il prof. Licciulli e il dott. Chiffi (insieme al giornalista Guido) indicandoli come appartenenti a quel gruppo di attori che già da un decennio spinge verso la fruizione della Ciclovía. Nel servizio si offre ad un vasto pubblico una visione d'assieme del percorso e si sottolinea come esso possa già essere fruibile in buona parte mettendo a punto poche norme di sicurezza dei tratti (servizio di Annalisa Laselva disponibile in [www.youtube.com/watch?v=Sab7BD-dJQ8&t=7s](https://www.youtube.com/watch?v=Sab7BD-dJQ8&t=7s)).

Tra gli strumenti e i linguaggi privilegiati per rappresentare e raccontare la visione della Ciclovía generata collettivamente dalle attività dell'associazione e per favorire una visione partecipata vi è la comunicazione virtuale attraverso il *world wide web* affidata al sito [www.cicloamici.it](http://www.cicloamici.it). La lettura del sito si rivela particolarmente interessante. Essa, infatti, mostra come l'obiettivo dell'Associazione non sia solo condividere il valore della Ciclovía al fine di accrescere l'attrattività dei luoghi in chiave turistico-ricreativa, ma sia quella di rappresentare tratti di una identità paesaggistica poco conosciuta che potrebbe essere obliata totalmente come sottolineato nella intervista dal prof. Licciulli. Le narrazioni *place-based* contenute in esso e il vasto repertorio fotografico raccolto durante le escursioni sono condivise con questo obiettivo.

All'interno del sito sono presenti anche le mappe delle strade fruibili con gli itinerari costruiti dai cicloamici a partire dalla Ciclovía dell'Acquedotto. Elaborati con *Mymaps* di Google sono resi pubblici e scaricabili, dice il prof. Licciulli, per mettere ogni escursionista nelle condizioni di percorrerli autonomamente. Essi, inoltre, da un punto di vista geografico, inseriscono la Ciclovía nell'immaginario collettivo della popolazione locale e sovrallocale. Il sito punta anche allo sviluppo della partecipazione dei cittadini alla costruzione collettiva di pratiche di mobilità lenta poiché, al suo interno, tutti gli internauti sono chiamati a suggerire nel calendario date per escursioni e a proporre iniziative orientate alla diffusione di conoscenza del sistema paesaggistico della Ciclovía.

Le attività dell'Associazione, a partire dal 2015 e sino a oggi, si legano a quelle del CBCAP che inaugurerà una nuova stagione per la mobilità dolce lungo la Ciclovía.

via dell'Acquedotto come pratica di cittadinanza attiva e potenziale anello di congiunzione tra la lettura della Ciclovía dei cittadini e quelle degli enti pubblici istituzionali che, però, farà fatica a convergere.

#### 4.2 Il lavoro sul territorio del Coordinamento dal Basso per la Ciclovía dell'Acquedotto

“La ciclovía in realtà non c'è. O meglio c'è ma non si vede. Bisogna scoprirla. (...). La Ciclovía dell'Acquedotto è una realtà. E non perché ci sono 15 km di pista in Valle d'Itria rimessi a nuovo. C'è perché i 130 km della pista di servizio della condotta storica dell'Acquedotto Pugliese sono ormai abitualmente percorsi dagli appassionati di mountain bike, anche al di là dei cartelli di divieto che campeggiano ai varchi di accesso come burocrazia impone. C'è perché è un grande «itinerario narrativo», un progetto che ha la sua forza evocativa perché mette insieme la storia e la natura dell'Italia del Sud. (...) La condotta (e la ciclovía) attraversano l'Italia interna del Sud, dall'Alta Irpinia al Vulture, dall'Alta Murgia alla Valle d'Itria, dalla Terra dell'Arneo a Capo di Leuca. Tutti territori molto diversi tra loro per storia e conformazione geografica, che hanno come comune denominatore l'essere stati considerati fino a non poco tempo fa «aree depresse». Oggi invece sono un patrimonio di usi, tradizioni e costumi che racchiudono la stessa identità del Sud. (...) La Ciclovía dell'Acquedotto mette insieme bellezza dei luoghi con l'opera dell'uomo. Perché la strada che si percorre da Caposele a Leuca è opera dell'uomo. (...) Ma a differenza di quelle brutture costruite con il cemento, qui l'opera dell'uomo è straordinariamente in armonia con la natura. E produce bellezza.” (Guido 2018, 9-10).

