



Serie 14 – 2025

Vol. 8 – n. 2

ISSN 1121-7820 (print)

ISSN 2974-5780 (online)

BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA



FI

FIRENZE
UNIVERSITY
PRESS

COMITATO SCIENTIFICO

Franco Adamo, Università del Piemonte Orientale, Italia

Vittorio Amato, Università di Napoli Federico II, Italia

Andrés Aristegui Cortijo, Instituto Geográfico Nacional, Spagna

Gianfranco Battisti, Università degli Studi di Trieste, Italia

Giuliano Bellezza, Università di Roma La Sapienza, Italia

Jean-Marc Besse, Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne, Francia

Edoardo Boria, Sapienza Università di Roma, Italia

Giuseppe Campione, Università di Messina, Italia

Laura Cassi, Università degli Studi di Firenze, Italia

Gabriele Ciampi, Università degli Studi di Firenze, Italia

Federico Cugurullo, Trinity College Dublin, Irlanda

Fiorella Dallari, Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Italia

Hélène Dang Vu, École d'Urbanisme de Paris, Francia

Giuseppe Dematteis, Politecnico di Torino, Italia

Gino De Vecchis, Università di Roma La Sapienza, Italia

Francesco Dramis, Università degli Studi Roma Tre, Italia

Paolo Roberto Federici, Università di Pisa, Italia

Carmen García Martínez, Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete, Spagna

Tiago Luis Gil, Universidade de Brasília, Brasile

Alberto Giordano, Texas State University, USA

Guillaume Giroir, Université d'Orléans, Francia

Maria Gemma Grillotti, Università Campus Bio-Medico di Roma, Italia

Luc Gwiazdzinski, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia

Piergiorgio Landini, Università "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara, Italia

Jean-Pierre Lozato-Giotart, Université Paris Sorbonne Nouvelle, Francia

Elio Manzi, Università degli Studi di Palermo, Italia

Glaucio José Marafon, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasile

Maria Mautone, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia

Jean Nogué, Universitat de Girona, Spagna

Elvidio Lupia Palmieri, Università di Roma La Sapienza, Italia

Bas Pedroli, Wageningen University & Research, Paesi Bassi

Maria Pigaki, National Technical University of Athens, Grecia

Hindenburgo Pires, Universidade de São Paulo, Brasile

Niccolò Rinaldi, Parlamento Europeo. Segretariato Generale, Bruxelles, Belgio

Joseph Salukvadze, Tbilisi State University, Georgia

Michael Samers, University of Kentucky, USA

Paola Sereno, Università degli Studi di Torino, Italia

Claudio Smiraglia, Università degli Studi di Milano, Italia

Olivier Soubeyran, Institut Géographie Alpine, Grenoble, Francia

Marcello Tanca, Università degli Studi di Cagliari, Italia

Maria Tinacci Mossello, Università degli Studi di Firenze, Italia

Maria Chiara Zerbi, Università degli Studi di Milano, Italia

COMITATO EDITORIALE

Direttore scientifico

Margherita Azzari, Università degli Studi di Firenze

Vicedirettori

Marina Fuschi, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Marco Maggioli, Università Iulm, Milano

Redazione

Valentina E. Albanese, Università degli Studi dell'Insubria

Camillo Berti, Università degli Studi di Firenze

Pierluigi De Felice, Università degli Studi di Salerno

Pauline Deguy, Università degli Studi di Firenze

Lorenzo Dolfi, Università del Piemonte Orientale

Fabrizio Ferrari, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Valeria Pecorelli, Università Iulm, Milano

Luisa Spagnoli, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Consiglio Nazionale delle Ricerche

Paola Zamperlin, Università degli Studi di Firenze



SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA

SERIE XIV – VOLUME 8

FASCICOLO 2

DICEMBRE 2025

Pubblicato dalla

**SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA
VILLA CELIMONTANA • ROMA**

SEMESTRALE

Bollettino della Società Geografica Italiana

<https://www.bsgi.it>

ISSN 1121-7820 (print) | ISSN 2974-5780 (online)

Direttore Responsabile: **Margherita Azzari**, University of Florence, Italy

Immagine di copertina: *Montanvert (1913 m) - Traversée de la mer de glace*. Zürich, Edition Photoglob Co., cartolina viaggiata, 14 giugno 1912 (Società Geografica Italiana, Archivio fotografico, Fondo Mario Fondi. Cartoline).



© 2025 Author(s)

Content license: except where otherwise noted, the present work is released under Creative Commons Attribution 4.0 International license (CC BY 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>). This license allows you to share any part of the work by any means and format, modify it for any purpose, including commercial, as long as appropriate credit is given to the author, any changes made to the work are indicated and a URL link is provided to the license.

Metadata license: all the metadata are released under the Public Domain Dedication license (CC0 1.0 Universal: <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/legalcode>).

Published by Firenze University Press

Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze

via Cittadella, 7, 50144 Firenze, Italy

www.fupress.com



Citation: Cisani, M., Kaaristo, M., Meini, M., & Bertocchi, D. (2025). Slow Mobilities and Heritage Landscapes. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 3-6. doi: 10.36253/bsgi-7645

© 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.

Editoriale

Slow Mobilities and Heritage Landscapes

Slow mobilities e paesaggi dell'Heritage

MARGHERITA CISANI¹, MAARJA KAARISTO², MONICA MEINI³, DARIO BERTOCCHI⁴

¹ Department of Historical and Geographic Sciences and the Ancient World, University of Padua, Italy

² Department of Marketing, Retail and Tourism, Manchester Metropolitan University, United Kingdom

³ Department of Biosciences and Territory, University of Molise, Italy

⁴ Department of Languages and Literature, Communication, Education and Society, University of Udine, Italy

E-mail: margherita.cisani@unipd.it; m.kaaristo@mmu.ac.uk; monica.meini@unimol.it; dario.bertocchi@uniud.it

Mobilities and landscapes are inextricably connected to each other: landscapes can be viewed as the settings or environments in which mobilities take place, while mobilities also shape and change landscapes. This relationship has been increasingly studied since the early 2000s, following what Mimi Sheller and John Urry termed the “new mobilities paradigm” (2006). Earlier landscape studies tended to conceptualize landscape as a relatively stable scene or cultural text, reflecting social meanings inscribed upon space (Cosgrove 1984; Cosgrove, Daniels 1988). Following the mobilities perspective, however, we can reframe both landscape and society as dynamic configurations shaped by circulations of people, goods, and information. This has opened fertile ground for interdisciplinary inquiry into how societies in motion produce, experience, and govern the spaces they inhabit. From this perspective, mobility is not just an external force acting upon landscape but a constitutive dimension of it: landscapes are continuously (re)produced through movements and flows. Adopting mobility as both a theoretical position and a methodological approach within the social sciences and humanities, allows us to trace the marks left by the various forms of mobility that traverse a landscape (Biasori et al. 2023). At the same time, it also encourages us to understand landscape as something subjective, relational and inherently constituted by mobilities and immobilities (Merriman et al. 2008). This dual perspective links the physical infrastructure of movement with the phenomenological and representational dimensions of landscape experience (Meini 2008).

Emerging from the slow movement opposing the “fast-food” culture (Petrini 2015), slow mobilities can be defined as a “constellation of mobility”

made of “particular patterns of movement, representations of movement, and ways of practising movement that make sense together” (Cresswell 2010, 17) whereby the slowness is intended as an approach and a practice to relate to the world in a different way, sometimes connecting and others disconnecting from it (Fullagar et al. 2012). Considering slowness as a verb, as suggested by Vannini (2014), we focus on the act of slowing down and its relational nature, which is far less intuitive than is generally acknowledged. Rather than being only a component of the sustainable mobility paradigm (Banister 2008), it concerns material practices combined with cognitive work and the emotions involved in performing deceleration: a combination of bodies, objects, media, technologies, and landscapes (Cisani, Rabbiosi 2023).

The second focus of this special issue is on heritage landscapes. These are broadly understood as landscapes that carry recognized cultural, historical, social, and/or ecological value, and that are actively shaped by processes of memory, identity, and stewardship (Harvey, Waterton 2015; Pettenati 2022). They are not simply “old” or scenic places: they are spaces where past, present and future intersect through practices, meanings, and management regimes. The debate on heritage landscapes reflects a broader shift in landscape thought from viewing landscapes as static scenes of the past to understanding them as living, relational, and socially produced environments. Early heritage frameworks, including UNESCO’s cultural landscape category, framed landscape primarily as a container of cultural and natural values to be identified and preserved. This view aligned with traditional conservation logics and aesthetic traditions, often privileging expert authority and visually legible, monumental landscapes. In contrast, subsequent scholarship has emphasized that heritage value arises through social practices, memory, and everyday inhabitation, repositioning landscape as a process rather than an object (Harvey, Waterton 2015). In the Italian debate, the geographical nature of heritage has also been highlighted by Dematteis, who emphasized how geography can help to interpret the systems of social relations on which values are based, in their spatial and environmental articulations, situating them within specific territorial contexts, at different scales. The recognition of the relational nature of heritage and the socio-cultural multiplicity of values transforms what could be very simple representations into complex, transcalar and multicentric representations (Dematteis 1998). Contemporary debates, in fact, increasingly foreground the temporal, political, and ecological dimensions of heritage landscapes. Scholars highlight how landscapes embody ongoing negotiations between continuity and transformation (DeSilvey 2017),

and between institutional narratives and local, vernacular engagements (Robertson 2016), as it is well reflected by this special issue. Rather than sites of preservation alone, they are now approached as spaces of care, adaptation, and future-making, linking heritage practice with questions of sustainability, resilience, and posthuman ethics (Holtorf, Högberg 2021).

The role of mobilities in studying heritage landscapes is therefore complex and far from straightforward. While this is certainly not the place to provide a complete classification, this special issue offers at least four different perspectives through which to interpret this connection. The four perspectives presented below serve as categories for dividing the papers included in the special issue, but they are also intertwined in all the works, as they are not mutually exclusive.

Firstly, slow mobilities can be regarded and analysed to discover heritage landscapes, thereby establishing a connection between people and the landscape. Gasparini and Mariotti analyse the varied perceptions of the Primaro trail, a heritage landscape and slow-mobility corridor that follows the banks of the old Po di Primaro river. By contrasting local initiatives with the priorities and goals of supra-local actors, they shed light on the contested representations and practices surrounding this slow mobility infrastructure and its complex heritage-making and governance processes. Challenging our conventional understandings of slow mobilities, Sabato presents motorcycle tourism as a form of slow tourism. Through ethnographic interviews, his article explores the perceptions and narratives of “slow motorcyclists”, who deliberately choose low-performance motorbikes and smaller country roads that prioritise the experience of the journey through the landscape over simply reaching the destination. Retracing the events linked to the (still ongoing) construction of the Apulian aqueduct cycle path, Gattullo demonstrates how slow mobilities can be considered as a medium through which to preserve elements of the landscape identity and to promote new configurations of spaces and places. Her paper analyses the non-institutional practices of commoning that have arisen around a living heritage such as the still functioning aqueduct and its cycle-path and raises critical questions related to its governance. In their paper, Lazzeroni, Romano and Zamperlin examine the relationship between slow mobility and urban landscape in the province of Pisa, adopting a data-driven approach based on the Strava Metro platform. Using GeoAI techniques, the authors analyze the connection between pedestrian routes, the distribution of cultural heritage, and the morphological characteristics of the urban environment, providing operational insights for urban plan-

ning, managing flows toward both major and minor heritage sites, and developing predictive models useful for monitoring slow mobility practices in near real time.

Secondly, mobilities can also be interpreted as agents in the creation of heritage landscapes. In this category, the traces, ancient routes and mobile patterns of the past have created the heritage landscape that is the focus of conservation and promotion in the present. In this vein, through mobile methodologies such as car interviews, Ciliberti and Mastrostefano's paper seeks to understand how integrated dialogue between past and present mobility can give rise to forms of heritagisation in line with the intrinsic characteristics of the territories, attempting to reconstruct a "spatial" heritage from below around the railway. Autiero, on the other hand, considers food as a mobile heritage, and slowness as a strategy and tool for reterritorialisation. Through site visits, mapping, diaries, interviews and photo testimonials, the author explores how the experiences of slow food production and consumption in Seville create a heritage landscape in response to standardisation. Through a comparative analysis of three culturally significant landscapes, Jabal Akhdar and Jabal Shams in Oman, Al-Ula in Saudi Arabia and Petra in Jordan, Zavettieri explores the complex relationships between geoheritage, desert landscape – an intrinsic element of traditional and tourist slow mobility – cultural perceptions and integrated management of cultural and natural heritage for the conservation and sustainable development of territorial resources.

Thirdly, slow mobilities are themselves heritage landscapes. Framing landscape as a practice, the mobile experience becomes inextricably linked to the perception and production of the landscape. This is what happens in the case of the qualitative, deeply embodied autoethnographic research experience carried out on the Cammino dei Briganti trail between Abruzzo and Lazio by Pasini, in which the mobility of walkers intersects with that of sheepdogs, and how these human-animal encounters can be elements of knowledge of the production processes linked to local heritage. Working animals are also the focus of Privitera's paper, which uses a mix of qualitative methodologies to examine the multifaceted nature of dogsledding in Lapland, considering it both a product of cultural heritage and a tourist attraction. Vincenti's paper, on the contrary, analyses the relationship between pilgrimage, slow tourism, and marginal territories through the case of Tuscia Viterbese, a historical transit area on the routes leading to Rome. Examining the historical evolution of travel toward Rome and the role of key routes (Via Francigena, Cassia, Clodia), and exploring the contemporary context, the case study highlights critical issues in governance, participatory processes, and

multi-stakeholder policies aligning with other papers' findings related to the need of stronger institutional coordination and more active community involvement.

Finally, slow mobilities can be conceptualised as a challenge to established views over heritage landscapes. The process of slowing down or mobilising the landscape, in this instance, engenders novel and alternative interpretations of the processes involved in the creation of heritage. For instance, Conti Puorger, et al., through mobile research on e-bikes, question the possibility of revitalising the mountains along alternative cycling routes, challenging the paradigms and the rhetoric linked to the connection between tourism, agrifood and slow mobility on which the processes of capital accumulation and extraction through the landscape are based. Cisani, Castiglioni and Di Matteo present "participatory treks" as methodologies able to activate multiple connections with heritage, in the context of the Ledro Alps and Judicaria UNESCO Biosphere Reserve. Here slow mobilities act as an engaging experience to promote awareness, (re)producing heritage landscapes, eliciting values, activating connections and embodying practices of formal and informal exchange. However, it also reveals the complex and non-straightforward processes behind the ongoing heritagisation of the UNESCO Biosphere Reserve. The final article uses the case of the moving sand dune Råbjerg Mile in the Jutland Peninsula as an emblematic example of nature's "slow mobility" and of a heritage landscape in motion. Using a theoretical framework based on social-nature theories and a document-based analysis of legislation, conservation plans and administrative materials, Castiglioni and Torero reconstruct the dune's geomorphological dynamics and explain why the Danish government decided not to stabilise the dune, but rather to preserve its mobility and accept its potential future impact on infrastructure and settlements. Their findings emphasise the conflict between conservation and adaptation, the significance of nature's inherent mobile and relational values, and the necessity of adopting a resilient, forward-looking management strategy.

References

- Adey, P., Bissell, D., Laurier, E., Merriman, P., Sheller, M. (Eds., 2014). *The Routledge handbook of mobilities*. Abingdon, Routledge.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

- Biasori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (Eds., 2023). *Reimagining Mobilities across the Humanities* (Vol. 2). Abingdon, Routledge.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K. (Eds., 2010). *Mobile methods*. Abingdon, Routledge.
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring Tourism Slow Mobilities. In Biasori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (Eds.). *Reimagining Mobilities across the Humanities*. London, Routledge.
- Cosgrove, D. (1984). *Social formation and symbolic landscape*. London, Croom Helm.
- Cosgrove, D., Daniels, S. (Eds., 1988). *The iconography of landscape*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. DOI: <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Dematteis, G. (1998) La geografia dei beni culturali come sapere progettuale, *Rivista Geografica Italiana*, 105, 25-35.
- DeSilvey, C. (2017). *Curated decay: Heritage beyond saving*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Fullagar, S., Markwell, K. W., Wilson, E. (Eds., 2012). *Slow tourism: Experiences and mobilities* (Vol. 54). Bristol, Channel View Publications.
- Harvey, D. C., Waterton, E. (2015). Landscapes of heritage and heritage landscapes. *Landscape Research*, 40(8), 905-910. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2015.1086563>
- Holtorf, C., Högberg, A. (2021). *Cultural heritage and the future*. Abingdon, Routledge.
- Meini, M. (Ed., 2008). *Mobilità e territorio. Flussi, attori, strategie*. Bologna, Pàtron.
- Merriman, P., Revill, G., Cresswell, T., Lorimer, H., Matless, D., Rose, G., Wylie, J. (2008). Landscape, mobility, practice. *Social & Cultural Geography*, 9(2), 191-212. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649360701856136>
- Pettenati, G. (2022). Why we need a critical perspective on landscape as heritage. In Pettenati, G. (Ed.). *Landscape as Heritage*. Abingdon, Routledge, 1-17.
- Petrini, C. (2015). *Food & Freedom: how the slow food movement is changing the world through gastronomy*. Milano, Rizzoli.
- Robertson, I. J. (Ed., 2016). *Heritage from below*. Abingdon, Routledge.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Vannini, P. (2014). Slowness and deceleration. In Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., Sheller, M. (Eds.). *The Routledge handbook of mobilities*. Abingdon, Routledge, 116-124.



Citation: Gasparini, M. L., & Mariotti, A. (2025). Negotiating between Slow Mobility and Heritagisation: Multi-Stakeholder Perceptions, Uses and Perspective Views over Heritage Landscape. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 7-21. doi: 10.36253/bsgj-7561

© 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.

Negotiating between Slow Mobility and Heritagisation: Multi-Stakeholder Perceptions, Uses and Perspective Views over Heritage Landscape

Negoziando tra mobilità lenta e patrimonializzazione: Le percezioni, gli usi e i punti di vista di molteplici attori sul patrimonio paesaggistico

MARIA LAURA GASPARINI, ALESSIA MARIOTTI

Centre for Advanced Studies in Tourism (CAST), Department for Life Quality Studies, University of Bologna (Rimini Campus), Italy

E-mail: marialaura.gasparin3@unibo.it, alessia.mariotti@unibo.it

Abstract. This paper analyses the perceptions, current uses, and perspective views of a peculiar heritage landscape: a linear walkable and cyclable elevated riverbank. Walking and cycling trails are slow-mobility infrastructures that connect different heritage landscapes at local, regional, and transnational levels. At the same time, the trail is a heritage landscape, constantly reshaped and negotiated by the interactions of humans and nature. To highlight the stakeholders' perspectives towards this specific object, the so-called Percorso Primario, one of the pilot areas of the H2020 project rurAllure, is taken as a case study. Overlapping in the Argenta Municipality (Italy) with the Via Romea Germanica, a medieval pilgrimage route extending from Stade (Germany) to Rome, the Primario trail stretches along the banks of the old "Po di Primario" river, an unmistakable landmark standing out above the almost flat landscape and thus a relevant element of territorial identity. Using a qualitative case study, we explore the locally promoted initiatives to enhance the Primario trail as a slow mobility axis and heritage landscape. By comparing these initiatives with the viewpoints and goals of supra-local actors, we contribute to a better understanding of the contested representations and practices over the same slow mobility infrastructure and its complex heritage-making and governance process.

Keywords: heritage landscape, slow mobility, walking trails, multi-stakeholders' perceptions, tourism.

Riassunto. Questo articolo analizza le percezioni, gli usi attuali e le prospettive future di un patrimonio paesaggistico peculiare: un argine sopraelevato lineare percorribile a piedi e in bicicletta. I percorsi ciclo-pedonali sono infrastrutture di mobilità lenta che collegano diversi paesaggi patrimoniali a livello locale, regionale e transnazionale. Allo stesso tempo, il sentiero è un patrimonio paesaggistico, costantemente rimodellato e negoziato dalle interazioni tra uomo e natura. Per evidenziare le prospettive degli stakeholder nei confronti di questo oggetto specifico, viene preso come caso di studio il cosiddetto Percorso Primario, una delle aree pilota del progetto H2020 rurAllure.

Sovrapponendosi nel Comune di Argenta (Italia) alla Via Romea Germanica, una via di pellegrinaggio medievale che si sviluppa da Stade (Germania) a Roma, il Percorso Primario si estende lungo le rive dell'antico fiume "Po di Primaro", un punto di riferimento inconfondibile che si eleva sul paesaggio quasi pianeggiante, costituendo così un forte elemento di identità territoriale. Utilizzando un caso di studio qualitativo, esploriamo le iniziative promosse a livello locale per valorizzare il sentiero Primario come asse di mobilità lenta e patrimonio paesaggistico. Confrontando queste iniziative con i punti di vista e gli obiettivi degli attori sovra-locali, contribuiamo a una migliore comprensione delle rappresentazioni e delle pratiche contestate relative alla stessa infrastruttura di mobilità lenta e al suo complesso processo di patrimonializzazione e di governance.

Parole chiave: patrimonio paesaggistico, mobilità lenta, percorsi ciclo-pedonali, percezioni degli stakeholder, turismo.

1. Introduction

Walking and cycling trails are slow-mobility infrastructures that connect different heritage landscapes at local, regional, and transnational levels. In recent years, the interest in these linear itineraries connecting small rural destinations across different countries and regions has increased, and policymakers at various levels and intervention scales have supported their development. The EU background policy for tourism has, from 2010 onwards, suggested cultural routes to promote lesser-known or remote European regions¹, while the Italian government has declared 2016 the "Anno dei Cammini"² (year of walking routes). These efforts were made to couple regional development with less impacting forms of tourism. Nevertheless, these walking routes have more to them than the capability to attract visitors. Some are grassroots projects, like the "Cammino delle Terre Mutate" crossing three Italian regions that have experienced significant earthquakes and have, as a primary goal, community engagement to prevent population loss in post-disaster circumstances. Others have strong religious backgrounds, as in the case of Saint James Way, which connects an extensive system of traditional pilgrimage routes across Europe. Besides being slow-mobility infrastructures, all of them are first and foremost contributing to structure the landscape they cross and, by doing so, also its heritage value, constantly reshaped and negotiated by the interactions of humans and nature.

¹ COM 2010, 352 final: "Europe, the world's No 1 tourist destination – a new political framework for tourism in Europe"

² <https://www.beniculturali.it/comunicato/direttiva-del-ministro-2016-anno-dei-cammini-d-italia>

To investigate the role of stakeholders, their perspective views, and their capability to negotiate heritagisation processes and mobility priorities along a walking route, we will use the case study of the "Percorso Primario", which was identified as a pilot area (Mariotti 2023) in a recently concluded H2020 Coordination and Support Action. Funded under the call H2020-SC6-TRANSFORMATIONS-2020, grant agreement n. 101004887, the project "rurAllure – Promotion of rural museums and heritage sites in the vicinity of European pilgrimage routes" aimed at fostering networking among small size cultural institutions in the surroundings of European pilgrimage ways (López Nore et al. 2023) to ensure a better distribution of the impact generated by them.

Overlapping in the Argenta Municipality (Italy) with the Via Romea Germanica, a medieval pilgrimage route extending from Stade (Germany) to Rome, the Primario trail stretches along the banks of the old "Po di Primaro" river, an unmistakable landmark standing out above the almost flat landscape. From a multi-stakeholder and multi-scalar perspective, the route's materiality and use position it perfectly at the intersection between slow mobility and heritage landscape. The Primario trail is a community infrastructure and an iconic heritage landscape element embedding local and supra-local values. The Po Delta region water management (and subsequent landscape transformations) has been pivotal for centuries. Understanding the perceptions and views of actors having different stakes over the same element in this challenging context will contribute to drawing the line toward future strategies, hopefully addressing a much-needed reconnection between society and its natural environment.

After introducing the theoretical foundations supported by existing literature that underpin this article's scientific and disciplinary approach, we will introduce the research context of the case study. In the fourth section, we will explain the methods and materials used to gather original data to answer our research question, followed by the presentation and discussion of results in the fifth section. In the concluding paragraph, we show how the heritagisation and slow mobility negotiation process is scale-sensitive.

2. Heritage Landscape and Slow Mobility Nexus

Heritage and landscape have a long-standing "collaborative conversation" (Harvey, Waterton 2015) since they share several common points. The process of labelling something as heritage, or heritagisation, can be applied to material objects or immaterial phenomena (Bowman et al. 2020). In this sense, landscape is consid-

ered heritage when value is ascribed to it, and it is considered worth preserving as the expression of local cultural identity (Dai Prà, Gabellieri 2022). In line with the European Landscape Convention, considering landscape as heritage goes beyond the outstanding value concept to include ordinary heritage: all kinds of landscape as perceived by the local population.