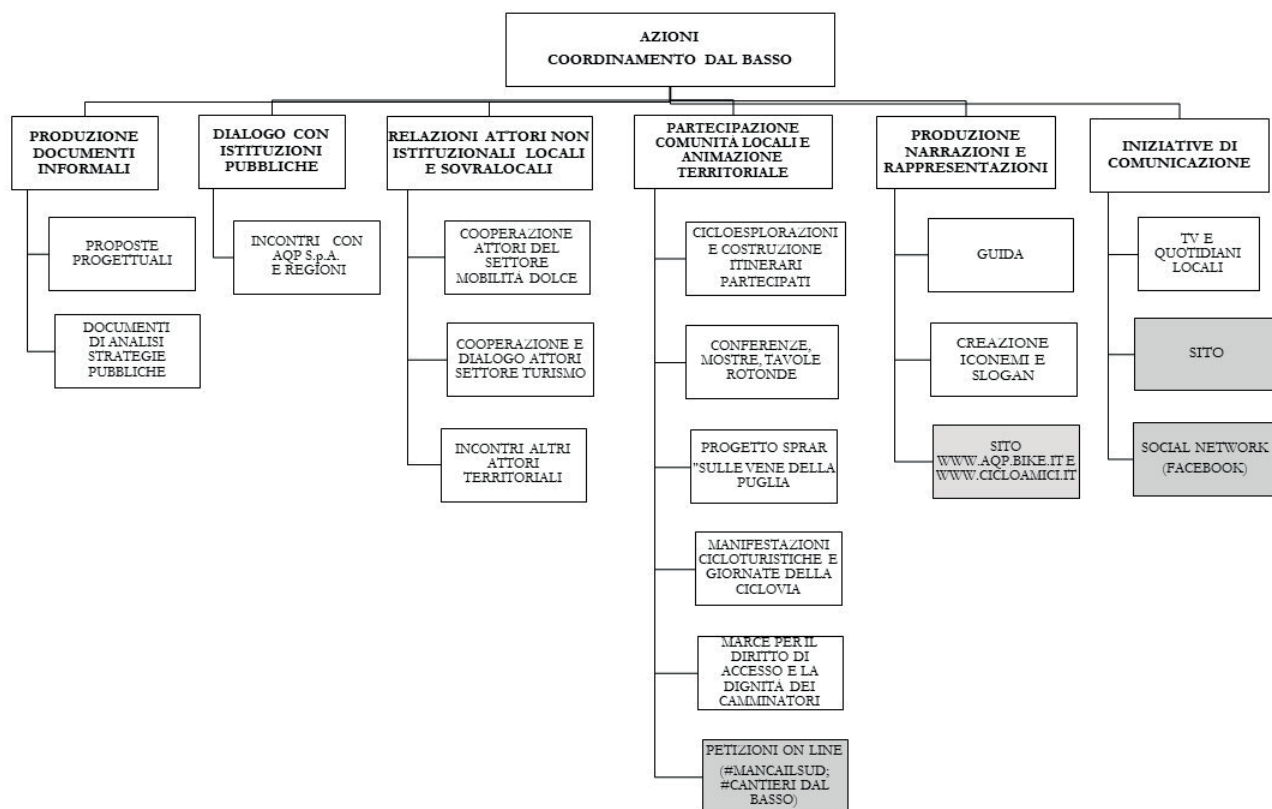
La presente narrazione esprime la visione della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese del CBCAP. Gruppo informale, totalmente autofinanziato dai partecipanti, che opera sul territorio in modo indipendente e parallelo rispetto alle istituzioni pubbliche. Esso si può assimilare ad un movimento sociale/collettivo di nuova generazione (Neveu 2019), una comunità espressione del *local empowerment* che da una parte risponde alle strategie istituzionali di progettazione e costruzione della Ciclovía dell'Acquedotto, dall'altra genera processi di territorializzazione fondati su iniziative collettive inclusive che seguono “regole formali e informali comprese e applicate da una comunità” (Hess, Ostrom 2009, 46) per la costruzione di un senso condiviso dell'identità territoriale della Ciclovía. Tali asserzioni sono scaturite dalla intervista con il dott. Chiffi portavoce del CBCAP condotta nel febbraio 2024.

Sulla base delle sue spiegazioni si può evidenziare come il Coordinamento operi su diversi fronti: 1) quello prioritario di promuovere e raccontare in maniera collettiva il potenziale attrattivo di un itinerario che “costituisce un *unicum* perché mette insieme paesaggi, riscoperta delle aree interne, scoperta di un patrimonio di archeologia industriale, incontro con le comunità e, soprattutto, tracce di una storia di riscatto incastonate nel territorio di tre regioni” (Intervista Chiffi); 2) quello del coinvolgimento delle comunità locali nella valorizzazione e gestione dei percorsi della Ciclovía e di quelli di connessione; 3) quello del confronto con gli attori locali istituzionali sul processo di territorializzazione della Ciclovía e delle sue reali ripercussioni sul paesaggio; 4) quello della costruzione di relazioni con attori locali e sovra-locali impegnati a valorizzare la mobilità dolce (Fig. 7).

La vita del CBCAP, descritta dall'intervistato, si svolge prevalentemente negli spazi fisici dove, seguendo Raffestin (2017), si può asserire che il suo ruolo di attore sintagmatico si orienta alla definizione di relazioni simmetriche di prossimità con i diversi portatori di interesse. Essa, però, trova espressione anche nello spazio virtuale utilizzato come mezzo per attivare e organizzare la partecipazione dal basso, come spazio in cui proiettare il proprio lavoro civile, sociale e culturale sul territorio, come luogo di condivisione di valori simbolici, rappresentazioni e narrazioni della Ciclovía (Fig. 7).

L'opera di sensibilizzazione rispetto al progetto, aggiunge ancora, procede lavorando ad eventi: mostre, concorsi fotografici, marce e giornate per la Ciclovía e per la pari dignità di ciclisti e camminatori, convegni e tavole rotonde a volte in collaborazione con AQP S.p.A., Regione, Università. A queste attività si uniscono quelle nel *cyberspazio* tra le quali va segnalata la petizione *on line* #mancailsud con la quale il Coordinamento, insieme a BikeItaly, entra in azione per opporsi al mancato inserimento della Ciclovía dell'Acquedotto nel SNCT e per supportare l'attività della Regione di emendamento alla proposta (cfr. §3).

Per attivare il processo partecipativo, invece, il dott. Chiffi ci dice che si pensa a due strumenti innovativi: i cantieri dal basso, che però non decolleranno per il mancato coinvolgimento delle comunità territoriali nel percorso di progettazione da parte delle istituzioni, e le “cicloesplorazioni”, neologismo coniato dal CBCAP (cfr. anche Guido 2018, 8) per indicare una pratica di mobilità collettiva (cfr. Cisani, 2020) lungo le strade di servizio di Acquedotto Pugliese da Caposele a Santa Maria di Leuca. La prima, egli spiega, viene fatta nel 2015 da quattro esploratori visionari del Coordinamento per testare la fattibilità e le potenzialità dell'itinerario ed è seguita dalla rete televisiva locale Telenorba per raccon-



**Figura 7.** Mappa di sintesi delle azioni del Coordinamento dal Basso per la Ciclovía dell'Acquedotto. Fonte: elaborazione dell'autrice.

tare al pubblico la storia di un viaggio in bicicletta; la seconda si svolge nel 2016 con un gruppo di venticinque persone e punta a fare esperienza di un itinerario tematico e di un prodotto cicloturistico che nasca dalla consapevolezza dei cittadini di come la strada di servizio di AQP sia collegata ad un patrimonio di grande portata in cui il tema della storia dell'acqua in Puglia è la chiave unificante (Castiglioni et al. 2010) (Fig. 8).

Continuando l'intervista, il dott. Chiffi sottolinea che il 2016 si è affidato al *cyberspazio* questo processo di territorialità attiva con la costruzione del portale [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it) dove si condividono con gli internauti le motivazioni, gli scopi e gli obiettivi realizzati, insieme alle relazioni sviluppate con l'ambiente sociale (rete locale). Il sito, analizzato dalla scrivente nel 2022, apre la *home page* con le voci "scopri, pedala, partecipa" e consente di acquisire il valore della partecipazione nei processi di organizzazione funzionale connessi al rafforzamento dell'identità territoriale della Ciclovía e delle capacità competitive dei luoghi rispetto alla presenza di un "itinerario narrativo" sperimentato collettivamente che viene proposto per sub-regioni paesaggistiche (6) evidenziando le tratte ufficiali già attivate.

Qualche anno dopo, spiega il dott. Chiffi, il resoconto della seconda cicloesplorazione, che dal punto di vista della scrivente è espressione del paesaggio percepito e vissuto dai partecipanti all'esperienza (Cisani 2020; Papotti 2021), è pubblicato in un testo (Guido 2018) che assume la forma di una vera e propria guida in cui sono proposte nove tappe documentate e corredate di carta e valutazione della ciclabilità del percorso anche fuori dalla pista del Canale Principale. La guida, però, non incontra il favore delle istituzioni pubbliche che, ancora oggi, definiscono l'itinerario in essa contenuto "illegittimo" (Intervista Pellegrini e Sforza) poiché attraversa tratti non autorizzati alla percorrenza, in cui l'accesso è consentito al momento solo al personale di servizio di AQP S.p.A.

Negli anni a seguire, continua il dott. Chiffi, si invieranno richieste di supporto per nuove cicloesplorazioni all'azienda idrica che non riceveranno risposta e nel 2018 sarà negato l'accesso ai tratti non autorizzati ai sensi del R.D. 368 del 12/08/1904 ([www.gazzettaufficiale.it](http://www.gazzettaufficiale.it)). Il 2022, inoltre, AQP S.p.A. invita tramite proprio ufficio legale il CBCAP ad oscurare il sito [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it) poiché utilizza l'acronimo "AQP" senza autorizzazione.