This changes the perception of landscape (and heritage) from a univocal, static vision of landscape as an external and given scenario (Pereira, Vilaca Dupin 2023) to one that recognises the constantly evolving nature of landscape because of the permanent interaction between society and the environment (Ferrara et al. 2023). The manifold points of view and values that can be assigned to it result in multiple heritage landscapes (Pettenati 2023). In this regard, the concept of Eco-Museum allows for a systemic interpretation of the landscape, where the active participation of the local community helps identify and protect the landscape as heritage (Sturani 2023).

The mobile nature of landscapes (Harvey 2015) is in a constant state of becoming, and it is perceived through different types of mobility. How we relate to landscapes is based on the kind of mobility that transforms them and, at the same time, is conditioned by them. Moreover, mobility is a key category that can help “overcome the fence between nature and culture” (Luchetta et al. 2023, 201), enabling humans to connect with the nature to which they belong.

The negotiation process between heritage landscape and mobilities, especially slow mobilities, materialises in cultural routes and pilgrimage trails. These long-distance itineraries have gained increasing attention from policymakers interested in their local development potential and contribution to achieving complex objectives. Thus, they have been considered “trans-scalar and mobile tourist destinations” (Morazzoni, Rabbiosi 2022, 169). The transnational dimension becomes a competitive advantage, enabling local itineraries to be included in a supra-local network, increasing their visibility and tourism development potential (Mariotti et al. 2021). Consequently, “landscapes are increasingly shaped to be consumed by ‘mobile’ forms of tourism, favouring specific place performances to the detriment of others” (Cisani, Rabbiosi 2023, 165).

Pileri and Moscarelli (2021) proposed the idea of “line-based slow tourism projects”, referring to the potential of considering natural or anthropic infrastructures (such as pilgrimage routes or cycling lanes) as territorial scale instead of the sum of single destinations. What they called “Progetto di territorio” (territorial project) links the core and peripheries and generates development opportunities by inserting marginal places as

part of larger systems, connecting the rich heritage along and near the line.

For a slow mobility infrastructure to effectively become a territorial project capable of leveraging the heritage of the places along the line, the concept of territorial identity (Banini 2017) plays a crucial role. This involves focusing on the relationships and connections that are fostered at a local scale. Proximity is pivotal as it encourages collaborative projects and initiatives that benefit both the residents and the surrounding ecosystems. This approach to territorial identity is highly relevant for the future of communities. However, as Dredge says, “collaborative planning only takes place on those issues on which actors are willing to negotiate and compromise” (2006, 10). Therefore, the outcome will rely on the ability of the involved stakeholders to find common ground among the multiple points of view associated with the landscape-heritage nexus.

3. Case Study: Argenta Municipality and the Primaro Trail

To highlight the role of stakeholder’s, perceptions in negotiating heritage-making and mobility practices, we will use a case study made available in the framework of *ruAllure*, an H2020-funded project targeting the promotion of rural museums and heritage sites in the vicinity of European historic pilgrimage routes. The Primaro trail runs along the banks of the ancient “Po di Primaro” river. In the Argenta municipality (Emilia-Romagna, Italy), it overlaps with a medieval pilgrimage route known as *Via Romea Germanica*, extending from Stade (Germany) to Rome. The landscape here is characterised by its flatness, making this walkable and cyclable elevated riverbank a noticeable landmark.

The history of this territory has always been conditioned by the presence of the Po, a delta river characterised by the formation of several branches and marshlands in its final stretch towards the Adriatic Sea. The Po di Primaro was one of these branches, formed around the IX century. It used to run through the centre of Argenta and constituted a vital waterway between Ferrara and Ravenna until the high medieval times, making Argenta an important port city (Comune di Argenta 1990). However, the so-called Ficarolo rupture in 1152 resulted in a change along the river, with the new branch gaining most of the water (the current Po Grande di Venezia) to the detriment of the Primaro branch, which was considerably reduced and became a secondary waterway, until it completely lost its navigability. At the end of the XVIII, with the digging of the Benedictine Canal, the Reno River

was diverted into the Po di Primaro riverbed (Bolognesi 2019), which was already further removed from the city and in the place we see it today to reach the sea.

While the drainage activity of this territory was always present, it was only between the end of the XIX and the beginning of the XX century that a massive work of land reclamation took place with the drainage consortia and the emblematic figure of the “scarriolanti” (wheel-barrow workers) who raised the embankments, dug the canals, and filled the marshes. Today, the water management system is based on a dense network of canals and drainage mechanisms that, on the one hand, provide water for agriculture and, on the other hand,

in the event of heavy rainfall, allow to drain the water towards the sea and reduce the risk of flooding. The drainage basins of Campotto, Bassarone, and Vallesanta in Argenta are the last inland freshwater reservoirs some 50 km from the coast and have become an oasis for wildlife, allowing the presence of bird species and plants that can rarely be found elsewhere.

The Argenta Marshes (Fig. 1) is the 6th station of the Po Delta Regional Park, which extends over a total area of more than 52.000 hectares in the Emilia-Romagna region, between the provinces of Ferrara and Ravenna. It is shared by the neighbouring region of Veneto, which holds 12.000 hectares in the province of Rovigo.

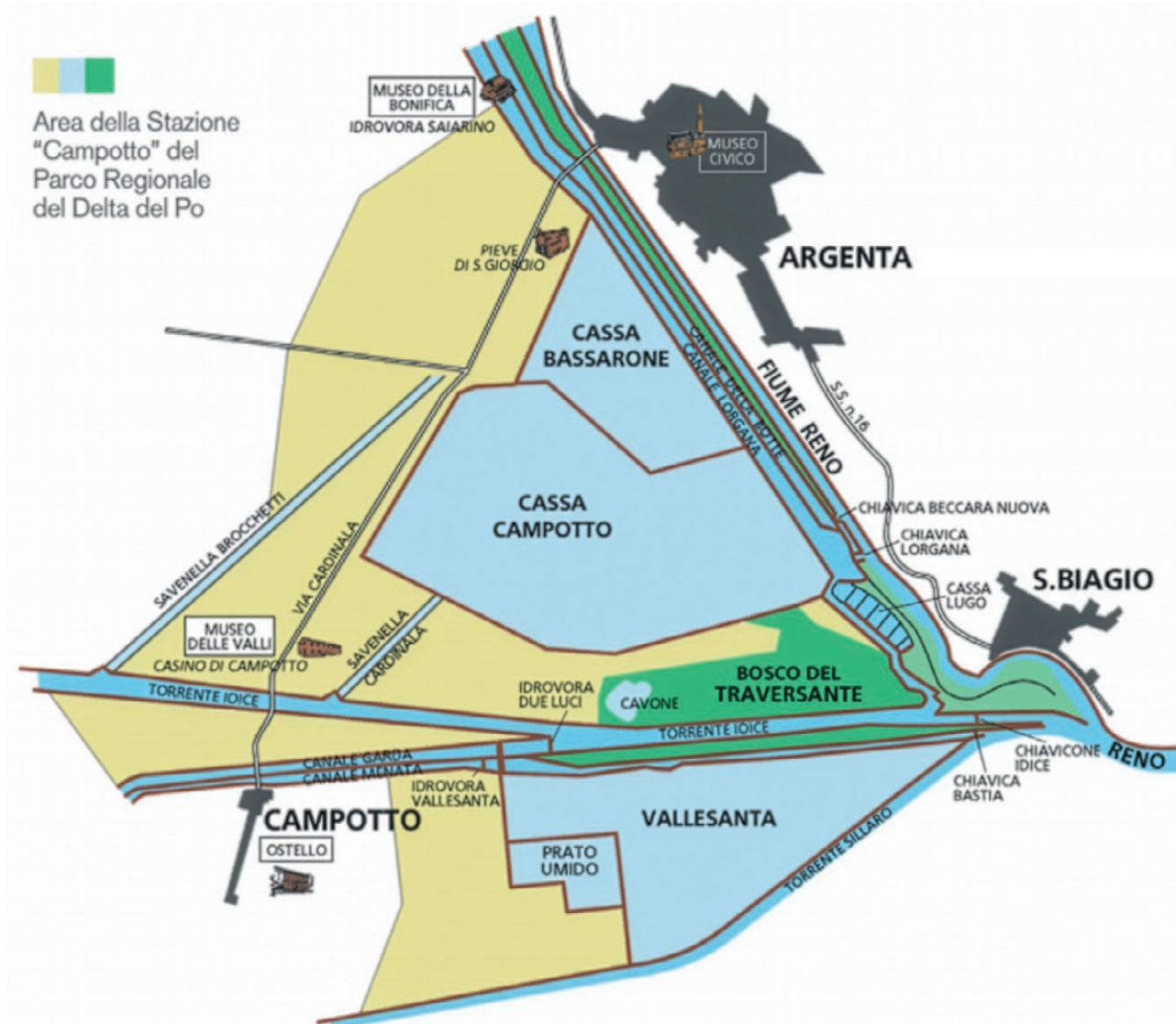


Figure 1. Argenta Marshes - 6th station of the Po Delta Regional Park Emilia-Romagna. Source: Museo delle Valli di Argenta.

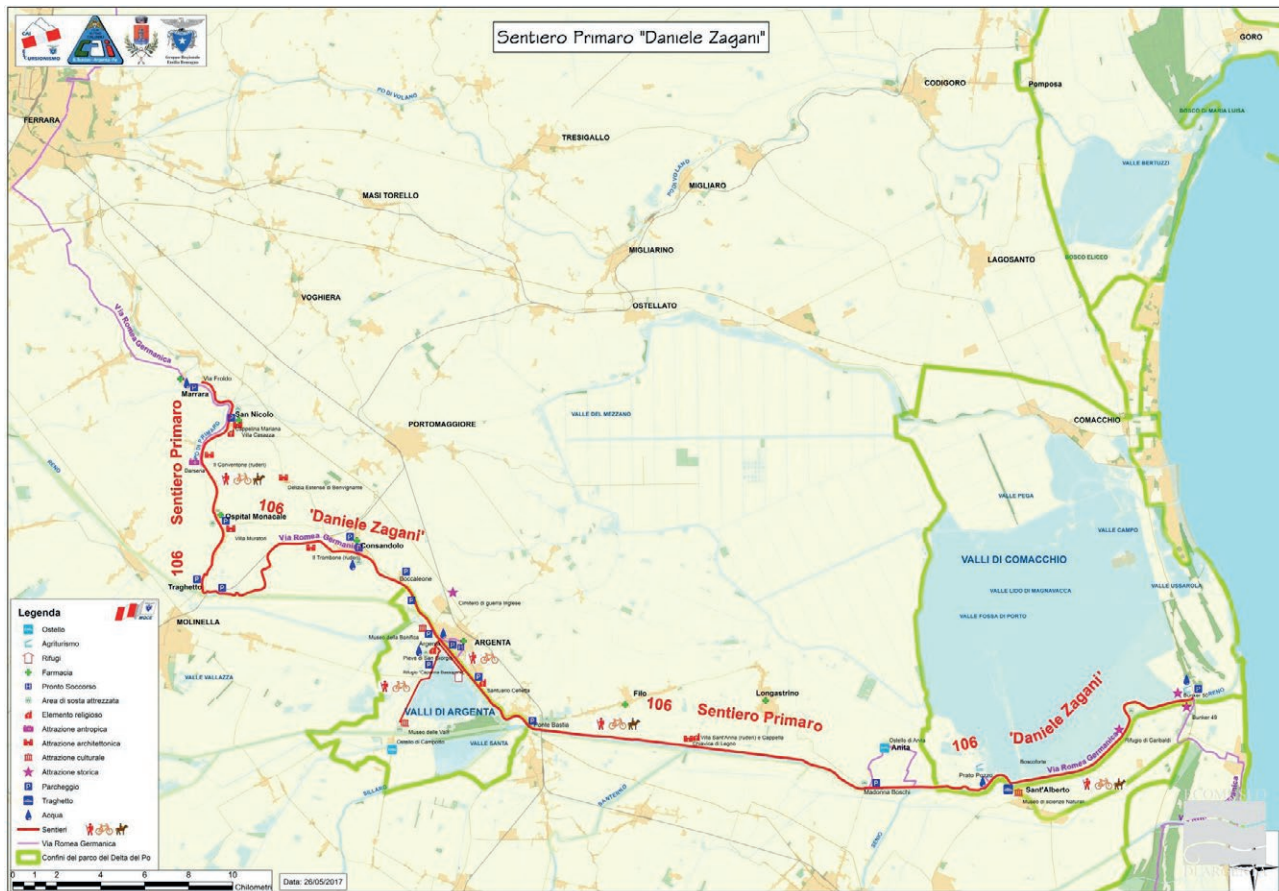


Figure 2. Map of the Primaro Trail (in red), also showing the overlap with the Via Romea Germanica (in violet). Source: Club Alpino Italiano (CAI) Argenta section.

The Po Delta Park is the largest wetland in Europe protected under the Ramsar convention, and due to its unique biodiversity, it also holds several international recognitions, including the UNESCO World Heritage Site “Ferrara and its Delta”, the Man and the Biosphere (MAB) Reserve, and Natura 2000 site.

According to historical accounts, this territory was traversed by pilgrims on their way to Rome along the Via Romea Germanica (VRG) in medieval times. The route was identified by Abbot Albert from Stade (Germany) in 1236 as the best route to Rome from Northern Europe, as documented in his diary. The entire route traverses over 2000 kilometres: 1.092 km in Germany, 83 km in Austria, and 1.046 km through six Italian regions and 119 municipalities. The enhancement and promotion activities carried out by volunteer associations in the three countries led to its recognition in 2020 as a Cultural Route of the Council of Europe³, highlighting its role as

a historical communication axis and contribution to the cultural unity of Europe through the centuries.

The VRG route, particularly the stretch between Ferrara and Ravenna, follows the ancient course of the Po di Primaro River. In the Middle Ages, pilgrims could combine walking with navigation on the river and other small canals to cross this region, known in those days as the “pianura liquida” (liquid plane) (Stopani 2019). Nowadays, this stretch is known by locals as the “Percorso Primaro” (Primaro Trail) (Fig. 2), running along the embankment of the old river (now mainly the Reno River) and constituting a solid element of territorial identity due to Argenta’s bond with it.

4. Materials and Methods

We use a qualitative case study approach (Baxter 2021) to explore the different perceptions, current uses, and perspective views associated with this herit-

³ <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/via-romea-germanica>

age landscape. Fieldwork in the Argenta Municipality took place between 2022 and 2023. It involved multiple methods and sources of information, including participant observation, audio-visual and written material collection, focus groups, semi-structured interviews, and informal conversations with community members. Multi-method case study approaches are appropriate for investigating multi-stakeholder representations, practices, and relationships (Banini 2017) and have been extensively used to understand “perceptive and affective mechanisms defining and influencing interactions” (Meneghello 2021, 14) as in this case. The triangulation of the information collected through different data sources limited personal and methodological biases (Decrop 1999).

Despite drawing from a more comprehensive set of research data collected throughout the *ruAllure* project lifespan, the results of the present paper mainly draw from the data gathered through 24 semi-structured interviews: 14 with local actors and eight with supra-local actors (see Tab. 1 and Tab. 2). The respondents were selected through purposeful sampling (Patton 1990) since we were interested in those stakeholders involved in projects around the Primaro Trail and those having a stake (directly or indirectly) in its future development. These included representatives from local government, tourism businesses, local associations, public-private consortia, regional tourism agencies, and academic institutions. The direct contacts were com-

plemented using the snowballing sampling technique, allowing us to reach other relevant actors.

The interviews lasted, on average, 40 minutes and ranged from 20 to 80 minutes. They were conducted in Italian by the first author. Most of the interviews were face-to-face, and ten were held in Argenta, in the participants' standard settings or a meeting place mutually arranged, such as the multi-purpose cultural centre in Argenta. Two were conducted in Ferrara, and the remaining eight were video calls made using Zoom, which is particularly useful for reaching participants in other cities. An interview protocol was used, including standard leading questions; however, specific topics were adjusted to meet the target audience, their roles, and responsibilities. For instance, the more personal feelings and opinions regarding the Primaro River and trail were asked to local actors and not to supra-local actors who did not have such a close relation with that landscape. All interviews were audio-recorded with the permission of the participants and fully transcribed. Overall, we conducted 15 hours of interviews.

Qualitative content analysis was performed (Miles, Huberman 1994) by following a process of digital data coding using NVivo 14 to organise and reduce the amount of data collected. Following a directed content analysis approach (Hsieh, Shannon 2005), we developed a preliminary list of codes derived from the research aims and the literature on the slow mobility-heritage landscape nexus. To this end, the interview questions were used as a “rough template” (O'Dwyer 2004) to generate these preliminary codes, while new codes emerged inductively as the analysis of transcripts proceeded. Coding was done in Italian by the first author, who is functionally bilingual in Italian and English. Fifty-two codes were developed and grouped under six main themes to address the research questions. Both authors analysed the resulting codes and themes to discuss and verify interpretations, identify patterns and relations, and ensure conceptual equivalence between the data collected in Italian and its English translation for the Results section. The results from the interviews are discussed in an aggregated manner, using (when relevant) verbatim quotes in Italian, maintaining multilingualism to allow the readers to hear the interviewees' voices (O'Dwyer 2004) as well as to avoid the loss of significance in the translation process (Mangen 1999). However, the English translation of these quotes is provided as a footnote.

5. Results and Discussion

In this section, we discuss the data collected through the interviews with local and supra-local actors

Table 1. Local (Argenta) stakeholders interviewed. Source: the authors.

Local Actors Code	Type of Organization	Duration (h:min:sec)	Number of pages	Number of words
LA1	Eco-museum	00:31:39	6	3871
LA2	Municipality	00:45:00	8	5133
LA3	Eco-museum	01:02:47	13	8992
LA4	Tourism service provider	00:51:15	10	7097
LA5	Eco-museum	00:19:34	5	3023
LA6	Municipality	00:06:30	2	1008
LA7	Municipality	00:16:45	5	2629
LA8	Tourism service provider	00:35:22	9	5325
LA9	NGO	00:55:58	10	6617
LA10	Tourism service provider	00:22:48	5	3251
LA11	NGO	01:10:51	11	7567
LA12	Catholic Church	00:31:45	7	4051
LA13	NGO	00:48:03	9	6033
LA14	Tourism service provider	01:23:38	15	10617
Total		9:41:55	115	75214

Table 2. External (supra-local) stakeholders interviewed. Source: the authors.

External Actors Code	Type of Organization	Duration (h:min:sec)	Number of pages	Number of words
EA1 (1 st interview)	NGO	00:56:19	12	8372
EA1 (2 nd interview)		00:53:11	10	7302
EA2	Tourism sector (private)	00:49:03	11	7982
EA3	Po Delta Regional Park (Emilia-Romagna)	00:36:30	8	5128
EA4 (1 st interview)	Tourism sector (public)	00:18:33	4	2324
EA4 (2 nd interview)		00:37:54	8	4899
EA5	Tourism sector (public)	00:36:12	7	4279
EA6	Local Action Group	00:26:08	6	3683
EA7	NGO	00:40:49	8	5394
EA8	Research consultants (Academia)	00:57:49	9	6667
Total		6:52:28	83	56030

that help us address our research question on the perceptions, uses, and perspectives of the Primaro trail. To do so, we use three analytical categories:

- Past: referring to the history, feelings, and memories related to the river, the trail, and the territory.
- Present: current perceptions, uses, and projects regarding the trail.
- Future: vision, aspirations, and expectations for the trail and territory.

This approach, integrating a timeframe perspective in the analysis of collected data, will allow us to better discuss the negotiation process between mobility and heritagisation of the Primaro trail.

5.1. Past (History, Feelings, Memories)

The inhabitants of Argenta perceive the Po di Primaro River as an essential element of territorial identity. The vicissitudes this territory has experienced through centuries are directly linked to its landscape's transformations by the constant negotiation between man and nature to allow life in these marshlands. Even if the Primaro River has gradually silted up and the waters from the Reno River have been placed in its riverbed more than two centuries ago, the river has left a mark in people's memories. In fact, for many locals, the Reno River is still called Po:

io quando ero un bambino pensavo che i miei genitori forse ignoravano i nomi dei fiumi, perché quando si andava di là dal Reno, loro [...] in dialetto dicevano andiamo di là dal Po (LA1)⁴.

⁴ When I was a child, I thought that my parents probably didn't know the names of the rivers, because when we went across the Reno, they [...] used to say in dialect let's go across the Po.

The physical mark of the river in the territory can also be perceived. Via Matteotti, for example, cutting the centre of Argenta, used to be the original riverbed, that was pushed further away when the Reno was placed into the Primaro riverbed to avoid the danger of flooding (LA1, LA2).

The Primaro trail runs along the Reno embankment. It is an essential landmark of this territory, being probably the highest embankment in Italy (LA9), built manually at the end of the XVIII century by the extraordinary work of the "scarriolanti" (wheel-barrow workers). The importance of the trail is also given by the fact that it connects the active delta of the Po River (which has been artificially moved northwards) with the historic delta, which used to be in this area centuries ago (EA3). However, the awareness of the close relation of Argenta with water is slowly being lost by the new generations that did not experience this transformation:

la gente in effetti, a parte alcuni, non ricorda più questo legame che non è solo un legame naturalistico, visto che è un parco naturale, ma è anche un legame storico, culturale, antropologico, che però si sta perdendo in effetti, e quindi quel percorso lì secondo me ci può aiutare a tenere un po' in vita questo piccolo legame (EA3)⁵.

Finally, the memories of several local actors (LA2, LA4, LA8, LA11, LA13) are attached to the visionary project⁶ led by the Italian Alpine Club (CAI) and the

⁵ People in fact, apart from a few, no longer remember this bond, which is not only a naturalistic bond, since it is a natural park, but also a historical, cultural, anthropological bond, which is in fact being lost, and so that path there, in my opinion, can help us keep this little bond alive.

⁶ *Progetto Primaro: un disegno per l'ambiente*. Progetto di massima per la valorizzazione ed organizzazione di un percorso lungo il Po di Primaro da Ferrara al mare.



Figure 3 (a, b). Embankment in front of Argenta and Reno riverbed covered by vegetation. Source: the authors.

Municipality of Argenta in the 1990s to enhance the old riverbed by transforming it into a cyclable and walkable trail, even navigable in certain parts, linking Ferrara to Ravenna. The trail is now an official CAI trail (number 106) dedicated to Daniele Zagani, a late club member remembered as the project's founding father.

5.2. Present (Current Perceptions, Uses, Projects)

The current perceptions and uses of the Primaro Trail can be summarised in three main ways: a) a community infrastructure, b) a tourist infrastructure, and c) a water management/ protected area infrastructure.

a) *Primaro Trail as Community Infrastructure*

For Argenta's inhabitants, the Primaro trail is mainly perceived as a place for strolling on the weekends or practice exercise, especially the areas located near the San Giorgio parish and the Valle Santa wetlands (Fig. 1), which are accessible to the public despite being within the limits of the Po Delta Park. However, the Reno River is not easily accessible, and the high embankment, together with the vegetation that grows along it (Fig. 3), acts as a barrier to access the river visually and physically. In the past, locals would swim in the river (LA2, LA4), but at present, some inhabitants have never had access to it (EA1).

This aspect of the embankment, perceived as a barrier between the realm of man (the Argenta city) and the realm of nature (the Po Delta Park), has been the object of several initiatives led by the Municipality, where the Primaro trail is considered the central element to recover the bond of citizens with the territory. Recent projects

in collaboration with local and supra-local actors experimented with new methodologies for citizens' participation using arts, such as theatre plays, walking performances, open assemblies in the middle of the Po Delta Park forest, etc. The aim was to regain this connection with the river and Argenta wetlands, understand its fragility, negotiate new ways for dwelling in this territory, and balance conservation, water management, and recreation uses (EA1, EA3, LA7).

[...]si sta cercando ultimamente di recuperare anche un po' il rapporto con l'abitato di Argenta [...] Cioè vedere qual è la relazione tra Argenta paese e il fiume e non soltanto tra il fiume e le valli, tra il fiume e il mare. Questo è un segno, insomma, un segno positivo (LA2)⁷.

The initiative to launch a Regional Observatory of the Argenta Landscape, born as a spin-off of the "Primaro trail: community infrastructure" project⁸, will have the Primaro River and trail as a backbone. "Il primaro è il collegamento dei nostri paesaggi, quindi sarà sempre protagonista" (LA7)⁹. Once constituted, this observatory will join the Emilia-Romagna network of regional observatories, formed by local governments and territorial actors interested in enhancing their landscape.

⁷ [...] recently we have been trying to recover a bit the relationship with the town of Argenta [...] That is, to see what the relationship is between the town of Argenta and the river, and not just between the river and the marshes, between the river and the sea. This is a sign, in short, a positive sign.