(A)



(B)

**Figura 8.** CBCAP: Manifesto della cicloesplorazione del 2016 espressione della visione sistemico-simbolica del patrimonio paesaggistico-territoriale attraverso l'uso di iconemi (A) e il Manifesto Giornata della Ciclovía del 2021 con slogan e iconema del ponte canale (B). Fonte: [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it).

Il Coordinamento nel contempo cerca di alimentare un dialogo con le pubbliche amministrazioni locali, in particolare Regione Puglia e AQP S.p.A., con un triplice intento (Intervista Chiffi): 1) fare osservazioni, richieste e proposte per migliorare il progetto e per dargli la connotazione di "itinerario narrativo" di una identità territoriale collettiva (come si legge anche in [www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it); Guido 2018); 2) parlare della gestione dell'opera al fine di individuare regole condivise (di uso, di fruizione e di appropriazione del paesaggio) per assicurare la *governance* della Ciclovía come bene comune; 3) sollecitare il processo partecipativo nella costruzione dell'opera.

Nel tempo, però, evidenzia l'intervistato, il rapporto si è sviluppato quasi esclusivamente a livello interlocutorio con incontri informali, ma senza un effettivo coinvolgimento (cfr. anche Chiffi, Licciulli 2024) con unica eccezione per il Documento di Indirizzo alla progettazione del tratto della Ciclovía da Monte Fellone a Santa Maria di Leuca ([www.asset.regione.puglia.it](http://www.asset.regione.puglia.it)), redatto nel febbraio 2018, che accoglie come ipotesi di tracciato quello proposto da Coordinamento di FIAB Puglia e Basilicata e CBCAP (DGR 1282, 02/08/2017 in [www.trasparenza.regione.puglia.it](http://www.trasparenza.regione.puglia.it)).

L'anno successivo, aggiunge l'intervistato, il CBCAP redige un altro documento (consegnato alla Regione il 2020) con una serie di osservazioni sul frazionamento e sulle criticità della progettazione esecutiva che rende la Ciclovía dell'Acquedotto uno "spezzatino". L'analisi

di tale documento evidenzia la mancanza di una visione strategica di assieme accentuata da *iter* procedurali regionali differenti. Il progetto della prima ciclovía turistica del Sud "appare come una clamorosa occasione mancata" che ignora "la valenza storica dell'opera su cui insiste la ciclovía e le potenzialità della nuova infrastruttura quale volano per lo sviluppo delle aree interne della Regione che proprio sul rilancio di un modello di turismo sostenibile possono fondare le proprie speranze di riscatto" (CBCAP 2019, 1).

Il Coordinamento propone "l'approccio del lotto zero", un'apertura temporanea concordata su tutto l'itinerario, facendo interventi minimali nell'attesa di concludere i lavori per *bypassare* tale immagine frammentaria e sperimentare una possibile gestione condivisa dell'itinerario sulla lunga percorrenza. Ma il dott. Chiffi dice che su questa proposta il dialogo si arena.

Nel 2021 il Coordinamento promuoveva la giornata della Ciclovía dell'Acquedotto, un insieme di 23 escursioni a piedi e in bicicletta che si svolgevano contemporaneamente in Campania, Basilicata e Puglia. Per questa occasione, esso conia lo slogan "Una via per tutti, tutti per una via" (Fig. 8) per sottolineare come l'itinerario inclusivo della Ciclovía richieda l'impegno di tutti per "rivendicare pacificamente ma con forza il compimento di un grande progetto, fiore all'occhiello per tutto il Sud Italia" ([www.aqp.bike.it](http://www.aqp.bike.it)). Tale atto, però, come evidenzia il portavoce nell'intervista, si pone come ultimo atto del

lavoro del Coordinamento che chiede un cambio di marcia nei percorsi partecipativi che, però, tarda ad arrivare.

Sicuramente, sulla base della narrazione e dell'analisi dei documenti, si può riconoscere che il CBCAP abbia raggiunto l'obiettivo di creare una comunità che è vivissima e che presidia i territori attraversati dalla Ciclovía dell'Acquedotto il cui senso dei luoghi è comunicato attraverso il testo della cicloesplorazione (Guido 2018) che acquista il valore di documento politico configurativo (Maggioli 2016; Turco 2013). Tale risultato è frutto dell'attività orientata a produrre sia conoscenza del capitale territoriale sia mobilitazione di quelle risorse del capitale sociale che hanno saputo trovare una serie di progettualità alternative per mettere in valore le peculiarità dei luoghi e per generare processi di apprendimento collettivo delle stesse e mostrare forme possibili di uso condiviso del bene Ciclovía.