⁸ <https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/la-legge-e-il-bando/schede-progetti/bando-2021/percorso-primaro-infrastruttura-di-comunita>

⁹ The Primaro connects our landscapes, so it will always be the protagonist.

Since the Primaro trail is the only infrastructure that holds together almost all hamlets of the municipality, several actors (LA3, LA5, LA9, LA13) perceive it as an opportunity to gain a greater sense of belonging to Argenta and contribute to building the identity of the place, not an easy task in a territory spread along thirteen hamlets, bordering three provinces and speaking four dialects.

Comunque diciamo che effettivamente negli ultimi vent'anni ci sentiamo molto più parte del comune di Argenta, quindi sì, il fiume, l'argine diciamo, che è sempre stato lì [...] è veramente frequentato in tutto il suo percorso, quindi ha contribuito diciamo ad unire.. ad unirci di più (LA9)¹⁰.

In this sense, the internal mobility aspect is highlighted, as the trail allows the smaller hamlets to reach Argenta using a soft mobility infrastructure (LA6). Indeed, investments thanks to European and/or national funding have been devoted to improving the physical infrastructure (LA7), namely the maintenance of the trail along the stretches near the main town of Argenta.

b) *Primaro Trail as Tourist Infrastructure*

The second crucial use recognised for the trail concerns its tourist potential as a slow mobility infrastructure, able to cater to the growing demand for outdoor tourism experiences, such as biking or walking tourism, becoming an opportunity for local development. Local actors recognised this tourist potential only a short time ago; this is because tourism was not among the main economic activities of Argenta, which were based on agriculture and construction, activities that have largely reduced their contribution to the local economy (LA13).

Several actors acknowledged a "cycling vocation" to this territory (LA7, LA11, LA13, EA2, EA6), being a completely flat land, and the Primaro trail as an axis connecting Argenta with two important destinations such as Ferrara and Ravenna. Indeed, FAR Gravel (standing for Ferrara-Argenta-Ravenna) is a cycling event launched in 2018 by local entrepreneurs to generate economic development, bringing cyclists for one weekend to the Primaro and surrounding gravel trails.

Seeking to develop further a strategy to attract this kind of tourism, the Municipality has sought advice from an academic partner, which, in 2021, proposed

several actions to develop a supra-local project along the Primaro trail. As part of the considerations regarding the characteristics of a territorial project along the trail, the consultants highlighted the connecting role of the Primaro Trail, respecting two national cycling lanes: The Ven-To (680 km between Venezia and Torino) and the Adriatic Cycling Lane (820 km from northern to southern Italy). In turn, these cycling lanes enable the connection with other transnational cycling lanes from the Eurovelo¹¹ network.

come avrai visto il Percorso Primaro oggi è una piccola parte di questo segmento, mentre invece per noi è importante che arrivi poi a collegarsi anche con Ven-To a Ferrara e con la Ciclovia Adriatica a Ravenna, in un'ottica di rete, che quindi non rimanga un segmento isolato nel Delta del Po (EA8)¹².

Along these lines, the Ferrara Mobility Agency¹³ recently promoted an agreement among municipalities and other public and private institutions (EA2, EA3, LA6), in which they sought a commitment to develop (or maintain) cycling lanes that connect places at least at the provincial level and better yet, that are part of national or transnational circuits.

Besides these initiatives mainly addressing the slow mobility issue, the Primaro trail is part of a recently rediscovered historic pilgrimage route: The Via Romea Germanica (VRG), and as such, it is promoted by a national level association entrusted with its management, as well as the regional tourism body, as part of the Emilia-Romagna circuit of twenty-one walking trails. These supra-local actors are interested in the route's systemic dimension and are unaware of the Primaro trail's existence (EA4, EA7). The superposition of both trails can be seen in figure 2 above, and the variety of signalling along the trail in figure 4.

While the Argenta Municipality is not a member of the association managing the VRG, the Eco-museum of Argenta actively promotes the Primaro trail as a stretch from the VRG through different channels. Moreover, service providers that have come to know about this pilgrimage route have got themselves directly in contact with the association (LA4, LA8, LA14), which suggests their interest in advertising their offer in connection with this pilgrimage route and also being able to provide

¹⁰ In any case, let's say that in the last twenty years we have actually felt much more part of the municipality of Argenta, so yes, the river, the embankment, let's say, which has always been there [...] is really frequented throughout its course, so it has contributed, let's say, to unite us more.

¹¹ <https://en.eurovelo.com/>

¹² as you may have seen, the Primaro trail today is a small part of this segment, while for us it is important that it also connects with Ven-to in Ferrara and the Adriatic cycle route in Ravenna, in a network perspective, so that it does not remain an isolated segment in the Po Delta.

¹³ <https://ami.fe.it/progetto/progetto-ciclovie/>



Figure 4 (a, b). Different signalling along some stretches of the trail, including the VRG and the Primaro Trail. Source: the authors.

information to the pilgrims they host. Similarly, supra-local actors with tourism promotion and local development stakes (EA2, EA4, EA5, EA6) consider the pivotal role of service providers along the trail, supporting the tourist offer and the territorial economy.

c) *Primaro Trail as Water Management Infrastructure/Protected Area*

A third and critical role that emerged from the interviews and fieldwork in Argenta is that the Primaro trail is an integral part of the water management system, aside from being a slow-mobility infrastructure. Today's landscape is very different from how it used to be before the land reclamation works. The wetlands, part of the 6th station of the Po Delta Regional Park, have been formed thanks to the artificial basins created by the drainage consortium to act as water reservoirs. These newly formed habitats resemble how the Padana plain used to look centuries ago and have enabled a variety of animals (mainly birds) and plant species to thrive, being the only freshwater wetlands within the Po Delta Park. However, these ecosystems are not self-sustaining, so

man-management is fundamental for their conservation (LA1, EA3).

Managing this fragile landscape is crucial to reducing the risks for the local population, as it was seen in 2023 with the flooding in Emilia-Romagna, affecting cities nearby Argenta (LA1, EA1). This dramatic event highlighted that constant water management and conservation cannot be taken for granted and that the role of the several land reclamation consortia in this territory should be better understood, especially by younger generations (LA4). The role of the Eco-museum of Argenta as a collective actor involving the Land Reclamation consortium, the Po Delta Park, and the Municipality is also crucial, providing a joint interpretation of this landscape and raising awareness about its value.

5.3. Future (Vision, Aspirations, Expectations)

Both local and supra-local actors agree on the Primaro trail's significant potential for Argenta in terms of community and tourist uses. Citizens' awareness regarding the heritage value of the trail positively influences



Figure 5. Bonifica Renana water-pumping plant and artificial channels. Headquarters of the Land Reclamation Museum. Source: Sergio Stignani.

the tourist appeal of the territory, not only the protected area, which was already recognised, but also the city of Argenta and its hamlets, thanks to the recovered link with the old river and its embankment.

Quindi c'è un duplice ruolo della ciclovía Primaro: un ruolo turistico e di lunga percorrenza e un ruolo invece più locale per i cittadini, che serve anche però a rendere sostenibile nel tempo la conservazione delle valli, perché se la gente non si interessa degli ambienti che ha vicino a casa, poi finisce che nessuno se ne interessa più. E dato che sono tutti ambienti relitti e artificiali tutto sommato anche nella gestione senza attenzione da parte delle comunità locali non si mantiene nulla, perché non sono più inseriti in un ecosistema che si autosostiene (EA3)¹⁴.

All actors interviewed considered the transnational dimension critical and an opportunity to be part of a larger circuit that can bring further benefits in terms of visibility. However, most inhabitants largely ignore this dimension, and the trail is not yet perceived as a long-distance communication axis. "C'è tutta una potenzialità enorme da sviluppare tuttora perfettamente sconosciuta" (LA8)¹⁵. Some of the interviewees advocate for cancelling the local dimension in favour of a more homogene-

ous image, avoiding the current superposition of signalling along the same trail, which creates confusion. "Ma il Percorso Primaro deve sparire, secondo me. Bisogna cancellare il nome e dare un'identità più nazionale, più... di lunga percorrenza" (LA8)¹⁶. Therefore, the challenge is to conciliate the local and transnational aspects; one aspect should not exclude the other, as one of the interviewees points out:

La cosa molto interessante e molto complicata è riuscire a far capire che c'è questa interscalarità tra dimensione di prossimità e dimensione di vastità. Il caso del Primaro è molto interessante da questo punto di vista, perché deve tenere insieme queste due dimensioni (EA8)¹⁷

While for some actors, the trail can be used and planned for both purposes (cycling and walking), there is the concern about how slow biking is and whether projecting a cycling lane accessible "to all" (in terms of cyclists) is not excluding other users (such as walkers). A mixed-use trail for both walkers and bikers is an aspiration that some of the interviewees have mentioned:

credo che forse stiamo inquadrando la soluzione dal punto di vista sbagliato, cioè non dobbiamo asfaltarla [...] Lo dobbiamo solamente rendere più regolare. E credo che questo non darà fastidio al camminatore. [...] Quindi mi viene da dire che potrebbe essere qualcosa per tutti e due, non solo per targhetizzare il ciclista, ma perché sia fruibile per pedoni, percorso ciclo-pedonale (LA13)¹⁸

This double use as a cycling and walking trail should take into consideration that the trail develops in great part within a protected area, so all these issues need to be negotiated with the Park authorities. In this sense, a proposal suggests a collaborative approach, working jointly between the Municipality and the Po Delta Park. This partnership will ensure that the stretch of the trail between Argenta and Anita is added to the Park, securing funding for the path's maintenance in line with the conservation goals (EA3).

¹⁴ So there is a dual role for the Primaro cycling trail: a touristic and long-distance role and a more local role for citizens, which also serves, however, to make the conservation of the valleys sustainable over time, because if people do not take an interest in the environments they have close to home, then no one will take an interest in them. And since they are all relict and artificial environments, without the attention from local communities to its management nothing is maintained, because they are no longer part of a self-sustaining ecosystem.

¹⁵ There is a huge potential to be developed that is still completely unknown.

¹⁶ But the Primaro trail has to disappear, in my opinion. The name must be erased and a more national, long-distance identity should be given.

¹⁷ The very interesting and very complicated thing is to be able to make people understand that there is this interscalarity between the dimension of proximity and the dimension of vastness. The case of the Primaro is very interesting from this point of view, because it has to hold together these two dimensions.

¹⁸ I think maybe we are framing the solution from the wrong point of view, that is, we don't have to asphalt it [...] We just have to make it more even. And I think that won't bother the walker. [...] So it seems to me that it could be something for both, not just to target the cyclist, but for it to be usable for pedestrians too, a cycle-pedestrian path.

Finally, for many actors (LA1, EA1, EA3), this should also address the concern that the trail becomes a highway for bikes to be traversed fast without stopping and spending time in the area to appreciate it and to generate positive economic impacts.

il percorso ciclo-pedonale non può e non deve essere un'autostrada per le bici. Quello sarebbe un qualcosa che, in realtà, disequilibra questo processo di consapevolezza, di ravvicinamento (EA1)¹⁹.

fare in modo che la gente capisca che è bello andare in bicicletta ma è bello andarci piano e guardarsi intorno [...] vieni nelle Valle di Comacchio, goditele. È uguale per le Valli d'Argenta, quindi un percorso fatto con calma [...] permette anche di visitare ciò che si ha intorno (EA3)²⁰.

5.4 *Negotiating Uses: Between Slow Mobility and Heritage Landscape*

The results discussed above show that stakeholders perceive the Primaro trail differently, recognising multiple uses and assigning specific values according to their background, role and interest towards this heritage landscape. The scale to which the stakeholder belongs also influences this perception. Overall, three main uses are recognised for the trail, namely 1) community infrastructure, 2) tourist infrastructure, and 3) water management/ protected area.

The heritagisation aspect emerges locally, while supra-local actors perceived the trail mainly as a mobility infrastructure and tourist resource. This might be explained by the fact that actors involved in tourism promotion and rural development are concerned with leveraging the existing assets of the local territories. In the words of one of these actors: “mappiamo quello che c'è, diamo consapevolezza agli operatori di quello che c'è” (EA2)²¹. Instead, local actors are those directly engaged in the process of identifying the elements to be considered heritage, in line with the Faro Convention and European Landscape Convention that put local communities at the centre of the heritage-making process.

Undoubtedly, the work of the Land Reclamation Consortium managing water and the Po Delta Regional Park, preserving the ecosystems formed by the artificial

water basins, is complementary and paramount to maintaining the delicate equilibrium of this fragile environment. Although these water basins recreate the natural environment once present in the Padana Plain, the landscape of the Argenta Marshes is completely anthropic. Therefore, the work of the Land Reclamation Consortium to maintain these habitats should be further valued. Due to the unfortunate floods in the Emilia-Romagna region in May 2023, the level of awareness has been raised, especially among young people, about the importance of maintaining this delicate balance, every time subject to more risks due to extreme weather events and progressive changes in climate.

The current debate among local and supra-local actors mainly revolves around whether the Primaro trail should be developed as a cycling lane or a walking trail. The current municipal administration's vision is to develop a cycling lane that is accessible to all types of users and that can become an axis that connects Argenta with Ferrara and Ravenna and, from there, with other national and European cycling lanes. This connecting element has remained imprinted in the minds of many of the interviewees as an opportunity for the tourist development of Argenta and the Po Delta territory. While all interviewees phrase the transnational dimension of the trail, this is also conditioned to whether the trail is considered a cycling lane (in that case, the benchmark becomes the Eurovelo Network) or a walking trail, in which case the VRG and the Council of Europe Cultural Routes programme is the reference point.

The multi-level dimension of the routes can be a competitive advantage that allows for local itineraries, such as the Primaro trail, to be inserted into a supra-local network, increasing their visibility and development potential (Mariotti et al. 2021). This is, in fact, the expectation behind developing these “line-based slow tourism projects” (Pileri, Moscarelli 2021), where the planning dimension concerns the line rather than the single destinations. However, these “transcalar and mobile tourist destinations” (Morazoni, Rabbiosi 2022, 169) impact the landscape and condition its uses, favouring certain performances to the detriment of others (Cisani, Rabbiosi 2023).

We argue that a balance should be found between maintaining the local identity element and acknowledging the value of being part of a larger project. While these dimensions are not incompatible, the heritage-making process belongs to the local level, where place attachment is felt. In this case, the Primaro trail is the one charged with meanings since the identity of the place (Banini 2017) is related to the old river. The recently re-discovered VRG can be an added territorial

¹⁹ the cycle lane cannot and must not be a highway for bicycles. That would be something that actually unbalances this process of awareness, of rapprochement.

²⁰ make people understand that it's nice to ride a bike but it's nice to ride slowly and look around [...] you come to the Comacchio Valleys, enjoy them. It's the same for the Argenta Valleys, so a journey done slowly [...] also allows you to visit what's around you.

²¹ we map what is there, we make operators more aware of what is there.

value, but it is not rooted in the territory yet; locals do not know about it, but instead know well the history of this river and the revitalization project led by local actors since the 1990's.

The Argenta Municipality has a pivotal role to play since it must protect this heritage landscape, ensure the correct functioning of the water management system, and involve the local community, trying to recover the bond between citizens and the landscape by promoting projects that seek to negotiate between conservation, mobility and community uses. Seeing the Reno embankment as a link between the realm of man (the city) and the realm of nature (the protected area) can help “overcome the metaphorical fence between nature and culture” (Luchetta et al. 2023, 201). Actually, the whole territory is part of the Eco-museum of Argenta, which has the mission of interpreting the territory jointly, relating the work of water management (Land Reclamation Museum), conservation of the nature oasis (Argenta Marshes), the relationship between man and nature (Marshes Museum) and the history of the city and its settlements (Civic Museum), all conditioned by the presence of water. Indeed, the Eco-museum is formed by the agreement of key stakeholders such as the Municipality, the Land Reclamation consortium, the Po Delta Regional Park, and the Ravenna Catholic Church. Precisely, these actors are those interested in the heritagisation process more than the supra-local actors, who are interested in the tourist aspects and the mobility infrastructure.

Even if the Po Delta Park goes beyond the local level, it is strongly rooted in the territory as the Argenta Marshes comprise its 6th station. The Park is willing to take up a leading role to overcome the current fragmentation since each municipality is only interested in the stretch of the trail crossing their territory, lacking an overarching vision, so the park could provide that systemic vision needed for long-distance trails. Moreover, the Park does not see the Primaro trail only as a slow-mobility infrastructure but as a heritage landscape, connecting the old Po delta and the current delta, with an important role in raising awareness among inhabitants on the conservation aspect, maintaining the balance of this fragile and anthropic landscape. The local community participation as the custodian of this landscape is a prerequisite for its protection and correct management (Sturani 2023).

Besides being a tourist infrastructure, the particularity of the Primaro trail is that it is a water management infrastructure first of all, an integral part of the drainage system still in use by the Land Reclamation Consortium, whose main purpose is to channel water and protect Argenta from flooding. Slow tourism can be an

additional use, but constantly negotiating with the water management use that conditions mobility.

6. Conclusions

This paper aimed to analyse the different perceptions of local and supra-local actors associated with a particular heritage landscape and slow-mobility infrastructure: The Primaro trail in the Argenta Municipality. To do this, we employed three analytical categories: past (history and memories), present (current uses), and future (long-term vision) dimensions, which were explored through fieldwork and semi-structured interviews.

We found that the current debate mainly focuses on the mobility and connectivity aspects of the Primaro trail, namely its uses as a cycling or walking trail, while the heritagisation of this landscape is left in a secondary position. More attention should be given to the heritage value of the trail so that the debate concentrates on more than just the mobility issue, especially since the conservation of the landscape conditions mobility. The evolution of this landscape has been shaped by the presence of water, and human mobility is conditioned, now as it was in the past, by the mobilities of water (Luchetta et al. 2023). The opportunity is given to valorise this heritage, recognising the embankment as a slow-mobility infrastructure and a link to relate inhabitants with their surroundings (Pereira, Vilaca Dupin 2023). Otherwise, mobility can be compromised if this water landscape is not adequately maintained.

Considering the Primaro trail's identity value for local inhabitants, awareness should be raised about the need to protect this fragile environment while also exploiting the opportunity to revitalise the territory thanks to its position as a communication axis with Ferrara, Ravenna, and Europe. The Primaro trail, as a tourist infrastructure, could bring back a new vitality to the riverbank, as it once had through other economic activities.

The Eco-museum of Argenta emerges as a critical actor in this negotiation between slow mobility and heritage landscape over the Primaro trail. The municipality, the Po Delta Park, and the Land Reclamation Consortium are all involved in the eco-museum, and its mission is to interpret the territory jointly. These actors must find “windows of collaboration” (Dredge 2006) to agree on a shared strategic vision for this heritage landscape.

This long-term vision should also address the governance of the Primaro trail to better balance contested uses and perspective views. Currently, several actors are involved, but no working group periodically meets

to discuss these issues. An opportunity arises with the recently launched Regional Observatory of Argenta Landscape, which could be the interlocutor that moves up the heritage aspect from the local to the supra-local scale. Moreover, a supra-local actor such as the Po Delta Regional Park might be well suited for this coordination role between the municipalities, negotiating the Primaro trail mobility and heritage values.

References

- Banini, T. (2017). Proposing a Theoretical Framework for Local Territorial Identities: Concepts, Questions and Pitfalls. *Territorial Identity and Development*, 2(2), 16-23. DOI: <https://doi.org/10.23740/TID220172>
- Baxter, J. (2021). Case Studies in Qualitative Research. In Hay, I., Cope, M. (Eds.), *Qualitative Research Methods in Human Geography (Fifth edition)*. Don Mills, Oxford University Press, 109-124.
- Bolognesi, B. (2019). Quando Argenta era un castello. *Annali online Sezione di Lettere*. Supplemento 14: Rinascimento argentano. Arti, architettura, storia, archeologia, 200-225. DOI: <https://doi.org/10.15160/1826-803X/2240>
- Bowman, M., Johannsen, D., Ohrvik, A. (2020). Reframing Pilgrimage in Northern Europe: Introduction to the Special Issue. *Numen*, 67(5-6), 439-452. DOI: <https://doi.org/10.1163/15685276-12341597>
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring Tourism Slow Mobilities. In Biasiori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (Eds.). *Reimagining mobilities across the humanities*, 2, 156-169. DOI: <https://orcid.org/0000-0002-2470-7962>
- Dai Prà, E., Gabellieri, N. (2022). Regione storica e umanizzata. In Gavinelli, D., Bolocan Goldstein, M. (Eds.). *Regioni e regionalizzazione: Lo spazio-mondo in divenire*. Milano, Pearson, 57-75.
- Decrop, A. (1999). Triangulation in Qualitative Tourism Research. *Tourism Management*, 20(1), 157-161. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00102-2](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00102-2)
- Dredge, D. (2006). Networks, Conflict and Collaborative Communities. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(6), 562-581. DOI: <https://doi.org/10.2167/jost567.0>
- Ferrara V., Ekblom, A., Wästfelt, A. (2023). From Landscape as Heritage to Biocultural Heritage in a Landscape: The Ecological and Cultural Legacy of Millennial Land Use Practices for Future Natures. In Pettenati, G. (Ed.). *Landscape as Heritage: International Critical Perspectives*. Abingdon, Routledge, 80-90.
- Harvey, D. (2015). Landscape and Heritage: Trajectories and Consequences. *Landscape Research*, 40(8), 911-924. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2014.967668>
- Harvey, D. C., Waterton, E. (2015). Editorial: Landscapes of Heritage and Heritage Landscapes. *Landscape Research*, 40(8), 905-910. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2015.1086563>
- Hsieh, H. F., Shannon, S. E. (2005). Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277-1288. DOI: <https://doi.org/10.1177/1049732305276687>
- López Nores, M., Pazos Arias, J.J., Reboreda Morillo, S., Penín Romero, O. (2023). The Horizon 2020 project rurAllure. Studying ilgrimage as slow tourism, territorial development, social cohesion. *La Rivista di Engramma*, 204, 11-20.
- Luchetta, S., Castiglioni, B., Varotto, M. (2023). Moving Dolomites: The Heritage Value of an Ordinary Mountain Landscape. In Pettenati, G. (Ed.), *Landscape as heritage: International critical perspectives*. Abingdon, Routledge, 194-203.
- Mangen, S. (1999). Qualitative Research Methods in Cross-National Settings. *International Journal of Social Research Methodology*, 2(2), 109-24. DOI: <https://doi.org/10.1080/136455799295087>
- Mariotti A. (2023). Thermal Heritage on the Ways to Rome. The Role of Knowledge for Enriching Tourism Experiences Along Three Italian Pilgrimage Ways. *La Rivista di Engramma*, 204, 21-34.
- Mariotti, G., Camerada, M. V., Lampreu, S., Carrus, S. (2021). Vocación turística de los itinerarios religiosos y perspectivas de desarrollo territorial: El Camino de Santu Jacu en Cerdeña (Italia). *Revista Galega de Economía*, 30(3), 1-23. DOI: <https://doi.org/10.15304/rge.30.3.7549>
- Meneghello, S. (2021). The Tourism-Landscape Nexus: Assessment and Insights from a Bibliographic Analysis. *Land*, 10(4), 417, 1-25. DOI: <https://doi.org/10.3390/land10040417>
- Miles, M. B., Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Second edition. Thousand Oaks, Sage Publications.
- Morazzoni, M., Rabbiosi, C. (2022). Regione Turistica. In Gavinelli, D., Bolocan Goldstein, M. (Eds.). *Regioni e regionalizzazione: Lo spazio-mondo in divenire*. Milano, Pearson, 157-180.
- O'Dwyer, B. (2004). Qualitative Data Analysis: Illuminating a Process for Transforming a 'Messy' but 'Attractive' 'Nui-

sance'. In Humphrey, C., Lee, B. (Eds.). *The Real Life Guide to Accounting Research: A Behind-the-Scenes View of Using Qualitative Research Methods*. Amsterdam, Elsevier, 391-407.

Patton, M. Q. (2010). *Qualitative research & evaluation methods*. Third edition. Thousand Oaks, Sage Publications.

Pereira, E., Vilaca Dupin, L. (2023). Remaking a Landscape After the Trauma: The Brumadinho Dam Catastrophe and the Memorial for the Victims. In Pettenati, G. (Ed.). *Landscape as Heritage: International Critical Perspectives*. Abingdon, Routledge, 148-158.

Pettenati, G. (2023). Why we Need a Critical Perspective on Landscape as Heritage. In Pettenati, G. (Ed.), *Landscape as Heritage: International Critical Perspectives*. Abingdon, Routledge, 1-17.

Pileri, P., Moscarelli, R. (2021). From Slow Tourism to Slow Travel: An Idea for Marginal Regions. In Pileri, P., Moscarelli, R. (Eds.). *Cycling & Walking for Regional Development. How Slowness Regenerates Marginal Areas*. Cham, Springer Nature Switzerland, 3-16. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-44003-9_1

Progetto Primaro: Un disegno per l'ambiente (1990). *Progetto di massima per la valorizzazione ed organizzazione di un percorso lungo il Po di Primaro da Ferrara al mare*. Comune di Argenta, Club Alpino Italiano (Sezione di Argenta), Pro LOCO di Argenta.

Stopani, R. (2019). *Vie Romee, Dall'alto medievale Via Francigena alla Pluralità di Percorsi Romipeti del Basso Medioevo*. Fano, Centri Studi Romei.

Sturani, M. L. (2023). Landscape as Heritage in Museums: A Critical Appraisal of Past and Present Experiences. In Pettenati, G. (Ed.). *Landscape as Heritage: International Critical Perspectives*. Abingdon, Routledge, 289-300.



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. Introduzione¹

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)² 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.

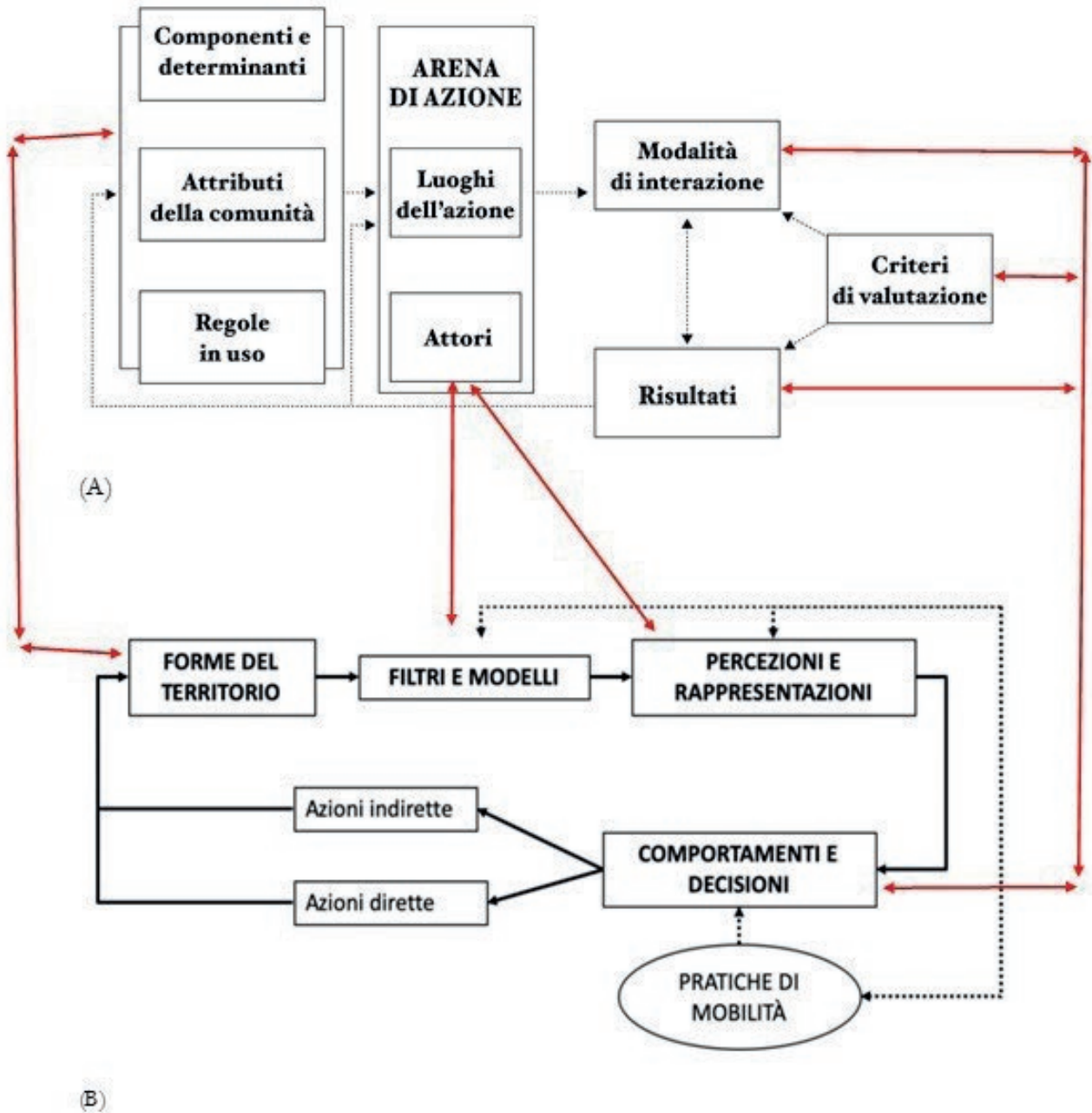
Partendo da questo telaio teorico, il presente lavoro tessesse una ricerca intorno al caso di studio della Ciclovia dell'Acquedotto in Puglia, percorso cicloturistico che si snoda lungo le condotte storiche dell'Acquedotto Puglie-

¹ 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).

² 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 collettivo³, 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). 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).

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 fossati⁴.

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

³ 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.

⁴ 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 Ciclovía dell'Acquedotto e il lavoro degli attori pubblici istituzionali

Il progetto della Ciclovía 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 progettualità⁵ 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) (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), recepito dal Piano Regionale dei Trasporti (in 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 ciclovía 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) finalizzato allo studio di un tracciato campione della futura Ciclovía 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). Da tali documenti si evince che il processo di reificazione (Turco 2013) della Ciclovía 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 Ciclovía 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'Itria⁶, 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,

⁵ 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).

⁶ 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) 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). 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): 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.

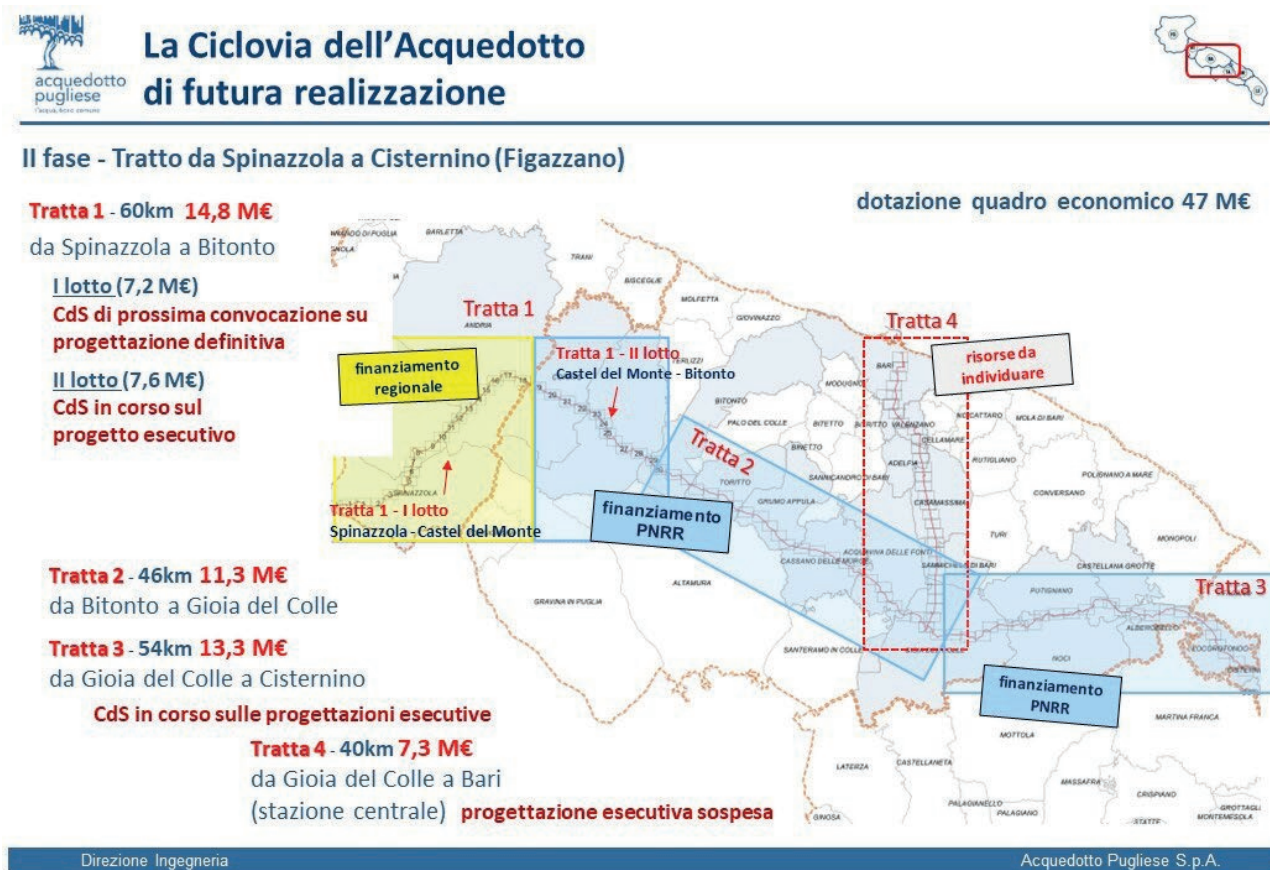


Figura 5. Ciclovía dell'Acquedotto: tratte da realizzare entro il 2026 e relative fonti di finanziamento. Fonte: AQP S.p.A.

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 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). 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).

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).

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. 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 sovralocale. 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-

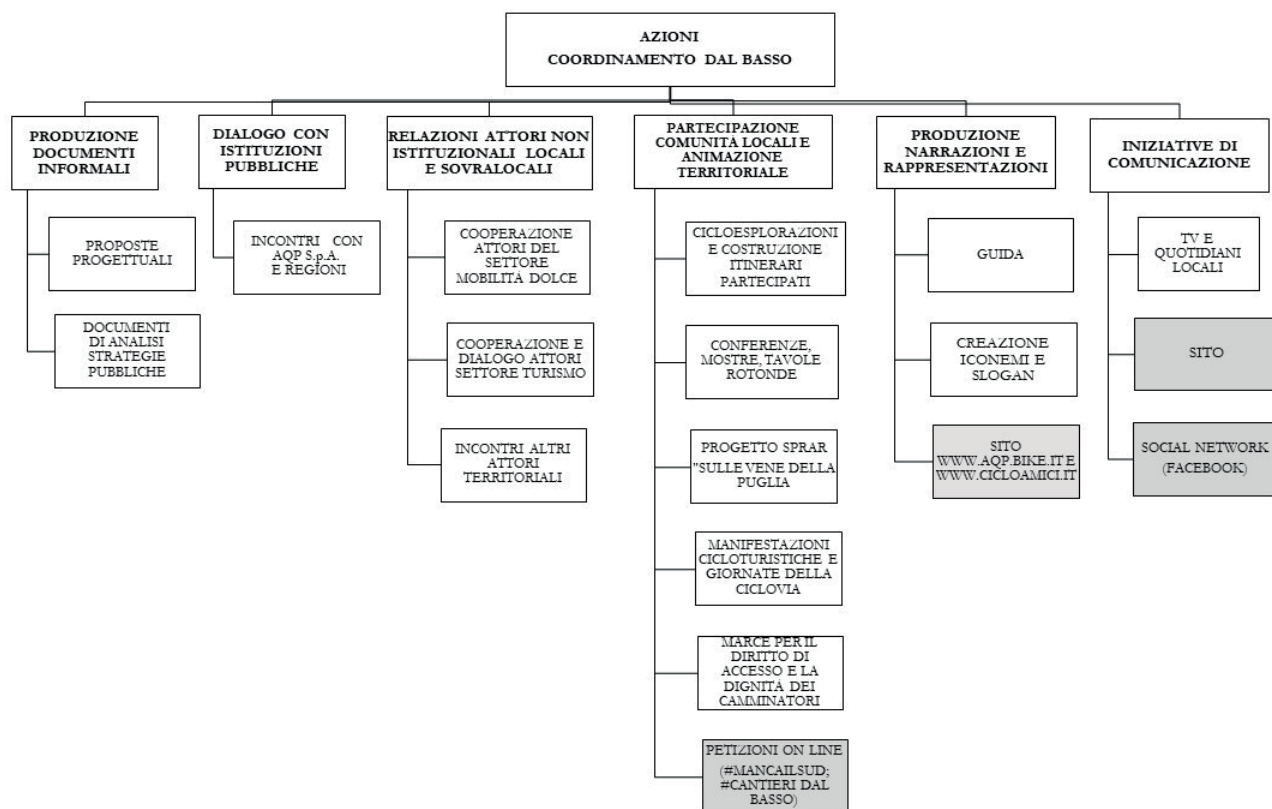


Figura 7. Mappa di sintesi delle azioni del Coordinamento dal Basso per la Ciclovía dell'Acquedotto. Fonte: elaborazione dell'autrice.

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 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). Il 2022, inoltre, AQP S.p.A. invita tramite proprio ufficio legale il CBCAP ad oscurare il sito 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.

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; 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), 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).

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). 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
- 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, Boliati 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.



Citation: Sabato, G. (2025). Mobility, Tourism and Sustainability: The Case of the “Slow” Motorcycling. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 41-52. doi: 10.36253/bsgi-7584

© 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.

Mobility, Tourism and Sustainability: The Case of the “Slow” Motorcycling

Mobilità, turismo e sostenibilità: il caso del motociclismo “lento”

GAETANO SABATO

Dipartimento di Scienze Psicologiche, Pedagogiche, dell'Esercizio Fisico e della Formazione, Università degli Studi di Palermo, Italia

E-mail: gaetano.sabato@unipa.it

Abstract. In the context of slow mobility, among the forms of tourism overlooked is motorcycle tourism, often described as a form of short excursions. On the contrary, some motorcyclists who use less powerful and less polluting vehicles organize themselves into small communities (clubs) to enjoy specific landscapes and visit small villages. The routes they favor are “slow”: e.g., they avoid motorways, using country roads; their destinations are often natural places. This article aims to study from the perspective of cultural geography some forms of this “slow” motorcycling, as these bikers define themselves. The research focuses on a group of motorcyclists in Sicily, Italy, and it is part of a larger fieldwork. Through ethnographic interviews, the article investigates the perception and the narratives that these motorcyclists have about their way of travelling. Objective of the research is to understand the ways in which bikers conceive and use the landscape and the environment from a tourist perspective. Finally, the article proposes a reflection on the possibility of considering motorcycle tourism as a form of slow tourism and a potential vehicle for territorial development.

Keywords: slow tourism, motorcycle tourism, cultural geography, landscape, mobilities.

Riassunto. Nell'ambito della mobilità “lenta” il motociclismo turistico è spesso trascurato e descritto come una forma di escursionismo. Al contrario, alcuni motociclisti amano utilizzare mezzi poco potenti e poco inquinanti, organizzandosi in piccoli club per fruire di particolari paesaggi e percorsi “lenti”. Evitano le autostrade, preferendo strade statali o di campagna; raggiungono luoghi naturali o piccoli borghi. Questo articolo – parte di una ricerca più ampia – studia, da una prospettiva geografico-culturale, alcune forme di mototurismo “lento”, come lo definiscono coloro che lo praticano. Il focus è un gruppo di motociclisti in Sicilia: utilizzando alcune interviste etnografiche, l'articolo ricostruisce le percezioni e le narrazioni che essi producono sul loro modo di viaggiare. Obiettivo della riflessione è comprendere le modalità attraverso cui i motociclisti concepiscono e utilizzano il paesaggio e l'ambiente visitati. Il motociclismo turistico viene considerato come una forma di turismo lento e un potenziale elemento per lo sviluppo territoriale.

Parole chiave: turismo lento, turismo motociclistico, geografia culturale, paesaggio, mobilità.

1. Introduction

The increasingly strong connection that has emerged in recent decades between slow tourism understood as a travel style and heritage landscapes understood as places to visit, but also to pass through (Massey 2005, 2006) to reach various destinations, has multi-layered and cultural roots and cannot be dismissed merely as a fashion or economic trend. This connection subtends a complex interweaving of contemporaneity that implies (also symbolically) modes of production, semantisation and appropriation of space (Lefebvre 1991; Foucault 2003; de Certeau 1990), modes of travelling, i.e. forms of mobility and consumption (Urry 1995, 2007; Sheller, Urry 2006), modes of observation and fruition (Urry, Larsen 2011) of the landscape itself. As Kaaristo and Rhoden observe (2020, 302): “Tourism landscapes are localizable but not necessarily fixed either in time or in space, as they can be mobile and dispersed simultaneously in many locations, times and physical configurations”. Heritage landscapes become attractive for tourism if they can be reached, even symbolically: they are constructed (Cusimano 1999) and/or (re)defined precisely by mobility practices and forms. For instance, certain places, “objects of movements”, can be dynamic in their own right, “within networks of human and non-human agents” (Sheller, Urry 2004, 6). Slow tourism does not of course only imply forms of mobility (see Sheller, Urry 2016), but presupposes some that perhaps best enable the fruition (and redefinition) of heritage landscapes. Indeed, the awareness that it somehow requires of tourists determines modes of exploration and travel that express systems of agency. The way tourists travel can also become agentic with regard to the landscape, ‘producing it’ (Massey 2005).

The origins of slow tourism can be traced back to the *Slow Food* movement, born in Italy in the late 1980s, and subsequently to the international *Cittàslow* network, also founded in the peninsula in the late 1990s (Andrews 2010; De Salvo 2011; Rur 2012). From the earliest formulations of ‘slow tourism’ and from the first studies that contributed to a debate around this type of tourism (Matos 2004; Babou, Callot 2009; Gardner 2009; Dickinson, Lumsdon 2010; Lumsdon, McGrath 2011, Fullagar et al. 2012), it is clear that it embraces a counter-trend philosophy to the ways, times and consumption of the standard mass tourism industry, based on ‘quality’ rather than ‘quantity’ (Nocifora, De Salvo, Calzati 2011). In particular, some authors (Dickinson, Lumsdon 2010; Lumsdon, McGrath 2011; Dickinson et al. 2011) have above all insisted on four constitutive elements of slow tourism: slowness (i.e. the way of conceiving time), local-

ity (the interaction with destinations), modes of transport and travel experience (the relationship between means of transport and the journey itself), and environmental consciousness (i.e. a certain ethical awareness of the environment). Using another fundamental formulation in Rosa’s terms, these forms of ‘slowness’ constitute a response to “social acceleration” (Rosa 2013): slow tourism, therefore, takes the form of resistance and (more or less) conscious deceleration.

From the four-part model considered foundational, other instances have developed in the scholarly debate over twenty years later, which critically take into account the way in which transformations in the tourism industry have contributed to reshaping slow tourism itself (Guiver, McGrath 2016; Oh et al. 2016; Caffyn 2018; Clancy 2018). In these twenty years, with a scientific production that has analysed various facets of it, and with the rapid changes we are witnessing in the tourism market, elements of discontinuity emerge with respect to the possibility of univocally identifying slow tourism. The contemporary debate has not only revolved around definitional issues: talking about “slow tourism” also implies a review of the concepts of “mass tourism” and “sustainability” (Polixeny et al. 2017). Recently, Cisani and Rabbiosi (2023) on the basis of Germann Molz’s (2009) formulations of ‘velocity’ and ‘pace’, Lefebvre’s (1992) notion of ‘rhythm’ and Cresswell’s (2010) idea of ‘politics and mobility’, have pointed out how the very idea of ‘slowness’ in slow tourism is often questioned, bringing it back to the issue of mobilities: “acceleration and deceleration are always relational, mingling the pace of tourism – historically and situated – with different velocities experienced and given meaning to. [...] Slow tourism is contextualised mobility, the product of a consumer society which it is [...] impossible to escape” (Cisani, Rabbiosi 2023, 166).

Among the forms of tourism related to the heritage landscape and forms of sustainability, motorcycling tourism is often overlooked. This is probably because both motorcycling and related tourism are often associated with forms of fast mobility that seem to have little to do with slow tourism. However, it should be considered that talking about sustainability about motorbike tourism which is very close to some fundamental ideas of slow tourism, implies a broader reflection to avoid the risk of fruitless labelling. On one hand, on a straightforward approach it is inevitable to classify motorbikes as oil-based mechanical means of transport and, therefore, as “polluting” and even “inappropriate” for slow tourism (Zago 2011; Callot 2013). For example, as in the case of car travels (Dickinson, Robbins 2007; Dickinson, Lumsdon 2010), motorbikes may also tend to facilitate some

detours from the main journey, lengthening routes and having a higher carbon footprint compared to completely ecological means¹. In this regard, it should also be noted that slow tourism is more inclined to detours to lesser-known places or places far from the classic tourist circuits. On the other hand, it is also true that it is not only relevant “the means of locomotion itself, or how much it pollutes, but rather the intentionality and attitude towards time and economic, environmental and social sustainability issues of the traveller” (Med Pearls 2020, 12). As some scholars shown (van Goeverden 2007; Dickinson et al. 2010; Dickinson, Lumsdon 2010), the choice of means of transport implies a different planning (and agentivity) and thus a different way of conceiving tourism: in an inverse movement to travellers using aeroplanes, slow tourists put the choice of “how to get there” before the destination.

Although this is not yet a real reversal of the major sales trend for large motorbikes², sales of small- and medium-capacity motorbikes have taken a slice of the European market, driven by the recent arrival of models that are very popular especially in the Asian market.

The liveliness of the market, addressed by an increasing number of motorbike manufacturers, confirms the choice of many motorcyclists who like to return to vehicles that are easier to handle and maintain. In fact, these are often models that echo the lines and design of motorbikes that came out in the 70s and 80s, aimed at enthusiasts between 35 and 70 years of age, who find themselves in means of transport reminiscent of motorbikes they have already owned in the past, or at young people on their first experience. These “riding motorbikes”, as they are called among enthusiasts, are not only used to facilitate urban travel, or by commuters. Even if they are not designed for long motorway journeys, they are still capable of handling excursions and new forms of “slow motorcycling” which also recall

more obsolete ways of travelling. They are used for the pleasure of riding and sharing small trips often outside the larger urban centres, aimed at savouring a way of travelling that is attentive to rural landscapes and small towns, reached via main roads rather than motorways. This deceleration (Rosa 2013) is physical as it depends on the choice of vehicles and routes, both of which are slower. But it is, of course, also a symbolic deceleration: the consumption habits of these motorcyclists may imply the concept of “consumer spirituality” (Husemann, Eckhardt 2019), especially when one considers the value of their way of touring as an “escape” from the accelerations of everyday life. In this perspective, deceleration could be seen “as a new post-secular form of spirituality” (Husemann, Eckhardt 2019).

Building on what has been said so far, this contribution aims to propose a reflection from the perspective of cultural geography on the connection between slow tourism and the heritage landscape, through the illustration of a case study, “slow motorcycling” as a form of tourism and exploration of territories. This study is part of an ongoing research, conducted using qualitative methods including ethnography above all, on a group (formed spontaneously) of Sicilian motorcyclists who, in their free time, use vehicles and travel modes comparable to forms of slow tourism. The activity of the group, by definition, would fall more under hiking than tourism, since its members usually visit their destinations and return during the day. However, for our purpose, the difference between the two typologies appears less meaningful, as the activities carried out by the group have modalities that can easily fit into one label or the other, making a taxonomy less useful.

2. Motorcycling as Form of Slow Tourism

Before getting to the heart of the issues surrounding the research on the group studied into the next section, it seems appropriate to focus here on two aspects: i) despite many studies on various aspects of motorcycling, the connection between the latter and slow tourism remains little studied. Thus, is given here a brief overview of some of the issues surrounding motorbike tourism as an object of study. ii) There is a significant correlation between the type of vehicle used and the type of tourism practiced by the studied group. Therefore, some European data that refer to the type of motorcycle and motorcycle-consumer the group may fall into are analysed here.

Next, this section offers a brief theoretical reflection on the possible link between motorcycle use and the concept of speed and freedom by resorting to Rosa’s

¹ The issue of whether (heat-engined) cars or motorbikes are more or less polluting has been debated in various fora for several decades, but remains controversial. Quantitative studies on the environmental impact of motorbikes have to consider many variables (such as local traffic conditions; vehicles used; anti-pollution regulations, etc.) that make it difficult to generalise the results. E.g. a study (Yperman 2011) conducted on a section of Leuven-Brussels highway in 2011 concluded that 10% more motorbikes meant 40% less congestion and total emissions 6% lower: 1% from the different traffic composition and 5% from smoother traffic. If the data are encouraging, the same report admits that the effects of a modal shift depend on the local traffic situation. See also the recent controversy stirred up by a study on the case of Paris (TRUE 2019; ACEM 2019). Fascinating as the topic is, it is beyond the scope and reflections of this study.

² Motorbikes rather than scooters are considered in this study. These are different vehicles both technically and in terms of use, although both may have large areas of overlap.

and Berger's formulations. They are useful in theoretically framing the relationship between motorcycling and slow tourism.