## 5. Alcune riflessioni per non concludere

Le vicende legate alla Ciclovía dell'Acquedotto lasciano aperte sul tavolo diverse questioni che possono trovare soluzione ricordando che essa appartiene alla categoria dei "beni comuni territoriali" (Magnaghi 2016) e che, pertanto, necessita che le venga attribuito valore identitario da parte delle comunità che oltre a porsi il problema dell'uso, dovranno porsi la domanda di come viverla in comune e di come partecipare alle decisioni che riguardano la sua cura (Gattullo 2018). Ciò, però, non passa solo da vincoli e limiti imposti, ma richiede forme di "regolazione condivisa e autoregolazione consapevole" (Castiglioni et al. 2010, 109). Nel periodo di tempo preso in esame, i rapporti tra gli attori coinvolti nell'arena dell'azione (Fig. 1) si muovono più su una dimensione di conflitto che di cooperazione, soprattutto rispetto a *vision*, aspettative, percezione e obiettivi della Ciclovía, dando vita a comportamenti e decisioni non sempre convergenti rispetto ai criteri di valutazione del suo senso e della sua funzione (Castiglioni 2016).

Tali rapporti conflittuali costituiscono una criticità rispetto alla costruzione identitaria della Ciclovía e rispetto alla mobilità dolce come portatrice di nuovi legami tra comunità e territori. Essi hanno le loro radici nel doppio valore patrimoniale dell'Acquedotto Pugliese che non è una struttura dismessa da riqualificare attraverso la mobilità dolce, ma è l'asse portante per la distribuzione di acqua potabile nella regione alla quale si riconosce anche di essere un componente del paesaggio a cui attribuire nuovo senso attraverso la mobilità a pedali.

Certamente il lavoro compiuto sino a oggi dalle istituzioni pubbliche attraverso la mobilità ciclabile ha gene-

rato una neo-sovra territorializzazione delle strade di servizio dell'Acquedotto Pugliese orientata allo sviluppo locale e turistico che, però, impone regole di uso chiare e limiti che impediscano il danneggiamento e degrado delle opere strutturali e che tutelino *in primis* il bene comune acqua, la gestione acquedottistica e la sicurezza di chi percorre la strada come turista. Ponti canale, piste di servizio, attraversamenti, infatti, presentano standard che, spesso, non possono essere modificati e che pongono limiti alla progettazione della pista stessa rispetto alla pedonabilità e alla ciclabilità. Questi aspetti, dal punto di vista di Regione e AQP S.p.A., sono quelli che hanno spinto a negare attualmente l'accesso nei tratti in cui non sono ancora conclusi i lavori e hanno condotto verso un atteggiamento che segue il modello DAD (Decisione verticistica, Annuncio al pubblico, Difesa delle obiezioni; cfr. Turco, Faggi 2001, 29) in cui si "esclude la popolazione da momenti forti del processo analitico e decisionale".

Mutuando alcune considerazioni relative ai conflitti socio-ambientali e territoriali (cfr. Bagliani, Dansero 2011, 332; De Marchi 2004; De Marchi, Ruffato 2019; Faggi, Turco 2001; Maggioli 2016), dunque, si potrebbe sottolineare che le criticità nella costruzione di una *governance* condivisa intorno alla Ciclovía dell'Acquedotto pongano una serie di questioni trasversali che nascono proprio a causa della differente visione sull'accessibilità della stessa tra chi detiene il potere sulla struttura e sulla sua gestione (*entitlement*) e chi porta avanti il percorso di *empowerment* e cittadinanza attiva attraverso progetti alternativi che rivendicano pacificamente il diritto all'accesso e fruizione della Ciclovía e del paesaggio cui appartiene quale *commons*.

Il CBCAP, infatti, con le parole del suo portavoce, sottolinea come il percorso compiuto per la progettazione e realizzazione della Ciclovía dell'Acquedotto si sia focalizzato solo sulla struttura della pista-strada e abbia tralasciato la sua portata culturale, paesaggistica e ambientale, privando il progetto dell'anima identitaria. Ciò ha portato gli attori pubblici alla scelta di non istituzionalizzare alcun percorso di partecipazione dei cittadini e di non attribuire valore alle esperienze e pratiche di mobilità lenta collettive che hanno generato un'immagine identitaria condivisa della Ciclovía.

Si comprende, dunque, come per il Coordinamento il conflitto nasca intorno alla mancata considerazione da parte delle pubbliche istituzioni delle relazioni costruite con l'ambiente e il paesaggio, "consolidate nel tempo attraverso la condivisione di regole e valori, la frequentazione dei luoghi, la costruzione del senso di appartenenza" (De Marchi, Ruffato 2019, 1117). Il conflitto, pertanto, rappresenta l'espressione di "una crescente domanda di protagonismo dei cittadini nei confronti di un territo-

rio vissuto e costruito collettivamente” (De Marchi, Rufato 2019, 1118) attraverso la mobilità ciclabile/dolce.

Il nodo più importante per il CBCAP resta quello della gestione e promozione della Ciclovia dell'Acquedotto per le quali si chiede alla Regione di trovare un terreno comune sul quale collaborare al fine di governare la Ciclovia e il suo paesaggio come *commons*, tenendo conto di quelle regole di appropriazione nate dalla società civile. In questa prospettiva, il Coordinamento, svolgendo il ruolo di attore sintagmatico (Faggi, Turco 2001), si è proposto di stilare in maniera condivisa un piano di fruizione e gestione e un regolamento d'uso della Ciclovia e anche di costituire una fondazione per la gestione che assicuri la partecipazione dal basso. Il 12 aprile 2023 una delegazione di Legambiente, FIAB Puglia e Basilicata e CBCAP è stata ricevuta dal Presidente di AQP S.p.A. ma, al momento le proposte restano sul tavolo (<https://m.facebook.com/groups/CoordinamentocicloviaAQP/>) nell'attesa della fine dei lavori strutturali.

In prima battuta CBCAP aveva pensato di proseguire in maniera indipendente la promozione e il racconto dell'itinerario da Caposele a Santa Maria di Leuca come atto di disobbedienza civile pacifica ribattezzando il tracciato “ciclovia clandestina”, ma si ritiene questa attività priva di senso poiché non aggiunge nulla alla soluzione dei punti focali su citati. Alla luce dei fatti, secondo il suo portavoce, la storia del movimento CBCAP può ritenersi conclusa rispetto all'obiettivo sociale e territoriale di partenza che non è stato raggiunto perché, allo stato attuale, la Ciclovia dell'Acquedotto “resta il progetto di una strada, ma non quello di una visione sistemica di territorio, paesaggio e storia dei luoghi”.

Poiché le posizioni di tutti gli attori coinvolti sono legittime, sarebbe auspicabile che tale situazione di conflitto, però, possa trasformarsi in uno spazio di apprendimento (De Marchi, 2004) comune in cui il conflitto stesso venga interpretato come una situazione creativa all'interno della quale le istituzioni pubbliche possano dare la giusta lettura dell'*enforcement* legato ai processi di riappropriazione di paesaggio e territorio nati intorno alla Ciclovia da parte della società civile. Si tratta di conciliare all'interno di quelle regole di appropriazione del paesaggio mediate dalla mobilità dolce le spinte che vengono dal *local empowerment*. Riprendendo quanto indicato da De Marchi (2004), si potrebbe dire che tale conflitto territoriale/socio-ambientale costituisce un modello che esprime quanto si sta verificando nelle relazioni tra territorio e società e, l'attuale visibilità di logiche al momento non conciliabili rappresenta l'occasione per favorire una lettura trasversale del ruolo della mobilità dolce rispetto al paesaggio e del suo valore per creare visioni, aspettative e obiettivi convergenti (Bagliani, Dansero 2011).

Se, dunque, “è progettuale la rappresentazione di ciò che di nuovo sta emergendo dal territorio e su cui si può realisticamente intervenire in date circostanze per imprimere eventualmente ai processi in atto una direzione piuttosto che in un'altra” (Dematteis 1995, 37) si auspica che il cammino della Ciclovia dell'Acquedotto si orienti verso una *governance* condivisa per la quale è necessario che si creino metodi di decisione collettiva per una comunità ampia e corale in cui le pratiche di cittadinanza attiva connesse alle mobilità lente che la attraverteranno siano punto di forza per tutto il patrimonio territoriale.

### Riferimenti Bibliografici

- Adey, P. (2017). *Mobility*. London-New York, Routledge.
- AQP (2024). *Sito istituzionale dell'Acquedotto Pugliese*. <https://www.aqp.it>
- Agenzia Regionale per la mobilità della Regione Puglia (AREM) (s.d.). *Progetto Esecutivo della Ciclovia dell'Acquedotto 1° Stralcio, tratto Locorotondo –loc. Ulmo (Ceglie Messapica)*. <http://mobilita.regione.puglia.it/>
- Bagliani, A., Dansero, E. (2011). *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*. Torino, UTET.
- Baldacci, O. (1972). *Puglia*. Torino, UTET.
- Banini, T. (2018). Associazioni e territorio: tracce partecipative nella valle di Aniene. *Geotema*, 56, 26-32.
- Banini, T., Picone, M. (2018). Verso una geografia per la partecipazione. *Geotema*, 56, 3-10.
- Bissanti, A. A. (1991). *Puglia geografia attiva. Come e perché*. Bari, Adda Editore.
- Bonesio, L. (2007). *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*. Reggio Emilia, DIABASIS.
- Bordieu, P. (2006). *La distinzione. Critica sociale del gusto*. Bologna, Il Mulino.
- Caruso, V. (1976). *Compendiario sugli acquedotti pugliesi e lucani*. Palo del Colle (Ba), Michele Liantonio.
- Castiglioni, B. (2009). Aspetti sociali del paesaggio: schemi di riferimento. In Castiglioni, B., De Marchi, M. (a cura di) (2009). *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova, CLEUP. 73-86.
- Castiglioni, B. (2016). “Institutional” vs “everyday” landscape as conflicting concepts in opinions and practices. Reflections and perspectives from a case study in Northe-