Still in 2011 Walker wrote: "Motorcycles are rarely mentioned in tourism literature; but this is hardly surprising given the limited literature on motorbiking in general. Research into motorcycling tends to focus on aspects of safety [...], some academic literature [...] examines the environmental aspects of motorcycles and several ethnographic studies [...], but they mainly focus on very specific biker sub-groups such as [...] Hell's Angels and are not very representative of the general motorcyclist population" (Walker 2011, 169). Indeed, in recent years, the international literature on leisure motorcycling and, in particular, motorbike tourism, although still scarce (Gronau, Große Hokamp 2022), has been enriched by a number of contributions analysing various aspects of it, such as: the motivations and preferences of motorcyclists (in Wales; Cater 2017); a geography of the most popular destinations (Scol 2016); the economic impact on certain areas (the Blue Ridge Mountains, North Carolina; Weddell 2014); the application of the "moto-mobility" concept and the economic potential of motorcycling (Pinch, Reimer 2012); the connection with ecotourism and adventure tourism (Almeida et al. 2021; Scherhag et al. 2022); the attractiveness of rural tourism for motorcyclists and the possibilities of local development (in the USA; Sykes, Kelly 2016); the environmental impact of motorbike tourism (off-road and illegal) in forests and protected areas (on the Polish-Czech borderland; Chylińska, Kołodziejczyk 2023); the potential impacts of motorcycle travel demand management (in Vietnam; Lihn et al. 2023); gender issues (with reference to India; Romy, Dewan 2021).

However, despite the variety of topics covered over time, the relationship between motorcycling and slow tourism remains little studied. This is not strange considering that several scholars have long pointed out the lack of a scientific literature on motorbike tourism (Walker 2011; Weddell 2014) so that it is more difficult to analyse individual case studies (e.g. its demand generators, Sykes, Kelly 2016) and to interpret them in the light of a more general and organic framework theory. For these reasons, motorbike tourism tends to be considered part of other better-known types of tourism: for example, adventure or eco-tourism (Almeida Ramoa et al. 2021).

The (combustion engine) motorbike market in Europe is quite dynamic, with more than 1 million registrations in 2023 alone and 10.5% growth over the previous year (2022). The 5 countries with the highest number of sales were: Italy, Spain, Germany, France and the UK (ACEM 2024). In the markets of these coun-

Table 1. Small-medium-sized motorbikes registered in the top five European countries by total sales in 2023*. Sources: see footnote 4.

Country	Small-medium size motorbikes registered	Total registered motorbikes
Italy	113,646 (126-500 cc)	311,800
France	58,605 (126-600 cc)	197,668
Spain	36,613 (126-500 cc)	213,821
Germany	19,867 (126-499 cc)	212,383
UK	16,594 (126-500 cc)	109,527

* Data (including motorbikes and scooters) are taken from sources diversified by country, since ACEM does not report the registrations by cylinder capacity: ANCMA 2024 (Italy); Dumain et al. 2024, 27 (France); ANESDOR 2024 (Spain); IVM 2024, 37 (Germany); MCIA, 2024 (UK). In the French case the source reports a slightly wider range: 126-600 cc.

tries, recent years have seen a certain spread of small- to medium-sized motorbikes (126cc-500cc). While the bulk of sales in 2022 and 2023 in the same markets is dominated by the larger displacements (500cc and above)³, an increasingly interesting slice has been conquered by less powerful vehicles.

In the ranking of the top 5 countries with the highest number of motorbikes registered in 2023, Italy retains first place as the market for small to medium engine capacities (see Tab. 1).

This orientation of consumption towards the purchase of more accessible, cheaper, less performing, vehicles may open up some reflections on the way in which a proportion of motorcyclists in Europe conceive of travelling. Indeed, this motorcycling is mainly populated by those who have had previous experience and who have decided to switch to a more manageable and user-friendly motorbike, or those who are new to motorcycling and therefore want a more accessible vehicle.

Some of the largest manufacturers of 126-500 cc today are Asian motorbike manufacturers, mainly Japanese, Chinese and Indian, while others, based in Europe or the USA, often have their production plants in China or India (Butzbach 2024; Dumain 2024), where the demand for less powerful, but sturdy and durable motorcycles is quite widespread.

A subset of this motorbike commercial segment that has been quite successful in recent years is represented by motorbike models that reproduce designs from the past, but with better technology and new safety standards. Various models fall into this broad category vintage motorbikes that are linked to an imagery of motor-

³ Only the number of registrations of motorbikes is considered here (and not scooters, tricycles, etc.).

cycling rooted in the post-WW II era and made famous by films and novels. This certainly has reasons related to marketing logics, however the age of the motorcycle tourists who participated in some of the studies mentioned is between 35 and 55 years old (Weddell 2014; Cater 2017) or 30 and 59 years old (Almeida Ramoa et al. 2021). The finding also seems to be confirmed by a wider bibliographic review (Gronau, Große Hokamp 2022). In this regard Cater writes: “The lack of interest in the motorcycle tourism sector may be due to a perceived image of rebellious youthful bikers which is actually at odds with their current demographic as this study found that motorcycle tourists [in the UK] were typically older and male. [...] The largest age group was 45-54 years of age, illustrating that the motorcycle tourism market is older and likely has more time and more money to spend on this pursuit” (Cater 2017, 183). Moreover, some motorcyclists who return to two-wheeled vehicles at an older age, or others who decide to become motorcyclists, choose small and medium-sized motorbikes because they are easier to ride and handle or because they are reminded of iconic motorbikes.

Their use gives an idea of the philosophy that drives those who choose them. Apart from the primary use as a daily means of transport, between the suburbs and the city centre or within large cities that are congested with traffic, there is also a “pleasure” use that consists mainly of “riding” in leisure time. This certainly includes the use of motorbikes for tourism or hiking and not as a secondary reason. The choice to use a two-wheeler, which is more uncomfortable, less versatile and more dangerous than a car, responds to a specific desire for alternative mobility from which to derive a certain enjoyment.

It is not possible to explain the choice to use a motorbike (even for tourism purposes) solely by focusing on pragmatic reasons (Schouten, McAlexander 1995; Murphy, Patterson 2011). Cultural, symbolic and psycho-physical issues must also be considered. Theoretical paradigms in the social sciences do not propose an unambiguous direction. First, the uncomfortableness of a motorcycle compared to other road vehicles lays bare the question of how the body turns out to be involved in riding, implying different forms of vulnerability. Berger (who was also an expert motorcyclist) using a phenomenological approach described this condition: arriving “by motor bike [...] is also a special way of travelling. Except for the protective gear you’re wearing, there’s nothing between you and the rest of the world. [...] You are in the space through which you are travelling” (Berger 1991, 189-190).

Not secondarily, it is important to remember the connection between speed and freedom that underlies

Rosa’s and Berger’s reflections on riding motorbikes. In Rosa’s (2010, 1) culturalist approach, the issue is certainly to be linked to the modernity: “Speed and freedom in modernity are intrinsically linked, and the motorcycle [...] is the most striking symbol of this fusion. The power and attraction of the motorbike is in the sensual experience of mastering life at high speed”. However, while this link between speed and freedom is well represented by the imagery within which modern motorcycles are positioned (they are often chosen for their power), those who use motorcycles for slow touring appear to be bucking the trend. These bikers assign a different value to speed: they choose less powerful motorcycles for riding and enjoying the route considering maximum versatility (modulating long journeys, breaks, and keeping costs affordable). Such versatility is considered a form of freedom that implies the possibility of approaching a trip in a more sustainable way, both in terms of “stretched” time and in economic terms.

Motorbike riding can certainly respond to an aestheticising sense that has to do above all with sensory experience (Scuttari 2019), but also with a concept of “freedom” often emphasised in the imagery associated with motorcycling. In this regard, Berger again highlighted this intertwining of corporeality, sensoriality and freedom:

There’s an ongoing stability, [...] the result of continuous minor adaptations, following from what you’ve just perceived a fraction of a second earlier. [...] And speed is of the essence. [...] Bikes do go fast [...]. But their relation to the phenomenon and sensation of speed is [...] complex [...]. / The fastness that counts most is that between decision and consequence, between [...] a reflex action, and its effect. [...] [No other vehicle] leave your body so exposed. From this comes the sensation that the bike is responding as immediately as one of your own limbs [...]. This immediacy bestows a sense of freedom [...] between oneself and space. It touches the notion of aim, both spatially and subjectively. And it is with your eyes that you first take aim. [...] You must look there [...] and you and the bike will follow. [...] Your “gaze” directs you, but it is also as though what you are looking at pulls you, draws you on. (Berger 1991, 190-191)

The experience of speed on a motorbike is only one part of moving and travelling. Several variables (usually considered advantageous by motorcyclists) come into play when using a two-wheeler for touring. The versatility of the vehicle makes it possible to avoid queues in traffic; the possibility of stopping virtually anywhere during the trip; the need to carry only one passenger in addition to the driver, as well as minimal luggage; and the economy of fuel consumption and maintenance of the bike. The connection between the use of small - to

medium - sized motorbikes and the slow touring experience seems to have significant potential. Often, these motorcyclists put in second place the need to get from point A to point B in the shortest possible time, giving greater value to the enjoyment they derive from immersing themselves in an exhilarating landscape, from tackling a series of bends and from involving their body in the ride. In short, the motorbike journey is already part of the destination.

This is even more pronounced in the case of riders of less powerful motorcycles designed to enhance the riding pleasure associated with lower speeds in favour of greater vehicle control, but without expensive electronic technology.

The roads willingly frequented by motorcyclists for tourism are not motorways, but extra-urban or country roads, which are often longer and more winding, but which allow close contact with natural, rural and urban landscapes.

Several of the reflections proposed so far find confirmation in the field experience carried out during the ethnography on the group of motorcyclists called the “BikerS N’FooD Club”.

3. The “BikerS N’FooD Club”

As mentioned, this study is based on research that is still in progress, conducted using qualitative methods, including above all ethnography, on a group of motorcyclists that formed spontaneously in 2023 in Western Sicily, Italy and who chose to call themselves “BikerS N’FooD Club”.

3.1. Methodology Employed

It would be useful to dedicate an entire study to the methodology used in this work, as several theoretical and epistemological issues are involved, but this would be beyond the aim of this paper. In short, the process that guided this fieldwork originates from an attempt to understand how a group of motorcyclists who choose low-performance motorbikes and routes that emphasise how the journey is made rather than the destinations themselves can be approached as a form of slow tourism. As a first step, various studies on motorcycling and slow tourism were taken into consideration (Section 2). Then, the author of this study, as a motorcyclist and member of the group, has been able to follow from the inside the dynamics surrounding the formation and development of the small community from its foundation to today. Studying a newly formed group of motor-

cyclists from the inside through ethnographic fieldwork seemed the most suitable method to highlight the symbolic processes that inform the narratives and perceptions of the bikers. The author has personally taken part in several trips with his motorbike, and he is a member of the online groups created by the “club”. Given that this is a work in progress, this paper will give an initial account of some of the evidence that emerged during the fieldwork. It was conducted through the methodology of participant observation, which allowed some ethnographic interviews with 5 informants (here named A, B, C, D, E), all men and aged between 49 and 62 (1 is 49 old; 2 are 55; 1 is 56; 1 is 62). The informants were chosen according to these criteria: the frequency with which they were present at group outings and in online interactions; the willingness to be interviewed. All informants show some similarity in socio-economic conditions, and all have full-time jobs; 3/5 have a university degree. A and B, the founders, are also considered by the author to be privileged informants, as it was possible to dialogue with them on several occasions and their collaboration enabled a better understanding of the group. The interviews were conducted during free conversations with the informants, asking guiding questions (the same for all) in no fixed order, so as to leave the interviewees freer to answer. Furthermore, it was possible to converse with the informants on several occasions. The interviews were recorded with the consent of the informants. Once transcribed, the texts were then analysed using qualitative methods to identify some symbolic evidences. Similarly, field notes and short audio recordings taken during participant observation were transcribed and analysed. Other useful sources that were integrated into the data collection came from some texts taken from the public chat of the Whatsapp and the Facebook groups (devoid of any reference to sensitive and personal data).

3.2. The First Results Emerged During the Fieldwork

The “BikerS N’FooD Club” group was formed in October 2023 and had 49 members in March 2024. The informants A and B managed the aggregation with a simple proposal to the participants. The original nucleus of the group (half of them) came from other aggregation experiences: the members had already known each other from being part of a larger group dedicated to a single motorbike brand⁴. At the same time as the foundation, a group was created on the WhatsApp network, to facili-

⁴ The single-brand group (much larger) consists of owners of Royal Enfield motorbikes. Several members of the “BikerS N’FooD Club” are also members of the first group.

tate communication. Here a short public presentation text states: “[The group is] born with the aim to promote care for nature and good friendship. All always united by a passion for two wheels and good cuisine”. The name and purpose of the group are intended to bring together motorcyclists with a passion for nature (and, for urban and extra-urban excursions) and good food. In addition to the WhatsApp group, a Facebook equivalent was created to exchange contents (photos, videos).

The make, model and cylinder capacity of the motorbike are not distinguishing features for being part of the group (although at least half are small and medium-sized motorbikes).

Almost all of the members live in Western Sicily: in Palermo and its surroundings, as well as in the territories of Trapani and Agrigento. The age of members is between 17 and 65, although the average is just over 50. In the WhatsApp group the female presence is around 1/5 of the total. However, it should be considered that these figures may vary, since on excursions some group members may bring their partners, friends or relatives along as passengers or on other bikes. The number of

participants, therefore, may vary depending on the activity, destination and route.

The group currently has no legal status but takes the form of a free and spontaneous aggregation of people, more like a group of friends than a club.

The planning of group activities (almost entirely) goes through the WhatsApp network. Here, interactions are quite frequent. The founders often take on the role of “moderators”, as well as animators, proposing possible itineraries and weekend excursions to the other members. All members are encouraged to propose routes and to carry them out. The destinations reached so far are all in Sicily: the group mainly carries out day trips, usually in a range of 200-500 km (Fig. 1). Rural and naturalistic destinations are preferred, as well as small villages. Usually, the choice of destination is combined with that of a typical restaurant, according to the two specific “missions” the group has set itself. Alongside the more “important” and popular excursions, group members organize impromptu motorbike riding that is less demanding in terms of both distance and time.



Figure 1. The group's main travels until January 2024. Source: La Corte B.

It is useful at this point to delve into certain issues with the help of some excerpts (Atkinson et al. 2003) from the interviews conducted with the five informants. Three themes emerge as fundamental: 1) the motivations behind the founding of the group, linked to the enjoyment of shared experiences; 2) the values associated with motorbike travel – the vehicle is conceived both as a means of sociability and as an opportunity for solidarity; 3) the “slow” enjoyment of the landscapes.

3.2.1. *The Foundation*

The foundation of the group is based on a sense of mutual recognition. The origin is a response to the desire of some of its members to come together through the broad inclusion of motorcyclists who share certain values, regardless of the model of vehicle used. For the founders, experiencing group travel is a fundamental idea. As Informant A stated, sharing landscapes and experiences becomes one of the main aims:

We [the founders] want to share our passion for discovering little-known territories and landscapes with others. I had a previous experience in a single-brand group [See footnote 5], but after changing motorbikes I got out of it. However, I wanted to continue to share the experience of travelling and exploring as a group. (Informant A)

Founders stated that they had created the group without any official position within it. On WhatsApp group they referred: “It is mainly us who propose destinations and itineraries, but anyone can do it” (Inf. B). Both emphasised that the group is quite open and welcoming, with the only caveat being that motorcyclist members should share certain values: “mutual respect for each other’s tastes and needs and a desire to share experiences”.

3.2.2. *Sociability and Solidarity*

Sociability and solidarity are considered important values by all informants: they are “exercised” especially during travels. The motorbike becomes a “condition” for the realization of these values. Informants A, C and E often quoted the sociability that comes from riding together: “The motorbike is a means, not the end: it serves to create sociality and conviviality before reaching a destination on the map” (Informant A); “The motorbike allows me to be with friends” (Inf. C). Moreover, Informant E referred feeling very relaxed with other members, giving the journey a double status: “I travel with my body but also with my mind, I enjoy the moment”.

Solidarity with group members refers above all to vehicle characteristics and travel modes. Moving together is considered another value and implies smoothing out differences between motorbikes, adapting speeds and routes: “The group travels at the speed of the slowest” (Informant A); “No one is left behind: this is travelling together” (Inf. B).

3.2.3. *Slow Riding and Enjoying the Landscape*

The way in which the landscape is enjoyed is an issue of great importance to the group. During the interviews, references were often made to an aesthetic sense of walking while enjoying or interacting with a landscape. Food is seen as a possible synthesis of this interaction: “During our rides out of town I feel like I’m inside one of the paintings I like best. I try to propose routes to the group that pass through different landscapes. I also include good food: it is part of the culture of an area” (Informant B). The enjoyment of the landscape is linked to the “slow” speed of the ride: “Slow tourism is probably what we do on our group trips. On a motorbike you create a certain harmony between body, vehicle and surroundings” (Inf. A). “The desire to experience landscapes, to stop and look at them, photograph them or film them, comes to the fore. The group is always attentive to nature. We do ‘slow riding’” (Inf. D). The way in which informants conceive motorbike touring is reminiscent of Porteous’ (1990) concept of “allscape”.

4. Conclusions

This article has proposed a reflection from the perspective of cultural geography on the connection between motorbike tourism and slow tourism, seeking to highlight how the cultural landscape can constitute a privileged destination for motorcyclists. In this regard, the case study of a group of Sicilian motorcyclists was presented, which horizontally organizes frequent excursions aimed at (re)discovering landscapes with their territorial and cultural specificities, such as natural and rural contexts and typical cuisine (Corvo, Maticena 2018). Within the group, there is an important presence of small- to medium-sized motorbikes, a circumstance that is in line with what is happening in Europe and Italy. They are perceived by motorcyclists as more sustainable vehicles (economically and socially) and suited to a way of travelling that is more focused on the experience to be had. Indeed, for many motorcyclists espousing this

philosophy, the destination seems to be not so much the motorbike itself, but the motorbike trip itself. For these reasons and those discussed in this paper, it could be argued that this motorbike tourism is a form of slow tourism. Indeed, field experience shows how informants attribute a certain symbolic value to the exploration and (re)discovery of territories, through a tourist fruition (even for now it remains closer to hiking) that puts the experience to be lived and sociality first. Aspects that are further visible on the social media used by the group members: the narratives of trips made through the sharing of photos and videos, which reproduce well-known dynamics in tourism (Bruner 2005).

Furthermore, the way of experiencing motorbike travel that contemplates the value of slowness as a form of resilience and enjoyment of time and space around translates into practice a complex value system that binds together cultural dynamics, modes of consumption (of “spiritual utility”; Husemann, Eckhardt 2019) and forms of awareness.

In conclusion, motorbike tourism – a field that is still little studied but that potentially, in Italy alone, represents an induced activity worth about 3 billion euros (Solinghi 2022) – could come closer and closer to the forms of slow tourism and constitute in the future a sector for territorial development through the landscape (Meini 2007). It remains essential to also position this type of tourism within the current debate on the sustainability of tourism, which moreover warns on the need to redefine the concept of development processes themselves (Sharpley 2020) and integrate that of degrowth (Higgins-Desbiolles et al. 2019).

Another relevant issue concerns local policies to promote motorbike tourism. As with other vehicles, the road network (safe roads, signposting) is fundamental. In the case of visits to small towns or natural places, it is important to provide dedicated parking spaces, perhaps with spaces where technical clothing (helmets, jackets) can be left safely. In addition, some accommodation facilities in the area could activate dedicated services for motorcyclists (e.g. safe parking, guided tours, etc).

On the other hand, the limitations of this study suffer from the fact that the research and fieldwork are still in progress and that, therefore, it is still a partial work that needs to be refined later on. For instance, the informants interviewed are all men, whereas in future research it would be important to also include women in order to understand certain gender dynamics (Martin et al. 2006). Finally, it would be useful to further explore how specific landscapes and territories are affected by motorbike tourism also from the point of view of environmental sustainability.

Acknowledgements

The author thanks the founders and the members of the *Bikers N’Food Club* as well as Filippo Cappellano, Francesco Di Bona, Boris La Corte, Francesco Lombardo and Alessandro Rubino, who with their helpfulness and collaboration made the realisation of this study possible. To them goes a certificate of sincere gratitude for the privilege of sharing and travelling hundreds of kilometres on two wheels together.

References

- ACEM (2019). *CCT TRUE report: true or not? ACEM comments on the ICCT report on pollutant emissions in Paris*. <https://bit.ly/43khsEy>
- ACEM (2024). *Statistical Release* (January 2024). <https://bit.ly/acemreg>
- Almeida Ramoa C.E., Santos Pires, P., Silva Añaña, E. (2021). Motorcycle Tourism and Nature: An Analysis of Motorcyclists’ Motivations to Travel. *Leisure Studies*, 40(3), 407-423. DOI: <https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1858327>
- Andrews, G. (2010). *Slow Food. Politics and Pleasure*. London, Pluto Press.
- ANCMA (2024). *2023/2022 New Registrations*. <https://www.ancma.it/statistiche/>
- ANESDOR (2024). *Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas*. <https://bit.ly/anesdor>
- Atkinson, P., Coffey, A. and Delamont, S. (2003). *Key Themes in Qualitative Research: Continuities and Changes*. Walnut Creek, Rowman Altamira.
- Babou, I.E., Callot, P. (2009). Slow Tourism, Slow (r)evolution? *Nouvelles mobilités touristiques, Cahier Espaces* 100(56), 48-54.
- Berger, J. (1991). *Keeping a RendezVous*. New York, Vintage International.
- Bruner, E. (2005). *Culture on Tour: Ethnographies of Travel*. Chicago, University of Chicago Press.
- Butzbach, T. (2024). Constructeurs indiens. Géants méconnus. *L’Officiel du cycle, de la moto, du quad de la mini-voiture*, 3943, 20-25.
- Caffyn, A. (2018). Slow Tourism. In Agarwal, S., Busby, G., Huang, R. (Eds.). *Special Interest Tourism: Concepts, Contexts and Cases*. Wallingford, CABI, 183-195.

- Callot, P. (2013). Slow Tourism. In Idowu, S.O., Capaldi, N., Zu, L., Gupta, A.D. (Eds.). *Encyclopedia of Corporate Social Responsibility*. Berlin, Springer, 2156-2160. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-642-28036-8_149
- Cater, C. (2017). Tourism on Two Wheels: Patterns of Motorcycle Leisure in Wales. *Tourism Management*, 61, 180-189. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.02.007>
- Chylińska, D., Kołodziejczyk, K. (2023). Wounded Landscape: Environmental and Social Consequences of (Illegal) Motor Tourism in Forests on the Example of Worek Okrzeszyna (The Central Sudetes on The Polish-Czech Borderland). *Quaestiones Geographicae*, 42(4), 121-142. DOI: <https://doi.org/10.14746/quageo-2023-0039>
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring Tourism Slow Mobilities. In Biasori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (Eds.). *Reimagining Mobilities across the Humanities*. Abingdon-New York, Routledge.
- Clancy, M. (Ed.) (2018). *Slow Tourism, Food and Cities Pace and the Search for the "Good Life"*. London-New York, Routledge.
- Corvo, P., Matakana, R. (2018). Slow Food in Slow Tourism. In Clancy, M. (Ed.). *Slow Tourism, Food and Cities. Pace and the Search for the "Good life"*. London-New York, Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1), 17-31. DOI: <https://doi.org/10.1068/d1140>
- Cusimano, G. (1999), Luoghi percorsi discorsi. In Cusimano, G. (Ed.). *La costruzione del paesaggio siciliano: geografi e scrittori a confronto*. Palermo, La Memoria - Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Palermo, Palermo, 197-202.
- de Certeau, M. (1990). *L'invention du quotidien. I Arts de faire*. Paris, Gallimard.
- De Salvo, P. (2011). Cittàslow: modello alternativo di sviluppo lento e sostenibile. In Nocifora, E., de Salvo, P., Calzati, V. (Eds.). *Territori lenti e turismo di qualità, prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*. Milano, FrancoAngeli, 49-61.
- Dickinson, J.E., Lumsdon, L.M. (2010). *Slow Travel and Tourism*. London, Earthscan.
- Dickinson, J.E., Lumsdon, L.M., Robbins, D. (2011). Slow Travel: Issues for Tourism and Climate Change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 281-300. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.524704>
- Dickinson, J.E., Robbins, D. (2007). Using the Car in a Fragile Rural Tourist Destination: A Social Representations Perspective. *Journal of Transport Geography* 15(2), 116-126. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.11.002>
- Dickinson, J.E., Robbins, D., Lumsdon, L. (2010). Holiday Travel Discourses and Climate Change. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 482-489. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.006>
- Dumain, D., Le Gouic, S., Lopes, A. (2024). Bilans 2023. Démonstration de force. *L'Officiel du cycle, de la moto, du quad de la mini-voiture*, 3943, 26-39.
- Foucault, M. (2003). *Surveiller et punir: Naissance de la prison*. Paris, Gallimard.
- Fullagar, S., Markwell, K., Wilson, E. (Eds.) (2012). *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*. Bristol-Buffalo-Toronto, Channel View Publications.
- Gardner, N. (2009). A manifesto for slow travel. *Hidden Europe Magazine*, 25, 10-14.
- Germann Molz, J. (2009). Representing Pace in Tourism Mobilities: Staycations, Slow Travel and The Amazing Race. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 7(4), 270-286. DOI: <https://doi.org/10.1080/14766820903464242>
- Gronau, W., Große Hokamp, J. (2022). Motorcycle Tourism: The Long Ride Towards an Academic Field of Research – a Literature Review. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 14(3), 248-262. DOI: 10.1515/tw-2022-0013
- Guiver, J., McGrath, P. (2016). Slow tourism: Exploring the discourses. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*, 27, 11-34. DOI: <https://doi.org/10.18089/DAMEJ.2016.27.1>
- Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G., Boluk, K. (2019). Degrowing Tourism: Rethinking Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1926-1944. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601732>
- Husemann, K.C. and Eckhardt, G.M. (2019). Consumer Spirituality. *Journal of Marketing Management*, 35(5-6), 391-406. DOI: <https://doi.org/10.1080/0267257X.2019.1588558>
- Kaaristo, M. and Rhoden, S. (2020). Travelling and Travelled Landscapes: Imaginations, Politics and Mobilities of Tourism: Introduction to the Special Issue. *International J. of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 14(3), 301-305. DOI: <https://doi.org/10.1108/ijcthr-08-2020-234>
- IVM (2024). *Jahresbericht 2023*. <https://www.ivm-ev.de/en>
- Lefebvre, H. (1992). *Éléments de rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes*. Paris, Syllepse.

- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford, Blackwell.
- Linh, H.T., Tuan, V.A., Adnan, M., Bellemans, T. (2023). Analyzing Potential Impacts of Motorcycle Travel Demand Management Using an Activity-Based Travel Demand Model for Ho Chi Minh City, Vietnam. *Procedia Computer Science*, 220, 567-574. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.03.072>
- Lumsdon, L.M., McGrath, P. (2011). Developing a Conceptual Framework for Slow Travel: a Grounded Theory Approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 265-279. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.519438>
- Martin, D.M., Schouten, J.W., McAlexander, J. H. (2006). Claiming the Throttle: Multiple Femininities in a Hyper-Masculine Subculture. *Consumption, Markets and Culture*, 9(3), 171-205. DOI: <https://doi.org/10.1080/10253860600772206>
- Massey, D. (2005). *For Space*. London, Sage.
- Massey, D. (2006). Landscape as a Provocation: Reflections on Moving Mountains, *Journal of Material Culture*, 11(1/2), 33-48. DOI: <https://doi.org/10.1177/1359183506062991>
- Matos, W. (2004). Can Slow Travel Bring New Life to the Alpine Regions? In Weiermair, K., Mathies, C. (Eds.). *The Tourism and Leisure Industry*. New York, Haworth, 93-103.
- MCIA (2024). *Press Statistics December 2023*. <https://www.bit.ly/mciastat>
- Med Pearls (2020). *Research Study on Slow Tourism International Trends and Innovations*.
- Meini, M. (2007). Turismo locale e identità locale. Riconsiderando il ruolo del paesaggio. In Zilli, I. (Ed.). *Il turismo tra teoria e prassi*. Napoli, NIS, 167-184.
- Murphy, S. and Patterson, M. (2011). Motorcycling Edgework: A Practice Theory Perspective. *Journal of Marketing Management*, 27(13-14), 1322-1340. DOI: <https://doi.org/10.1080/0267257X.2011.627366>
- Nocifora, E., De Salvo, P., Calzati, V. (Eds., 2011). *Territori lenti e turismo di qualità, prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*. Milano, Franco Angeli.
- Oh, H., Assaf, A.G., Baloglu, (2016). Motivations and Goals of Slow Tourism. *Journal of Travel Research*, 55(2), 205-219. DOI: <https://doi.org/10.1177/0047287514546228>
- Pinch, P., Reimer, S. (2012), Moto-Mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists. *Mobilities*, 7(3), 439-457. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.659466>
- Polyxeni, M., Mylonopoulos, D., Kondoudaki, A. (2017). The Application of Slow Movement to Tourism: Is Slow Tourism a New Paradigm? *Journal of Tourism and Leisure Studies* 2(2), 1-10. DOI: <https://doi.org/10.18848/2470-9336/CGP/v02i02/1-10>
- Porteous, J.D. (1990). *Landscapes of the Mind: Worlds of Sense and Metaphor*. Toronto, Toronto University Press.
- Romy, A., Dewan, M. (2021). The Bikerni: An Ethnographic Study on Women Motorcyclists in Modern India. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 19(6), 868-883. DOI: <https://doi.org/10.1080/14766825.2020.1849242>
- RUR (2012). *Città slow: dall'Italia al mondo*. Milano, FrancoAngeli.
- Rosa, H. (2010). Full Speed Burnout? *International Journal of Motorcycle Studies*, 6(1).
- Rosa, H. (2013). *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*. New York, Columbia University Press.
- Scherhag, K., Gross, S., Sand, M. (2022). Adventures on Two Wheels – Comparative study of Motorcycle adventure tourists in Germany, Austria and Switzerland. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 14(3), 303-332. DOI: https://doi.org/10.1515/tw-2022-0017?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Schouten, J.W. and McAlexander, J.H. (1995). Subcultures of Consumption: An Ethnography of the New Bikers. *Journal of consumer research*, 22(1), 43-61. DOI: <https://doi.org/10.1086/209434>
- Scol, J. (2016). Motorcycle Tourism: Renewed Geographies of a Marginal Tourism Practice. *Via Tourism*, 9. DOI: <https://doi.org/10.4000/viatourism.356>
- Scuttari, A. (2019). *Cycling and Motorcycling Tourism. An Analysis of Physical, Sensory, Social, and Emotional Features of Journey Experiences*. Cham, Springer Nature.
- Sharpley, R. (2020). Tourism, Sustainable Development and the Theoretical Divide: 20 Years on. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(11), 1932-1946. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1779732>
- Sheller, M., Urry, J. (2004). *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London, Routledge.
- 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>
- Sheller, M., Urry, J. (2016): Mobilizing the New Mobilities Paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25. DOI: <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

Solinghi, M., (2022, 2 October). Mototurismo, chi fa le vacanze in moto e quanto vale il settore. *Gazzetta dello Sport*. <https://bit.ly/3VteeN4>

Sykes, D., Kelly, G.K. (2016). Motorcycle Drive Tourism Leading to Rural Tourism Opportunities. *Tourism Economics*, 22(3), 543-557. DOI: <https://doi.org/10.5367/te.2014.0454>

TRUE (2019). *Remote sensing of motor vehicle emissions in Paris*.

Urry, J. (1995). *Consuming Places*. London, Routledge.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.

Urry, J., Larsen, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. London, Sage.

Van Goeverden, C.D. (2007) Long Distance Travel in Europe: The Potential of the Train. In Peeters, P. (Ed.). *Tourism and Climate Change Mitigation: Methods, Greenhouse Gas Reductions and Policies*. Breda, Stichting NHTV Breda, 105-117.

Walker, L. (2011). Tourism and Leisure Motorcycle Riding. In Prideaux, B., Carson, D. (Eds.). *Drive Tourism. Trends and Emerging Markets*. London, Routledge, 169-182.

Weddell, M. (2014). Travel Preferences of Recreational Motorcyclists. *Journal of Tourism Insights*, 5(49), 1-11. DOI: <https://doi.org/10.9707/2328-0824.1045>

Yperman, I. (2011). Commuting by Motorcycle: Impact Analysis. *TML 10.69*. <https://bit.ly/prmotsc>

Zago, M. et al. (Ed. 2011). *Guidelines for the Slow Tourism, Research Report of the Cross-Border Cooperation Italy-Slovenia 2007-13 Slow Tourism*. <https://www.slow-tourism.net>. Trieste, s.n.



Citation: Lazzeroni, M., Romano, A., & Zamperlin, P. (2025). Slow Mobility and Big Data: Exploring the Nexus Between Urban Mobility and Heritage Through GeoAI. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 53-67. doi: 10.36253/bsgi-7516

© 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.

Slow Mobility and Big Data: Exploring the Nexus Between Urban Mobility and Heritage Through GeoAI

Mobilità lenta e Big Data: un'analisi delle connessioni tra mobilità urbana e heritage attraverso la GeoAI

MICHELA LAZZERONI, ANTONELLO ROMANO, PAOLA ZAMPERLIN

Department of Civilisations and Forms of Knowledge, University of Pisa, Italy

Email: michela.lazzeroni@unipi.it; antonello.romano@unipi.it; paola.zamperlin@unipi.it

Abstract. Starting from the new mobility paradigm (Sheller, Urry, 2006), this work explores the use of spatial big data in the field of urban mobility and their connection with cultural and natural heritage at the local scale. The focus is on the nexus between slow mobility and heritage in Pisa (Italy) at the intra-urban scale, employing GeoAI and big data analysis techniques. First, through the analysis of 151,110 GPS tracks of pedestrian trips recorded by the Strava Metro platform over a period of one year (2022) in the province of Pisa, we describe the most popular locations for slow mobility, and we predict the areas where people tend to linger. Second, we study in depth the case of the municipality of Pisa to critically discuss: a) the influence of heritage on mobility spatial trends, b) the link between slow mobility and urban heritage fruition; c) the contribution of big data and GeoAI models to analyze this nexus. The observation of these patterns is helpful in terms of policies: i) for the identification of the most used corridors and alternative solutions for wider access to urban heritage, which also includes “minor” sites; ii) for the development of spatial models to highlight walking routes in near real-time and encourage slow mobility practices.

Keywords: slow mobility, heritage, big data, GeoAI, Strava.

Riassunto. Partendo dal nuovo paradigma della mobilità (Sheller, Urry, 2006), questo lavoro esplora l'uso dei big data spaziali relativi alla mobilità urbana e il loro legame con l'heritage su scala locale. L'obiettivo è indagare, alla scala (intra)urbana, il nesso tra mobilità lenta e heritage nella città di Pisa, impiegando tecniche di GeoAI. In primo luogo, attraverso l'analisi di 151.110 tracce GPS registrate dagli utenti della piattaforma Strava nell'arco di un anno (2022) all'interno della provincia di Pisa, il lavoro evidenzia le aree più interessate dalla mobilità lenta e prevede i percorsi più utilizzati. In secondo luogo, si analizza in dettaglio il caso studio del comune di Pisa per discutere criticamente: a) l'influenza del patrimonio sulle dinamiche spaziali della mobilità; b) il legame tra mobilità lenta e fruizione dell'heritage urbano; c) il contributo dei big data e dei modelli di GeoAI nell'analisi di questo rapporto. Inoltre, l'osservazione di tali pattern di mobilità risulta utile in termini di policy per: i) l'identificazione dei corridoi più utilizzati e la possibilità di proporre soluzioni alternative per un accesso più

ampio all'heritage urbano, includendo anche i siti "minori"; ii) lo sviluppo di modelli spaziali per monitorare i percorsi pedonali in tempo reale e incentivare pratiche di mobilità lenta per una migliore esperienza dell'heritage.

Parole chiave: mobilità lenta, heritage, big data, GeoAI, Strava.

1. Introduction

Understanding how people move through the spaces they inhabit has always fascinated geography and mobility studies scholars. Whether related to commuting, migratory movements, or tourism, mobility has become a factor that increases the complexity of the contemporary world (Sheller, Urry 2006; Cresswell 2006). The academic debate has addressed various types of mobility, considering differences in scale, contextual characteristics, the categories of people on the move, and the objectives driving their movements (Bissell 2020). In recent years, significant attention has been devoted to slow mobility and its potential to enhance the experience of place and its cultural and natural heritage (Maltese et al. 2017) in both urban environments and peri-urban and rural routes.

In this context, we explore the relationship between slow mobility and heritage at the intra-urban scale using spatial big data and the experimentation of a GeoAI methodology, with a focus on the city of Pisa. The primary objective is to understand how slow mobility practices can influence and are influenced by the spatial distribution of cultural and natural heritage. The literature on this topic highlights how mobility flows are often shaped by both personal and contextual factors (Chapin 1974; 1978; Daniels, Warners 1980; Hui 2013; Greene, Rau 2018), delineating a complex interaction between individuals and the places they traverse. Similarly, slow mobility, particularly walkability, has been studied both as a physical attribute of the urban environment and as a perceived outcome of sustainable mobility practices (Forsyth 2015; Annunziata, Garau 2020). However, the connection between slow mobility and heritage fruition remains a relatively unexplored area, especially through big data-driven approaches. We have tried to provide a contribution with regard to: a) the influence of heritage on spatial mobility trends; b) the link between walkability, slow mobility, and urban heritage fruition; c) the role of big data and GeoAI to better understand this nexus and to build predictive models.

To achieve these objectives, this work employs a dataset of 151,110 GPS tracks provided by the Strava Metro platform, a service offered by Strava, a popular fit-

ness tracking app that aggregates and anonymizes data collected from users' activities, such as walking, running, and cycling. Unlike individual Strava data tied to specific users, Strava Metro focuses on the collective data of millions of users worldwide, making it highly relevant for urban planning, transportation analysis, and infrastructure development. The dataset analyzed refers to the year 2022 and includes "pedestrian" traces from 20,100 Strava users in the province of Pisa, an area characterized by a cultural and natural heritage stratified over time and a variety of city users (in addition to residents, tourists, commuters, and students). The case study analysis allows the reconstruction of patterns and routes of slow mobility at the intra-urban level and the identification of strengths and potential criticalities in heritage accessibility. Furthermore, it tests the analysis methodology based on spatial big data and GeoAI, with a view to its applicability in monitoring activities for urban planning and its replicability in other urban contexts.

About the structure of the paper, section 2 presents the theoretical framework, reviewing key studies on mobility while introducing slow mobility and place-based experiences. Section 3 outlines the methodology integrating Strava Metro data within a GeoAI framework. Section 4 synthesizes the main findings of the case study at the intra-urban scale, while Section 5 discusses the results, highlighting the key implications, potential applications, and critical challenges.

2. Theoretical Framework

The literature on mobility is rich in discussions on the complex interactions that people have with the places they traverse and on the reasons for the choice of movements among different types of city users (Martinnotti 1993; 1999; Morri 2003; Nuvolati 2007; Hui 2013; Greene, Rau 2018; Shields et al. 2021). According to the literature of Chapin (1974; 1978), urban movements are classified in accordance with their different scopes, distinguishing between those related to work activities and those connected to recreational habits, highlighting that the choice was essentially conditioned by two main explanatory coordinates, which he called propensity and opportunity. The former refers to personal motivations and existing preconditions, while the latter is influenced by the perception of the qualities and accessibility of the necessary service spaces, thus relying on a map of places and spaces derived both from personal knowledge and direct experiences. Later, he added two more components: situation, which can be understood as the temporal and situational appropriateness of actions, and

urban environmental context, which encompasses the non-psychological constraints of human action. Daniels and Warners (1980) highlight different categories within which to group the factors that explain different movement trajectories to and from a specific place, and reflect on the coexistence of push factors, from the individual to the destination, and pull factors, related to the places, emphasizing the inseparability of this dynamic of dense and mutual relations between the subject and places.

The various mobility practices establish different relationships of identification with space. The increasing mobility of people, which tends toward expanding distances and shortening travel times, tends to make the relationships that individuals have with places more tenuous and fragmented. Understanding the daily flow of constant and occasional or periodic presences is important in the analysis of morphological and functional transformations of contemporary cities. In areas where population exchange is continuous, as in the case of this study, and where trajectories of different nature and magnitude are interwoven, there is also a need to understand the link between these, and the places lived. Unfortunately, there is often a structural lack of descriptive data useful for deeply framing the phenomenon, in terms of quality and timely updates. These shortcomings hinder the ability to formulate effective responses for managing the complex dynamics of user attendance, integration, and exclusion within the urban context. Furthermore, as known from previous studies (Nuvolati 2007; Greene, Rau 2018), most people move by combining multiple purposes and directions, sometimes with a zigzag pattern involving pre-established and unexpected destinations. Therefore, by outlining the typology of users, it is possible to investigate the type of mobility in terms of route preferences, times, frequencies, etc., and how these preferences intersect with the opportunities offered by the urban and peri-urban fabric, as well as which relationships are intertwined with the heritage (Nikielska-Sekuła, Banaszekiewicz 2025).

In this work, we focus on slow mobility, undertaken for recreational and health purposes to capture significant aspects within the multitude of roles, identification processes, and diverse territorial usage practices in their matrices of origin and destination as well as the possible temporal strategies adopted according to needs, habits, and lifestyles that each individual implements concerning the surrounding environment. We aim to verify two assumptions. The first one posits that the beauty of the heritage can potentially influence mobility choices, especially the one under consideration here, namely slow mobility for recreational purposes. The second one asserts that the mobility paths that consolidate and

become shared can impact on the heritage experience. Building upon these assumptions, the city and its surroundings are here considered based on their walkability properties, their ability to manage transit, and their propensity to facilitate the use of their spaces, particularly places with a high heritage component, to understand whether and how slow mobility could enhance the enjoyment of the cultural and natural heritage. In this sense, slow mobility, as a set of practices that exploit space, also takes on the meaning of performative practice (Harvey 2024). As city users reclaim spaces, urban trajectories are reconfigured. Along with them, the interaction with the surrounding territory takes on its own characteristics, shaping the sense of place identity and impacting aspects such as safety, real or perceived, the need for urban furnishings, lighting, signage, etc., which have implications for urban planning.

A certain part of the research focusing on slow mobility and cities has concentrated on evaluating the walkability of urban environments, or more broadly, anthropized environments, starting from the basic consideration that walking is an important sustainable transport mode, if not necessary, in urban areas (Forsyth 2015; Knapskoga et al. 2019). Therefore, if the existing literature correlates walkability to attributes of both the social and physical environment (Annunziata, Garau 2020), we try to understand which characteristics of the physical and social environment influence the choices of the slow mobility that we are examining, specifically concerning heritage. In this sense, walkability indices typically consider components of urban morphology and “characteristics of the built environment and land use may or may not be conducive to residents in the area walking for either leisure, exercise, or recreation” etc. (Leslie et al. 2007). However, they rarely parameterize the attractive factors that are inherent to the landscape or identity value of places for the diverse communities that inhabit them. Studies attempting to measure the subjective qualities of the urban environment are rare, primarily in urban design, and always with the aim of providing operational indications aimed at improving the road environment. Among them, Singh’s work (2016) attempts to objectively measure the qualities of the walking environment as subjectively perceived, establishing an interesting relationship between the perception of the environment, the physical characteristics of the built environment, and walking behavior. Equally noteworthy is the work of Rolando and Scandiffio (2022), in which a certain type of sustainable multimodal mobility is analyzed in relation to the spatial distribution of heritage and its attractiveness based on two main criteria: heritage density and heritage diversity.

Compared to the above-mentioned and other studies, the aspect that we consider most innovative in this research is the adoption of a data-driven approach based on a dataset generated by users of the Strava application, which has been growing in richness over the past few years and will be extensively described in the following paragraphs. On the one hand, this has allowed us access to a volume of georeferenced data unthinkable until a few years ago, with characteristics that provide not only purely quantitative indications of the phenomenon but also qualitative insights that can be inferred from the analysis of user behaviors (Balletto et al. 2019). The available data constitutes a valuable resource to extract information on routes and the most common practices of users with explicit gender, age, and implicit habits characteristics. On the other hand, the georeferenced data can be analyzed by combining it with other territorially coherent databases. Therefore, the analysis aims to understand how this subset of city users interacts with the urban and peri-urban space, even in its dimension as a cultural and environmental asset.

Within the culture of contemporary participation, the sharing of georeferenced information, from simple and punctual forms to more articulated and dynamic ones such as itineraries, contributes to generating a dual interpretative level of the relationship between individuals and space, which materializes in the real space but is inspired, designed, and defined at a virtual level. In a volume published just over a decade ago, the authors posed the problem of investigating the ways in which social media and digital technology reframe our understanding and experience of heritage by offering more participatory ways of interacting directly or indirectly with heritage objects (Giaccardi 2012). Since the slow mobility of walking is inherent to human beings, equally available and accessible are the digital technologies that accompany the act of walking today. Therefore, for the reading and interpretation of the nexus between slow mobility and heritage, both the above-mentioned levels must be considered: the purely physical and active one and the descriptive and informative one that partly derives from the former and contributes to its representation. In this sense, Van Der Zee et al. (2017) analyze cultural landscapes via digital traces left behind on Tripadvisor platforms to understand the spatial behavior of tourists and its relationship with the quality of heritage. Moreover, in the act of covering places on foot, whether walking or running, one moves through places in a temporal dimension of slowness that surreptitiously induces an interpenetration between the subject and the heritage, heightening the processes of recognizing the cultural signs scattered within it and possible identifica-

tion with them. Daily practices, such as walking, cycling, running, or even contemplating, more easily allow for the recognition and emergence of even the most hidden and minor aspects of heritage scattered in ordinary landscapes (Visentin 2021).

These experiences show in concrete terms how slow mobility routes are in constant dialogue with the cultural and natural heritage. It could not be otherwise because naturally, in these practices of movement, routines are established that “create embedded links between people, place, and identity” (Harvey 2015).

3. Data and Methodology

The tracking of active forms of mobility, such as biking and walking, has historically depended on conventional methods like travel surveys and traffic monitoring. However, with the widespread use of mobile devices (like smartphones) and the advent of the big data era, the collection of data on active travel is no longer confined to traditional approaches (Lee et al. 2016).

According to Kitchin (2014, 3),

the hype and hope of big data is a transformation in the knowledge and governance of cities through the creation of a data deluge that seeks to provide much more sophisticated, wider-scale, finer-grained, real-time understanding, and control of urbanity. Big data indeed is characterized by its substantial volume, dynamism, heterogeneity, granularity, interconnectedness, and cost-efficiency, which collectively facilitate a paradigm shift in research methodologies.

This paradigm encompasses a transition from a data-scarce environment to one that is abundantly data-rich, enabling researchers to move beyond static representations to capture the dynamic evolution of phenomena. This evolution in data availability and analytical capabilities supports the advancement from relatively simplistic hypotheses and models to the development and application of more intricate, nuanced simulations and theoretical frameworks. Consequently, big data offers the potential for a sophisticated understanding of complex systems and phenomena.

Within this context, the spread of Artificial Intelligence (AI) and generative models marked a further revolution, reshaping both conceptual understanding and methodological perspectives. In more detail, Geospatial Artificial Intelligence (GeoAI) can be defined as a multidisciplinary field that combines the principles and techniques of AI, including machine learning and deep learning, with geospatial sciences and big data. While

not a recent innovation – deep learning models have been utilized in various geographical domains for years (Liu, Biljecki 2022) – the field has seen notable growth since the introduction and advancement in generative AI tools like ChatGPT in November 2022. On the potential side, according to Mortaheb and Jankowski (2023), GeoAI is useful in explaining phenomena that occur in our society, extracting valuable insights from geospatial data, and supporting more informed decision-making (Mortaheb, Jankowski 2023). On the contrary, its expansion also poses unique methodological challenges, such as data input, scale, the Modifiable Areal Unit Problem (MAUP), and interpretability issues (Liu, Biljecki 2022). Furthermore, such widespread use could impact the privacy of individuals and require careful consideration of ethical and equitable issues.

While this work does not delve deeply into these broader implications, its focus is on exploring the relationship between slow mobility and heritage in Pisa by employing a blend of spatial big data and GeoAI. Spatial big data can be defined as georeferenced data that are associated with specific spatial coordinates; highly granular, detailed, and often collected in real-time; and endowed with a geographic perspective, essential for analyzing spatial patterns and dynamics (Jiang, Shekhar 2017; Leszczynski, Crampton 2016). As introduced, mobility and walkability give value to certain spaces; at the same time, certain spaces with their heritage convey selective mobility. The spatial data that we produce through different devices can reveal a lot about this relationship. In particular, the data we analyzed comes from Strava Metro, a service provided by Strava, a popular fitness tracking app, that aggregates and anonymizes data collected from users' activities, such as running and cycling, to provide insights into transportation patterns and mobility trends. Unlike individual Strava data, which is tied to specific users, Strava Metro focuses on collective data from millions of users around the world, making it useful for urban planning, transportation analysis, and infrastructure development. The Strava app, launched in 2009, records more than 4 billion activities (cycling, walking, hiking, and swimming) worldwide shared by 100 million registered users worldwide. Users can also upload their GPS-tracked activities to the platform that functions as a social media space where Strava users share their cycling, running, walking, and hiking experiences. According to the platform itself, "the Strava dataset is the largest collection of information on human-powered transportation in the world" whose traces can be instrumental for urban mobility planning (Romano 2022). The peculiarity of this platform is that among various tracking apps running on GNSS-enabled

devices, Strava has continuously collected human movement records since 2009 (Lee, Sener 2021).

Several studies have indeed used Strava data on biking to analyze the patterns preferred by cyclists (Huber, Lißner 2019), to evaluate the quality of the cycling infrastructure (Heesch et al., 2016). Recent research has explored the use of such data to analyze various aspects of urban transportation, recreational activities, and environmental factors. Venter et al. (2023) examined the bias and precision of crowdsourced recreational activity data from Strava, highlighting its potential and limitations for spatial and urban analysis. Lee and Sener (2021) provided a comprehensive review of Strava Metro data, emphasizing its role in monitoring bicycle traffic and its growing importance in transportation research. Similarly, Sun and Mobasher (2017) utilized Strava data to study air pollution exposure during cycling, demonstrating the potential of crowdsourced data for environmental health studies. Hochmair et al. (2019) applied Strava tracking data to estimate bicycle trip volumes in Miami-Dade County, showing how such data can support transportation planning and infrastructure development. Such studies underscore the value of these data for understanding urban mobility patterns, environmental impacts, and recreational behaviors, while also pointing to the challenges and opportunities in using more generally crowdsourced geographic information for spatial analysis and decision-making. In this sense, the study by Horst et al. (2023) concludes that GNSS-based Volunteered Geographic Information (VGI) offers a promising opportunity for real-time monitoring of visitor patterns. However, it also highlights some challenges, such as variability in data quality due to factors like GPS accuracy and positional recording errors.

Taking into consideration these aspects, the methodology is structured into four phases. Firstly, we downloaded and analyzed from Strava Metro platform 151,110 spatial tracks recorded over a year from Strava users in the Province of Pisa. In more detail, such a dataset includes: 101,801 running trips (67.4%), 44,899 walking trips (29.7%), and 4,410 hiking trips (2.9%), contributed by 20,100 individuals, most of them in the 35-54 age group (Fig. 1). As the data shows, seasonal and daytime variations can be monitored as well (Fan, Lin 2019); in our dataset, the peak of trips is recorded in October, while decreases in the winter season (Fig. 2). Most trips are connected to leisure (90%), presumably linked to tourist flows and sports mobility (running and walking), while only 10% is connected to commuting. Furthermore, 49,800 trips (33%) occurred during weekends.

Second, we mapped the data (Fig. 3) at the province level to have a general view of the spatial distribution of

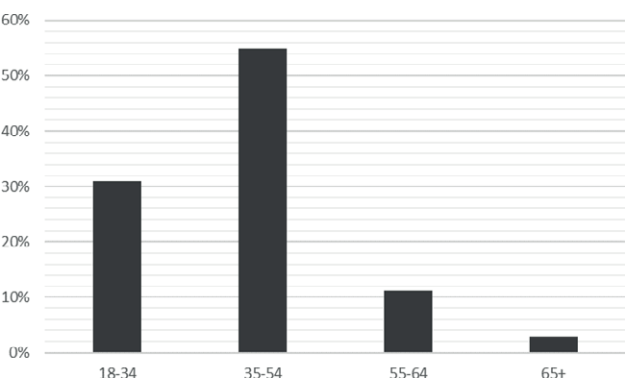


Figure 1. Demographics of the users according to the Strava dataset. Source: author’s elaboration on Strava Metro data.



Figure 2. Temporal trend of pedestrian trips by month (2022). This graphic includes aggregated and de-identified data from Strava Metro Dashboard. Source: author’s elaboration on Strava Metro data.

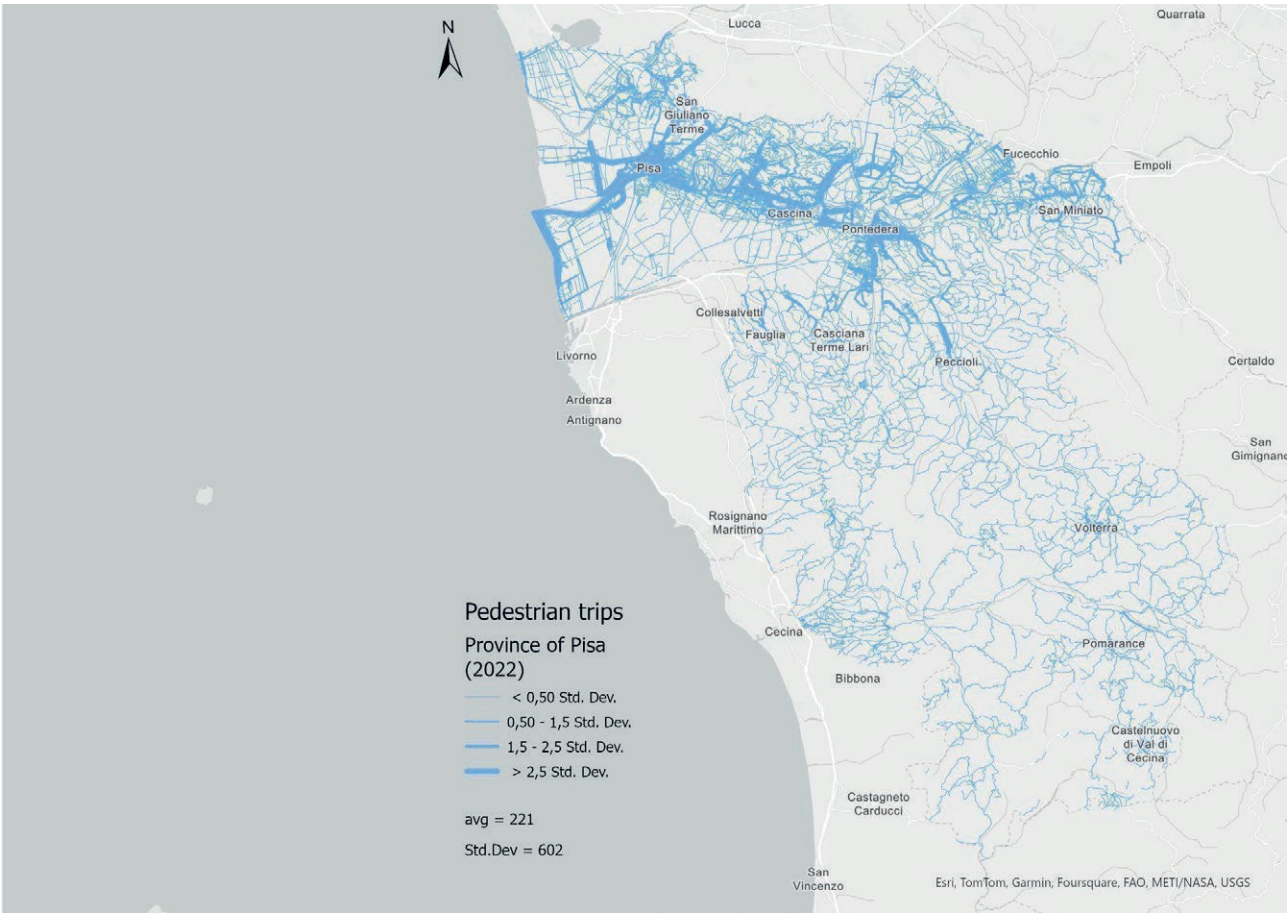


Figure 3. Pedestrian trips. Province of Pisa, 2022. Source: author’s elaboration on Strava Metro data.

the pedestrian trips. As we can see, the map illustrates the presence of strong mobility patterns such as the Pisa-Calambrone seacoast; at the same time weaker internal patterns but with interesting ramifications in hilly areas emerges.

era town and surrounding areas; the Pisa-Calambrone seacoast; at the same time weaker internal patterns but with interesting ramifications in hilly areas emerges.

Thirdly, we gathered and spatially located 156 sites in the city of Pisa, as recognized by the local tourism authority's website, Pisa Tourism (www.turismo.pisa.it). This collection encompasses various landmarks such as historical structures, museums, churches, thoroughfares, green spaces, and civic plazas. This sample represents the diversity of the city's historical, architectural, natural and cultural assets and, although this compilation isn't all-encompassing, it offers a representative overview, supported by a credible source. Furthermore, we map from GEOscopio – the webGIS tool with which it is possible to view, query and download the territorial data of the Tuscany Region – the buildings and the areas of notable public interest and the territorial areas of naturalistic and environmental interest (Fig. 4). This representation allows us to offer a broader framework of reference and to better site and reflect on the heritage and spatial trends connection.

Lastly, we experimented with a GeoAI model to predict the most preferred areas and their connection with such heritage distribution. This methodology is based on the Forest Base prediction of values at each location – specifically, the total number of walking trips per OpenStreetMap (OSM) edge – using an adaptation of the random forest algorithm. Random forest is a supervised machine learning technique that constructs multiple decision trees to create models and generate predictions. This approach is particularly suited for analyzing spatio-temporal data, as random forest leverages the power of multiple decision trees to process complex geospatial information, providing robustness, versatility, and high accuracy in tasks such as classification, regression, and pattern detection (Genuer et al. 2017). In the context of our specific case study, we consider the number of forward and reward trips per OSM edge monthly as the spatio-temporal inputs for the training of our deep learning model, then we apply the model aiming to forecast the total number of trips per OSM edge. The system used is the deep learning framework in ArcGIS Pro. It is important to note that the platform defines a “trip” as the crossing of a given edge by Strava users. This includes multiple crossings within a single activity, regardless of direction, whenever a user crosses the same edge multiple times. Within this specific framework, the areas highlighted in the following maps highlight and predict the paths most used as well as those never used by Strava users, offering a broad analytical framework on slow mobility in the city.

4. Results

The conceptual categories and analysis methodologies outlined in the preceding sections have allowed

for an empirical investigation in the territory of the Municipality of Pisa, aimed at exploring the connection between mobility and heritage and experimenting with the contribution of big data and GeoAI.

Specifically, the area of Pisa experiences daily population exchanges (both in urban and metropolitan peri-urban areas) for various needs, resulting in a hub of attraction for economic, educational, cultural reasons, and not least, tourism. The city of Pisa (90,000 inhabitants) is characterized by the presence of a university system formed by the University of Pisa which hosts 45,000 students in buildings located mainly within the city and by two schools of excellence (Scuola Normale Superiore and Scuola Superiore Sant'Anna), located within the historic center. It represents a city that offers different types of services: economic and shopping activities in the main axes in the city center and peripheral areas; scientific with the presence of the CNR and other structures; healthcare with the activity of two hospitals (Santa Chiara e Cisanello) and a part of CNR, which also attract patients from other Italian regions; cultural (second-level schools, theatre, etc.). Furthermore, the city of Pisa and its metropolitan area are characterized by the presence of cultural and scenic assets that have a strong national and international tourist appeal, which brings a considerable increase in visitors to the area (1.6 million tourist presences in 2022, source: Municipality of Pisa). The proximity of the airport to the city and the growth of low-cost flights has generated a constant increase in tourists and workflows. Consequently, decision-makers and stakeholders involved in managing this territory must necessarily consider the characteristics of incoming and outgoing mobility in terms of quality and quantity and types of individuals, whether they are residents, commuters, workers, tourists, students, or retirees.

Our empirical analysis started from the representation of the existing natural and cultural heritage (Fig. 4) through the data derived from GEOscopio and of the area recognized by UNESCO, including both the core zone (the famous Piazza dei Miracoli) and the buffer zone, corresponding to the area located within the city walls. In particular, the representation highlights the areas within the historic center, where heritage of greatest artistic value are concentrated, especially along the Arno River and near the Historic walls, while other areas of significant public interest correspond to some axes (Viale delle Piagge, which extends from the center along the right bank of the Arno; road along the Roman aqueduct from Pisa to Asciano; seafront of Marina di Pisa), also frequented by the local population for walkability and leisure.

The Municipality of Pisa is also characterized by a vast area concerning naturalistic interests, within the

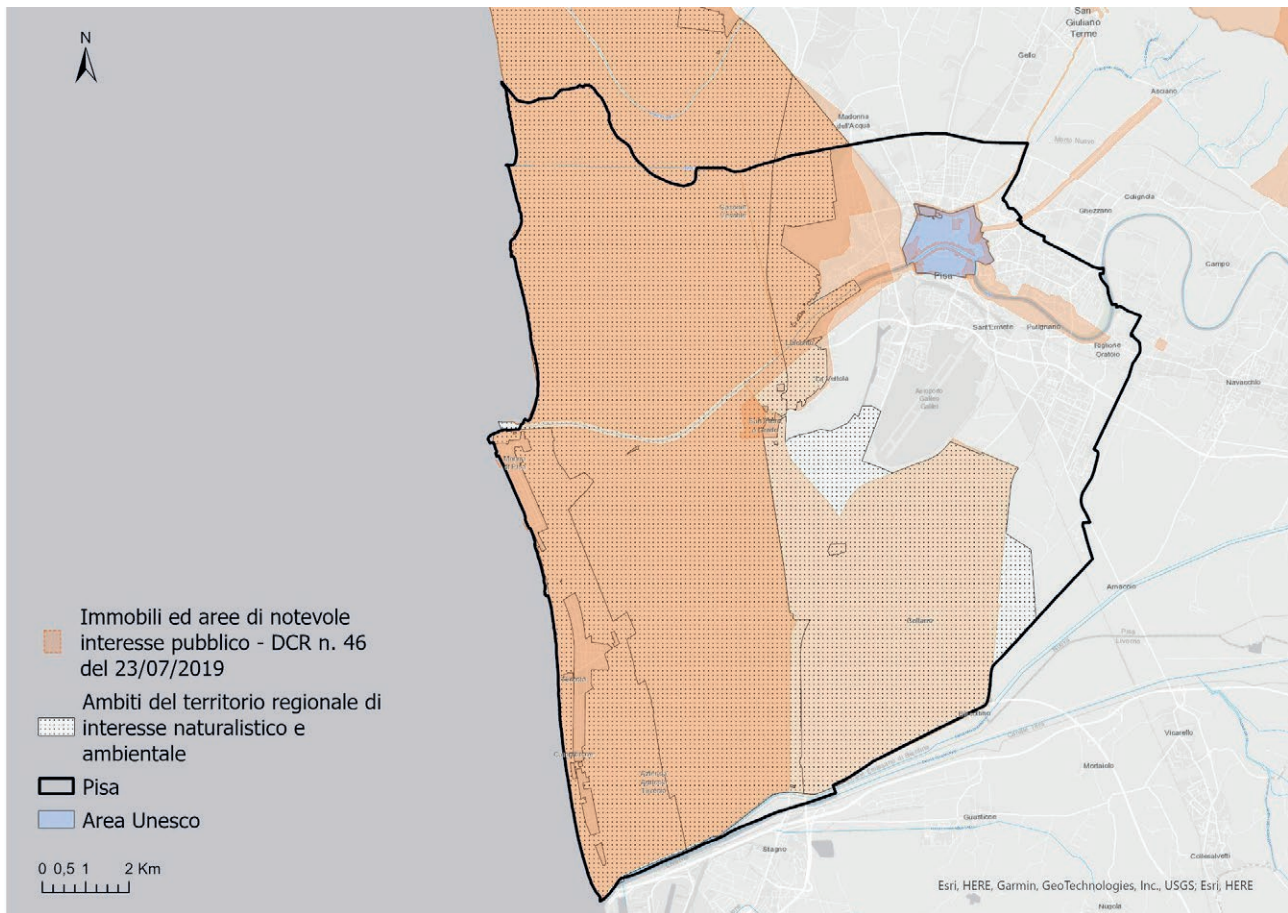


Figure 4. Buildings and areas of notable landscape, naturalistic, and environmental interest. Source: author's elaboration on Regione Toscana data.

Natural Park of Migliarino, San Rossore, and Massaciucoli, which extends from North to South along the coast to the left and right hydrographic of the Arno River and about 4 km inland. The Park also includes the estate of Coltano, which originally constituted a vast marsh. The map (Fig. 4) serves as a reference point for the subsequent descriptions.

Figure 5, produced at the urban scale, represents a first attempt to correlate pedestrian movements with the main heritage emergencies indicated by the Municipality of Pisa (buildings, squares, streets, etc.), predominantly located in the historic center; there are also intense flows corresponding to other natural and cultural attractions located in peripheral areas, especially along the Arno or at specific points on the coast, testifying to the influence of heritage on spatial mobility trends.

The intra-urban scale (Fig. 6) allows for a better visualization of mobility distribution, highlighting, on the one hand, the representation of flow space and its corre-

lation with different categories of city users; on the other hand, the visual impact of alternating full and empty spaces returned by cartography, indicating the density of certain axes and the weakness of secondary areas.

First, we can identify the most used routes to access or reach the most significant heritage elements, which can be attributed to different user categories. The crossing of the central axis from the station, Corso Italia, and Borgo, attracts city users for commercial or educational services; these are also the streets, along with others parallel to them, which are most frequented by tourists heading to the Piazza dei Miracoli and the Leaning Tower of Pisa, sometimes choosing to pass through other important cultural sites, such as Piazza dei Cavalieri and its famous buildings. These walking corridors are facilitated by urban regulations on pedestrian and traffic-restricted areas. The concentration of flows along the riverbanks highlights a hybrid use of space linked to the attractiveness of the overall view of the urban land-

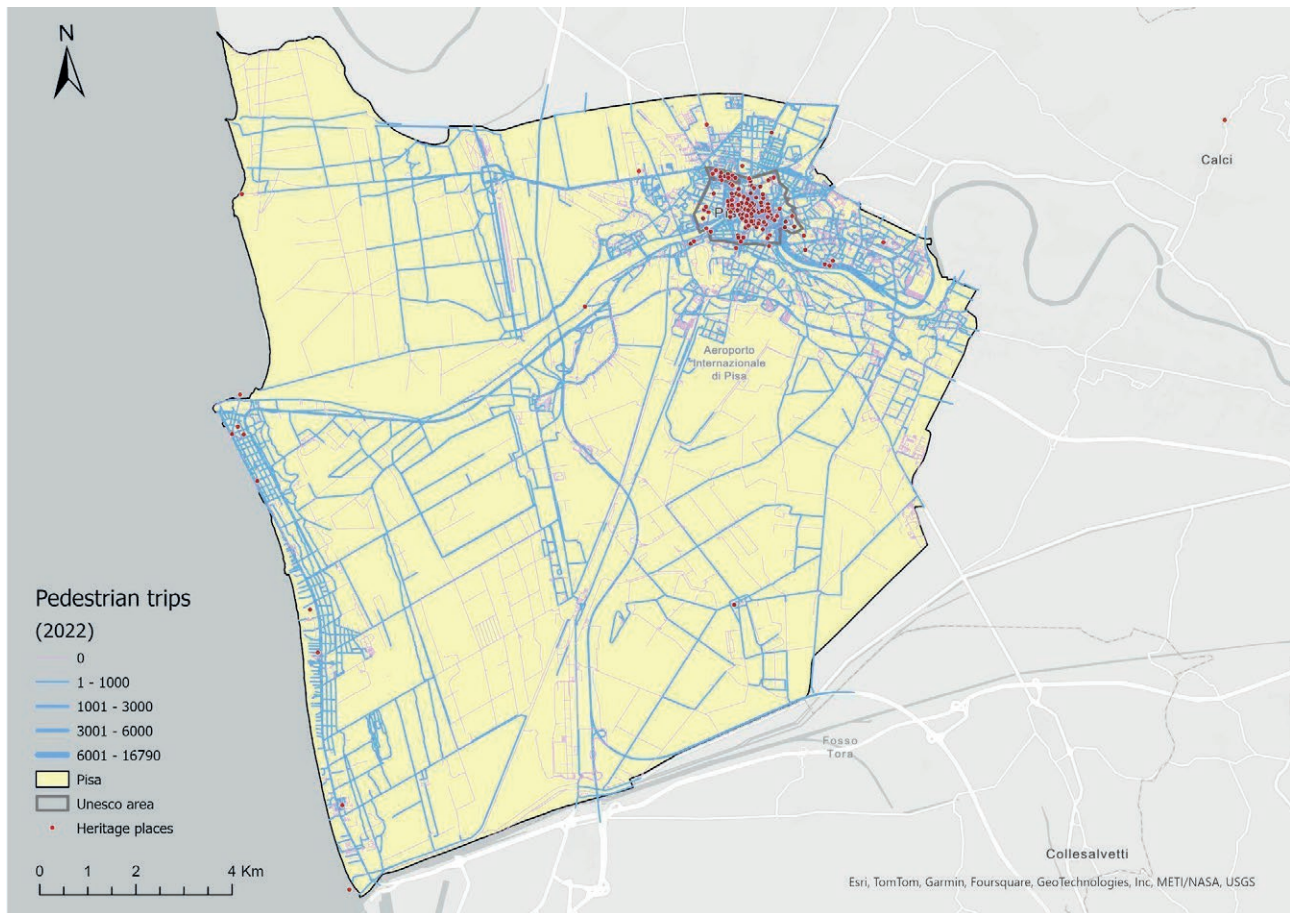


Figure 5. Pedestrian trips and Heritage places. City of Pisa, 2022. Source: author's elaboration on Strava Metro data.

scape, the presence of cultural venues such as museums, and the availability of meeting places and leisure areas used by the resident population and students. A heavily used route involves green areas (e.g., Viale delle Piagge and others along the Arno riverbank) thanks to recent pedestrian and cycling interventions, confirming how accessibility and walkability represent necessary conditions for the enjoyment and reappropriation of public spaces by citizens. Furthermore, two other significant axes can be observed, some more related to commuting and reaching the University campuses by students coming from the train station; the other concerns the road linking the city to the San Rossore Natural Park, recreational area for citizens, enhanced by the establishment of nearby healthcare and sports facilities.

The analysis of Strava data in Pisa and the interpretation of its cartographic representations highlight the influence of the heritage on mobility spatial trends; in particular, we can observe phenomena of polarization of flows on some arteries, which leave out streets and

areas both in the historic center and in peripheral areas, whose use is predominantly residential or connected to other services. Therefore, slow mobility assumes a performative value and generates asymmetries of use, which are influenced by the location of heritage elements and likely to be reinforced by the effects of user imitation and mediation of the platform, which mainly suggests routes shorter or more traveled by other users. At the same time, certain interventions aimed at improving the walkability of specific areas have expanded mobility routes and enhanced the heritage experience.

Secondly, GeoAI and machine learning techniques make it easier to predict future trends and define walking scenarios in Pisa (Fig. 7), which can be useful for urban planning to strengthen the main axes or to intervene in less frequented areas. The results of the prediction model not only confirm previously highlighted patterns but also reinforce the significance of certain sections, particularly those related to the city's main crossing routes along three key arteries: the direct route from

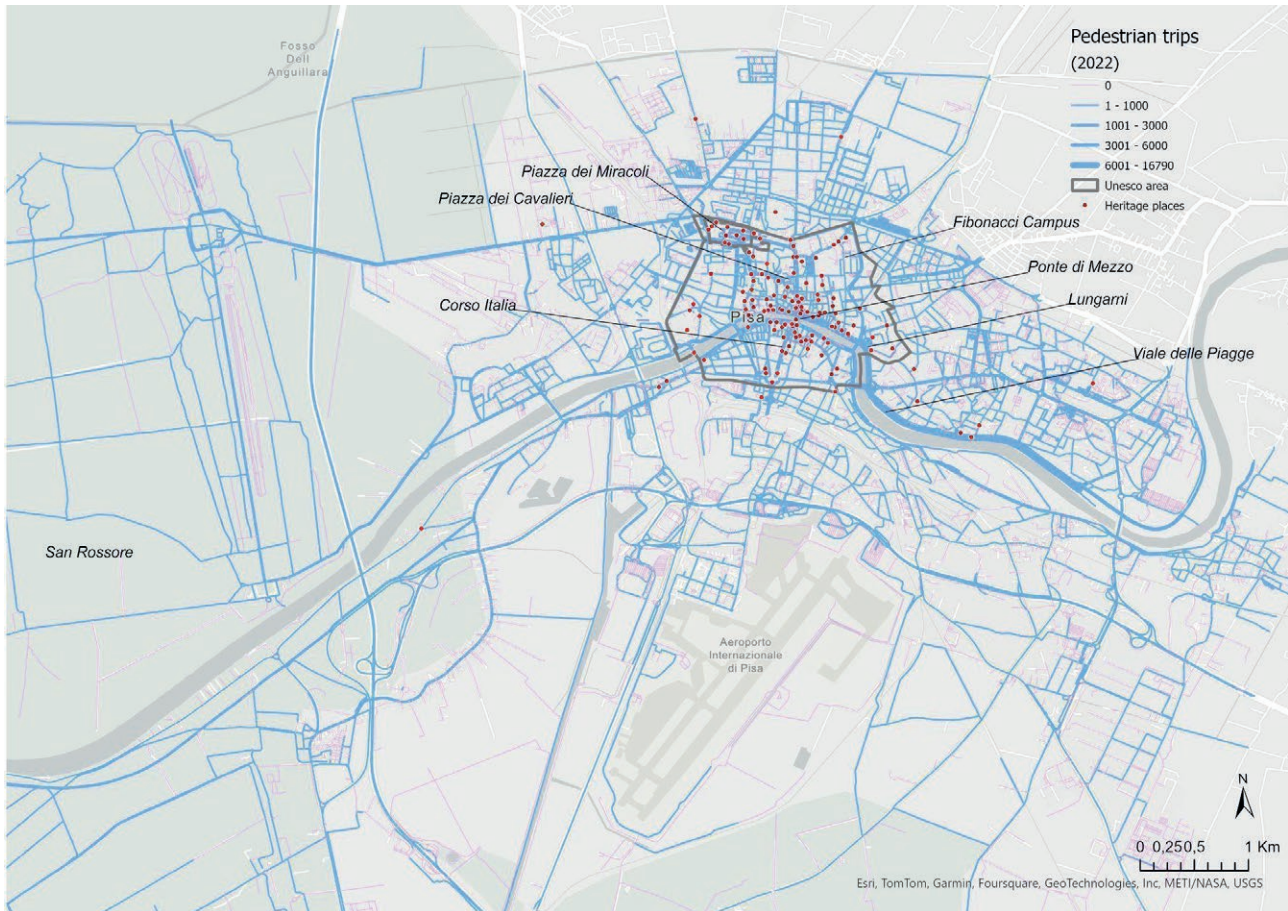


Figure 6. Pedestrian trips and Heritage places. Historic centre of Pisa, 2022. Source: author's elaboration on Strava Metro data.

the Station to the main tourist attractions (especially Piazza dei Miracoli); the central river banks, where a significant portion of young people's leisure activities is concentrated, and where the flow of walkers and runners moves towards university sites and adjacent recreational areas; and the green corridors and parks, recently enhanced by the installation of gym equipment, the provision of cultural facilities (a library and an exhibition space), the construction of cycling and pedestrian lanes.