- astern Italy. *J-Reading - Journal of Research and Didactics in Geography*, 5(1), 37-46.
- Castiglioni, B., De Marchi, M., (a cura di, 2009). *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova, CLEUP.
- Castiglioni, B., De Marchi, M., Ferrario V., Carestiatto, N., De Nardi, A. (2010). Paesaggio “democratico” come chiave interpretativa del rapporto tra popolazione e territorio: applicazione al caso veneto. *Rivista Geografica Italiana*, 117(1), 93-126.
- Castiglioni, B., Parascandolo, F., Tanca, M. (a cura di, 2015). *Landscape as mediator, landscape as commons. International perspectives on landscape re-search*. Padova, CLEUP.
- Chiffi C., Licciulli A. (2024). *Dossier ciclovia e via verde dell'acquedotto*. <https://www.cicloamici.it/wp/2020/11/07/dossier-ciclovia-viaverde-aqp/>
- Cisani, M. (2020). *Paesaggio e mobilità. Strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano, Angeli.
- Cisani, M., Visentin, F. (2021). Paesaggi in movimento e movimenti nel paesaggio: pensare, esplorare e creare paesaggi attraverso la mobilità lenta. In Castiglioni, B., Putili, M., Tanca, M. (a cura di). *Oltre la Convenzione pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*. Firenze, Società di Studi Geografici, 131-136.
- CONSIGLIO D'EUROPA (2000). *Convenzione Europea del Paesaggio*. <https://rm.coe.int/council-of-europe-landscape-convention-educational-booklet-italian/1680a0b93f>
- Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese (CBCAP) (2019). *Le osservazioni del Coordinamento dal Basso al progetto di fattibilità tecnico-economica della Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese*. <https://www.cicloamici.it>
- Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese (CBCAP) (2022). *Portale tematico “AQP Bike”*. Disponibile su: <http://www.aqp.bike.it>
- Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese (CBCAP) (2024). *Gruppo Facebook “Coordinamento Ciclovia AQP”*. Disponibile su: <https://m.facebook.com/groups/CoordinamentocicloviaAQP/>
- Cresswell, T. (2021). Valuing Mobility in a Post-Covid World. *Mobilities*, 16 (1), 51-65. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1863550>
- Cresswell, T., Merriman, P. (a cura di, 2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subject*. Farnham-England, Ashgate.
- Dematteis, G. (1995). *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Milano, Angeli.
- Dematteis, G. (2010). La fertile ambiguità del paesaggio geografico. In Ortalli, G. (a cura di). *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*. Bologna, Il Mulino, 151-173.
- Dematteis, G., Governa, F. (2005). Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello SLoT. In Dematteis, G., Governa, F. (a cura di). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità. Il modello SLoT*. Milano, Angeli, 15-38.
- De Marchi, M. (2004). *I conflitti ambientali come ambienti di apprendimento. Trasformazioni territoriali e cittadinanza in movimento in Amazzonia*. Padova, CLEUP.
- De Marchi, M., Ruffato, M. (2019). Abitare i conflitti socio-ambientali. In Salvatori, F. (a cura di). *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano*. Roma, A.Ge.I., 1117-1124.
- Duran, E., Sevinç, F., Harman, S. (2018). Cycle Tourism as an Alternative Way of Tourism Development in Çanakkale, Turkey. *Journal of Awareness*, 3(4), 25-34.
- Faggi, P., Turco, A. (2001). Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione. In Faggi, P., Turco A., (a cura di). *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione*. Milano, UNICOPLI, 7-75.
- FIAB – Cicloamici (2024). *Cicloamici – Promozione della mobilità dolce in Puglia*. Disponibile su: <https://www.cicloamici.it>
- Gattullo, M. (2018). Il paesaggio come *commons*. Riflessioni teoriche e analisi empiriche: il caso del Parco dei Paduli nel Salento delle Serre. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 14, 1(1), 79-89. <https://doi.org/10.13128/bsgi.v1i1.91>
- Gattullo, M. (2019). Mobility and Sustainability: Processes, Routes and Places. In Venezia, E. (eds). *The Decision-Making Process for Infrastructural Investment Choices*. Milano, Angeli, 274-303.
- Gattullo, M. (2022). Elementi dell'identità ‘sopiti’ come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovia dell'Acquedotto in Puglia. In Spagnoli, L. (a cura di). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, Angeli, 101-108.
- Gazzetta Ufficiale (2024). *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*. Disponibile su: <https://www.gazzettaufficiale.it>
- Giubilaro, C. (2021). Chi ha bisogno della mobilità? Per una critica situata del New Mobilities Paradigm. In Dini,

- F. et al (a cura di). *Feedback*. Memorie Geografiche n.s. 19. Firenze, FUP, 473-479.
- Governa, F. (2005). Sul ruolo attivo della territorialità. In Dematteis, G., Governa, F. (a cura di). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità. Il modello SLoT*. Milano, Angeli, 39-67.
- Governa, F. (2017). Pratiche di ricerca. Practice Turn e More Than Representational Theories. *Rivista Geografica Italiana*, 126, 227-244.
- Guido, R. (2018). *Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese. Ciclo-esplorazione da Caposele a Santa Maria di Leuca*. Portogruaro, Ediciclo Editore.
- Hess, C., Ostrom, E. (2009). Un framework per i beni comuni della conoscenza. In Hess, C., Ostrom, E. (a cura di). *La conoscenza come bene comune. Dalla teoria alla pratica* (trad. it. P. Ferri). Milano, Mondadori, 45-80.
- Licciulli, A., Bruno, A., FIAB Puglia (s.d.). *Le vie verdi dell'acquedotto del Sele Calore*. [https://www.cicloamici.it/proposta\\_FIAB\\_AQP.pdf](https://www.cicloamici.it/proposta_FIAB_AQP.pdf)
- Maggioli, M. (2016). Politiche configurative e conflitti interfigurativi. *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, XXVIII (1), 123-140.
- Maglietta, M. (1939). *L'acquedotto pugliese*. Roma, Tipografia del Genio Civile.
- Magnaghi, A. (2016). Mettere in comune il patrimonio territoriale: dalla partecipazione all'autogoverno. In Aa.Vv., *Commons/Comune*. Memorie Geografiche n.s. 14. Firenze, Società di Studi Geografici, 25-36.
- Magnaghi, A. (2020). *Il principio territoriale*. Torino, Boringhieri.
- Mascheroni, G. (2007). Il New Mobilities Paradigm nelle Scienze Sociali. *Studi di Sociologia*, 45(1), 99-113. <https://www.jstor.org/stable/23005259>
- Meini, M. (2018). *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Il Rubbettino.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2024). *Portale MIT*. Disponibile su: <https://www.mit.gov.it>
- Neveu, È. (2019). *Sociologie des mouvements sociaux*. Paris, La Découverte.
- Papotti, D. (2021). Esiste un paesaggio ciclistico? Riflessioni sulla percezione del paesaggio attraverso alcuni resoconti narrativi di viaggi in bicicletta. In Castiglioni, B., Puttilli, M., Tanca, M. (a cura di). *Oltre la Convenzione pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*. Firenze, Società di Studi Geografici, 231-239.
- Pileri, P. (2020). *Progettare la lentezza*. Gallarate, People.
- Quaini, M. (2010). Il ruolo dei paesaggi storici per prescrivere il futuro. In Mautone, M., Ronza, M. (a cura di). *Patrimonio culturale e paesaggio. Un approccio di filiera per la progettualità territoriale*. Roma, Gangemi, 125-132.
- Raffestin, C. (2017). Territorialità, territorio, paesaggio. In Arbore, C., Maggioli, M. (a cura di). *Territorialità: concetti, narrazioni, pratiche. Saggi per Angelo Turco*. Milano, Angeli, 31-39.
- Regione Puglia (2007). *Progetto Cy.Ro.N.Med. Rete ciclabile del Mediterraneo. Itinerari pugliesi. Studio di Fattibilità. Sintesi*. <https://www.fiabbari.it/cyronmed-itinerari-pugliesi-della-rete-ciclabile-del-mediterraneo>
- Regione Puglia (2024). *Portale Asset – Infrastrutture e Mobilità*. <https://asset.regione.puglia.it>
- Regione Puglia – Mobilità (2024). *Portale Mobilità Regione Puglia*. <http://mobilita.regione.puglia.it>
- Regione Puglia (2024). *Portale stampa Regione Puglia*. <https://press.regione.puglia.it>
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Toschi, U. (1962). *Corso di geografia generale*. Bologna, Zanichelli.
- Turco, A. (2010). *Configurazioni della territorialità*. Milano, Angeli.
- Turco, A. (2013). La governance territoriale tra orizzonti strategici e piattaforme tattiche. In Turco, A. (a cura di). *Governance territoriale. Norme, discorsi, pratiche*. Milano, Angeli, 21-102.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*. London-New York, Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.
- Urry, J. (2008). Moving on the Mobility Turn. In Canzler, W., Kaufmann, V., Kesselring, S. (a cura di). *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot/Farnham, Ashgate, 13-24.
- Viterbo, M. (2010). *La Puglia e il suo acquedotto*. Roma-Bari, Laterza.
- Wylie, J. (2007). *Landscape*. London-New York, Routledge.