In synthesis, the empirical investigation, particularly the work on pedestrian trips prediction, highlights two trajectories. Firstly, the concentration of flows in certain urban spaces creates urban traffic in the historic center, experienced by various populations, including residents, tourists, and students. Consequently, to reduce conflicts over space use in urban crossings, it is useful to intervene in the enhancement of alternative routes that can also reinforce the visibility and promotion of secondary heritage elements, thereby expanding the tourist experience in the city and promoting a more balanced distribution of

walking mobility. Secondly, the greater walkability present in some green spaces implies the urgency of promoting recreational and relational activities, in roads and areas that have so far been poorly accessible or underutilized.

5. Discussion and Conclusion

The contribution of this paper is to highlight the connection between slow mobility and heritage by adopting a spatial big data approach and experimenting with advanced GeoAI methodologies. The research uses quantitative analysis methodologies to advance the literature on the relationship between mobility and heritage (Cisani et al., 2022; Harvey 2024). These were designed to experiment with analysis models that can provide real-time and predictive insights that are useful for monitoring slow mobility dynamics and reflecting on planning interventions. The paper also intends to make an original contribution to research and methodologies

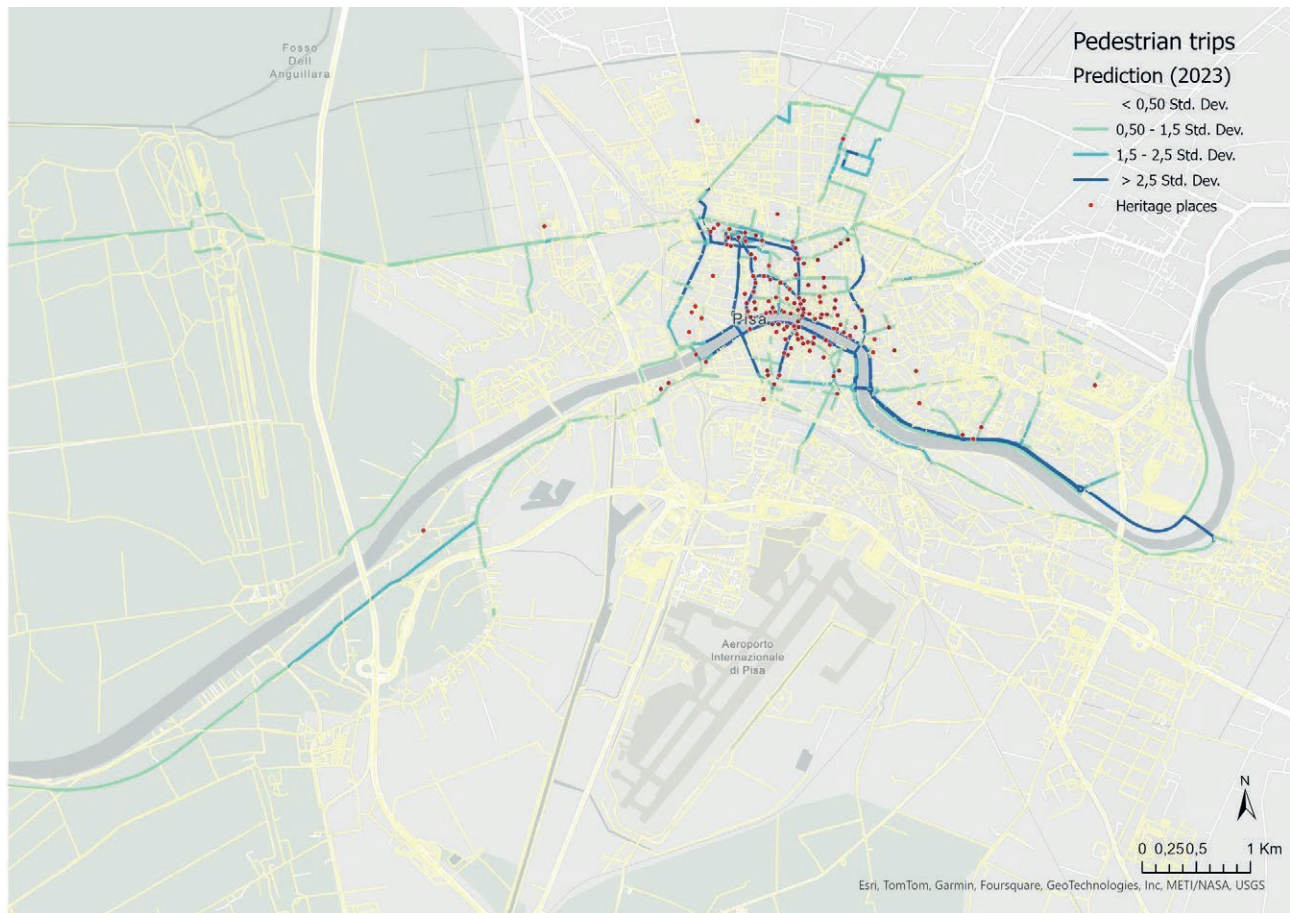


Figure 7. Pedestrian trip prediction. Source: author's elaboration on Strava Metro data.

on big data, particularly Strava data (Lee, Sener 2021), introducing new methodologies for analyzing the nexus between slow mobility and urban heritage and experimenting with GeoAI-based models that can be replicated in other territorial contexts.

More precisely, the paper aimed to address three research questions, the results of which are discussed in the following points. Answering the first research question, the empirical analysis of the walking data extracted from the Strava platform and concerning the municipality of Pisa shows a strong influence of heritage on mobility spatial trends: 40% of walk trips take place within the Unesco area; 36.5% in areas of notable interest, therefore 76.5% of the total. On the contrary, 23.4% of trips take place outside these areas. These aspects are interesting, specifically in their spatial disaggregation and granularity, which makes it possible to shed light on slow mobility within the city over an entire time span (1 year).

The spatio-temporal combination of Strava Metro data and its connection to the heritage location can be

considered innovative within both the mobility and heritage studies (Rolando, Scandiffo 2022). On the one hand, this has made it possible to have a mass of georeferenced data that was unthinkable until a few years ago and with characteristics that provide not only merely quantitative indications of the phenomenon but also qualitative ones that can be deduced from the analysis of user actions. In this sense, the data employed could constitute a precious pool from which to extrapolate information on mobility paths, behaviors, and most widespread practices of users. On the other hand, since it is georeferenced data, it could be possible to analyze them spatially in relation to the distribution of cultural and environmental goods and to produce maps that allowed for the visualization of mobility trajectories with a high degree of sophistication. An interesting aspect that emerges in these cartographic representations is the “presence” and “absence” of slow movements concerning cultural heritage. We could argue that the absence of a relationship weighs as much as the presence and can be subject to noteworthy temporal

variations. The presence and absence patterns could be closely tied to time slots and describe different landscapes in their representation, with varying intensities of space appropriation by different types of city users, marked by the varying rhythms of the city at different times of the day and by seasonal cycles.

Considering the second research objective of this paper, our results can be useful both to assess the walkability of the city concerning the urban heritage fruition and thus to evaluate policies implemented or to create new ones closer to the mobility habits of users. It is possible to consider the role of heritage as an important driver in conveying these paths, but, at the same time, the pattern that emerged fosters the ability to read slow mobility trajectories that would otherwise remain unknown or only hypothesized. In this context, the focus on the nexus between walking and heritage sites can be crucial in the governance of specific spaces, as city users tend to explore heritage areas on foot to fully immerse themselves in the historical and cultural context, where the interwoven relationship among heritage, pedestrian accessibility, and slow mobility practices co-produce the landscape heritage. The adoption of a data-driven approach introduces a more critical discussion on the polarization flows, the potential spatial crossing conflicts, or the safety of the most used path emerging in some areas, in order to stimulate a scientific debate about urban solutions more oriented to a sustainable, healthier, and low-impact form of mobility (Bissell 2020; Maltese et al. 2017). The potential of Strava data and GeoAI in the predictive modeling of mobility scenarios through the analysis and construction of space-time models can also be useful for defining urban policies regarding traffic regulations and pedestrian routes. In our study, we highlight popular walking routes enabling city planners to make informed decisions about where to focus on heritage preservation efforts, improve infrastructure, or enhance accessibility. The results demonstrate that interventions could be implemented not only on established routes to improve the accessibility of heritage for city users but also in less frequented areas or those with lesser-known heritage. Such decisions could enhance the city experience for both tourists and residents while also creating more balanced urban mobility patterns to optimize walkability and improve quality of life.

Furthermore, this study intends to answer the third research question, focusing on the potential expressed by spatial big data from the Strava Metro platform and predictive models based on GeoAI applied to slow mobility to understand its connection with cultural and natural heritage. As demonstrated by Roy et al. (2019), we believe that this specific dataset can be considered as an addi-

tional or alternative source of geospatial information that can be useful to highlight paths that could be different from those already “offered”, thus generating valuable information for new mobility models (Romano, Capineri 2020) in areas where monitoring systems are absent or in which official data are poor or not available. The intersection of slow mobility data, with a focus on walking, and the georeferenced list of historical, artistic, and natural sites has made it possible to map the most frequently used routes and circuits, which would not have been identifiable using other data at this scale. Additionally, GeoAI techniques allow for the construction of predictive models based on processed data to anticipate future patterns and understand the most significant trends. As previously highlighted, these tools can, therefore, be valuable for urban planning and for introducing regulations on the use of specific spaces and cultural or natural assets. In particular, they offer the potential for further experimentation to: i) continuously monitor the phenomenon both spatially and temporally; ii) feed a city dashboard focused on urban slow mobility; iii) produce real-time analyses, maps, and models, and iv) provide guidance on how to manage heavily used routes and redirect flows to other parts of the city to enhance urban livability and heritage accessibility. In this sense, it will be important to explore the replicability of the model in other territorial contexts, both to verify the validity of the proposed data and GeoAI model and to undertake a comparative analysis.

At the same time, it is worth observing some limits of this methodological approach. First, the Strava data could underestimate the “mobile population” of the reference area, and the correlation between crowdsourced data and official data may vary by the local context (Fan, Lin 2019) in relation to different demographic, social, and physical characteristics, which influence the use of this kind of platform. In this sense, future research in this field could combine this dataset with other territorially coherent databases to better understand how a particular subset of city users is interacting with the urban and peri-urban space also in its dimension of cultural and environmental goods. Furthermore, it could be interesting to better understand how slow mobility conditions the heritage experience and the sense of (re)-appropriation of specific urban spaces, exploring in greater detail the practices and habits of users in correlation with other information which are available in the Strava database (e.g., gender and age) or which could be obtained through qualitative methodologies. Secondly, the crucial question concerns the quality of the model depending on the data source. Like all big data, spatial big data is not inherently free from inaccuracies or mis-

representations. A notable example in our case includes anomalies detected on some motorway routes: these anomalies could be caused by continuous tracking by users which occur unconsciously and confirm the veracity of big data and the importance of human interactions in an automated analysis process. As regards, this work intends to inspire a more critical examination, within and interdisciplinary scientific context, of the role spatial data plays as an input in machine learning (ML) systems and the need to explore such criticism from a geographical point of view. In this sense, in a data-intensive era, it's important to acknowledge that spatial information can embody various biases, which we've identified, in this case, through a meticulous data mining analysis. Recognizing and addressing these biases is imperative when constructing training models for ML, especially when dealing with georeferenced crowdsourced spatial data at the micro-scale.

References

- Annunziata, A., Garau, C. (2020). *A Literature Review on Walkability and its Theoretical Framework. Emerging Perspectives for Research Developments*. In Gervasi, O. et al. (Eds.). *Proceedings of the International Conference on Computational Science and Its Applications – ICCSA 2020*. ICCSA 2020. Lecture Notes in Computer Science, vol 12255. Cham, Springer, 422-437. https://doi.org/10.1007/978-3-030-58820-5_32
- Balletto, G., Milesi, A., Battino, S., Borruso, G., Mundula, L. (2019). Slow Tourism and Smart Community. The Case of Sulcis - Iglesiente (Sardinia -Italy). In Misra, S. et al. (Eds.). *Proceedings of the International Conference on Computational Science and Its Applications – ICCSA 2019. Lecture Notes in Computer Science*, vol 11624. Cham, Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-24311-1_13
- Bissell, D. (2020). Mobilities and place. In Edensor, T., Kalandides, A., & Kothari, U. (Eds.). *The Routledge Handbook of Place*. London and New York, Routledge.
- Chapin, F.S. Jr. (1974). *Human Activity Patterns and the City: Things People Do in Time and in Space*. New York, Wiley.
- Chapin, F.S. Jr. (1978). Human Time Allocation in the City. In Carlstein, T., Parkes, D.N., Thrift, N.J. (Eds.). *Human Activity and Time Geography*. London, Edward Arnolds, 13-26.
- Cisani, M., Lo Presti, L., Pearce, L., Peterle, G., Rabbiosi, C. (2022). Introduction. *Unruly Landscapes: Mobility, Transience, and Transformation*. *Transfers*, 12(1), 3-8. DOI: <https://doi.org/10.3167/TRANS.2022.120102>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern western world*. New York, Taylor & Francis.
- Daniels, P.W., Warnes, A.M. (1980). *Movement in Cities: Spatial Perspectives on Urban Transport and Travel*. London, Methuen.
- Fan, W., Lin, Z. (2019). *Evaluating the potential use of crowdsourced bicycle data in North Carolina*. Charlotte (NC), The University of North Carolina at Charlotte, Center for Advanced Multimodal Mobility Solutions and Education.
- Genuer, R., Poggi, J. M., Tuleau-Malot, C., Villa-Vialaneix, N. (2017). Random forests for big data. *Big Data Research*, 9, 28-46. DOI: <https://doi.org/10.48550/arXiv.1511.08327>
- Giaccardi, E. (Eds.). *Heritage and social media: Understanding heritage in a participatory culture*. London, Routledge.
- Greene, M., Rau, H. (2018). Moving across the life course: A biographic approach to researching dynamics of everyday mobility practices. *Journal of Consumer Culture*, 18(1), 60-82. <https://doi.org/10.1177/1469540516634417>
- Jiang, Z., & Shekhar, S. (2017). *Spatial big data science*. Schweiz, Springer International Publishing AG.
- Harvey, D.C. (2015). Landscape and heritage: trajectories and consequences. *Landscape Research*, 40(8), 911-924. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2014.967668>
- Harvey D.C. (2024). Traces of mobility in the landscape: creative possibilities of everyday heritage practice. *Landscape Research*, 50(2), 351-367. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2024.2377207>
- Heesch, K. C., James, B., Washington, T. L., Zuniga, K., Burke, M. (2016). Evaluation of the Veloway 1: A natural experiment of new bicycle infrastructure in Brisbane. Australia. *Journal of Transport and Health*, 3(3), 366-376. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.06.006>
- Hochmair, H. H., Bardin, E., Ahmouda, A. (2019). Estimating bicycle trip volume for Miami-Dade County from Strava tracking data. *Journal of transport geography*, 75, 58-69. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.013>
- Huber, S., Lißner, S. (2019). Disaggregation of aggregate GPS-based cycling data — How to enrich commercial cycling data sets for detailed cycling behavior analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2, 100041. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100041>

- Hui, A. (2013). Moving with practices: The discontinuous, rhythmic and material mobilities of leisure. *Social & Cultural Geography*, 14(8), 888-908. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649365.2013.827736>
- Kitchin, R. (2014). Big Data, new epistemologies and paradigm shifts. *Big data & society*, 1(1). DOI: <https://doi.org/10.1177/2053951714528481>
- Knapkoga M., Hagen O. H., Tennøya A., Rynning M. K. (2019). Exploring ways of measuring walkability. *Transportation Research Procedia*, 41, 264-282. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.047>
- Lee, K., Sener, I. N. (2021). Strava Metro data for bicycle monitoring: a literature review. *Transport reviews*, 41(1), 27-47. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1798558>
- Lee, R. J., Sener, I. N., Mullins, J. A. (2016). An evaluation of emerging data collection technologies for travel demand modeling: From research to practice. *Transportation Letters*, 8(4), 181-193. DOI: <https://doi.org/10.1080/19427867.2015.1106787>
- Leslie E., Coffee N., Frank L., Owen N., Bauman A., Graeme H. (2007). Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health & Place*, 13, 111-122. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2005.11.001>
- Leszczynski, A., Crampton, J. W. (2016). Introduction: The Spatial Big Data Debate, *Big Data & Society*, 3(2), 1-12. DOI: <https://doi.org/10.1177/2053951716661366>
- Liu, P., Biljecki, F. (2022). A review of spatially-explicit GeoAI applications in Urban Geography. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 112, 102936. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jag.2022.102936>
- Maltese I., Mariotti I., Oppio A., Boscacci F. (2017), Assessing the benefits of slow mobility connecting a cultural heritage. *Journal of Cultural Heritage*, 26, 153-159. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.culher.2017.01.006>
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna il Mulino.
- Martinotti, G. (1999). A City for Whom? Transients and Public Life in the Second-Generation Metropolis. In Beauregard, R.A., Body-Gendrot, S. (Eds.). *The Urban Moment. Cosmopolitan Assays in the Late-20th Century City*. London, Sage, 155-183.
- Morri, R. (2003). *I city users*. In Cristaldi F. (a cura di). *Le mille popolazioni metropolitane. Un'analisi geografica dell'area romana*. Roma, Università degli Studi di Roma La Sapienza, 77-116.
- Mortaheb, R., Jankowski, P. (2023). Smart city re-imagined: City planning and GeoAI in the age of big data. *Journal of Urban Management*, 12(1), 4-15. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2022.08.001>
- Nikielska-Sekuła, K., Banaszkiewicz, M. (2025). Heritage and Mobility from a Multisensory Perspective. In Banaszkiewicz, M., Nikielska-Sekuła, K. (Eds.). *Heritage and Mobility from a Multisensory Perspective*. London / New York, Routledge, 1-15.
- Nuvolati, G. (2007). *Mobilità quotidiana e complessità urbana*. Firenze, Firenze University Press.
- Rolando, A., Scandiffio, A. (2022). Multimodal Access to Minor Places in Heritage-Rich Landscapes: GIS Mapping to Define Slow-Tourism Routes from the Stations in the Railway Networks in-between Turin and Milan. *Sustainability*, 14, 15723. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142315723>
- Romano, A. (2022). *La geografia delle piattaforme digitali. Mappe, spazi e dati dell'intermediazione digitale*. Firenze, Firenze University Press. DOI: <https://doi.org/10.36253/978-88-5518-602-5>
- Romano, A., Capineri, C. (2020). Piattaforme e Big data per una nuova geografia digitale. In Lazzeroni M., Morazzoni M. (Eds.). *Interpretare la quarta rivoluzione industriale. La geografia in dialogo con le altre discipline*. Roma, Carocci editore, 227-240.
- Roy, A., Nelson, T. A., Fotheringham, A. S., Winters, M. (2019). Correcting bias in crowdsourced data to map bicycle ridership of all bicyclists. *Urban Science*, 3(62), 1-20. DOI: <https://doi.org/10.3390/urbansci3020062>
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shields, R., Gomes da Silva, E. J., Lima e Lima, T., Osorio, N. (2021). Walkability: a review of trends. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 16(1), 19-41. DOI: <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1936601>
- Singh, R. (2016). Factors affecting walkability of neighborhoods. *Urban Planning and Architecture Design for Sustainable Development*, 216, 643-654. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.12.048>
- Sun, Y., Mobasheri, A. (2017). Utilizing crowdsourced data for studies of cycling and air pollution exposure: A case study using Strava data. *International journal*

of environmental research and public health, 14(3), 274.
DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph14030274>

Solnit, R. (2001). *Wanderlust. A history of walking*. New York, Penguin.

Van Der Zee, E. L., Bertocchi, D., Janusz, K. (2017). *Using Big Data to discover how the maturity of a heritage destination influences the use and attractiveness of urban cultural landscape. A case study of Antwerp, Bolzano and Kraków*. In Proceedings of TLC2016 Conference–Tourism and cultural landscape: Towards a sustainable approach. Foundation for Information Society (INFOTA), 614-628.

Venter, Z. S., Gundersen, V., Scott, S. L., Barton, D. N. (2023). Bias and precision of crowdsourced recreational activity data from Strava. *Landscape and Urban Planning*, 232, 104686.

Visentin, C. (2021). Slowness to Discover the Ordinary Italian Landscape. In Pileri, P., Moscarelli, R. (Eds.). *Cycling & Walking for Regional Development, Research for Development*. Cham, Springer, 63-81. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-44003-9_6



Citation: Ciliberti, D., & Mastrostefano, G. (2025). Mobilità appenniniche e territorialità latenti. Il caso della tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 69-83. doi: 10.36253/bsgi-7574

© 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.

Mobilità appenniniche e territorialità latenti. Il caso della tratta ferroviaria Agnone- Pescolanciano

Apennine Mobilities and Hidden Territoriality. The Case of the Agnone-Pescolanciano Railway Line

DIANA CILIBERTI, GIADA MASTROSTEFANO

Dipartimento di Bioscienze e Territorio – DiBT, Università degli Studi del Molise, Italia
Email: diana.ciliberti@unimol.it; g.mastrostefano@studenti.unimol.it

Abstract. In some areas of the Apennines, the mobility is often described and perceived as difficult, slow and often inadequate. However, in the contemporary landscape, signs of various past forms of mobility (sheep tracks, mule tracks, railway networks, etc.) are still visible. But how does the mobility of the past and the present can dialogue today? And what relations can they generate in territory? The traces of these old communication routes are still vivid in the historical memories of some territories, as in the case of the Agnone-Pescolanciano railway line, destroyed during the Second World War and never rebuilt. This line played an important connectivity function in socio-economic terms for the Alto Molise (Gambi, 1951; Minichetti, 2010). Even if almost all traces of these tracks have been lost, the signs of its passage are still widespread in some daily practices experienced by the community, through the memories of those who lived it and the use of everyday toponymy (Muzaini, Minca, 2018). The aim of this paper – which is part of a broader investigation of the Prin MIND – “Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings” – is to retrace its evolution, intercepting testimonies and imaginaries, stimulating the local historical memory, investigating the possible correlations that exist between new and old awareness of practices related to mobility, to stimulate a reflection on the social value that this route has represented for the communities of Alto Molise.

Keywords: Apennines, mobilities, railways, Alto Molise.

Riassunto. In alcune aree dell'Appennino la mobilità è spesso raccontata e percepita come difficile, lenta e, a tratti, inadeguata. Eppure, nel paesaggio contemporaneo, sono ancora visibili i segni di varie forme di mobilità passate (tratturi, mulattiere, reti ferroviarie, ecc.). Ma in che modo la mobilità del passato dialoga con quella attuale? E quali relazioni possono generare su un territorio? Le tracce delle vecchie vie di comunicazione appaiono ancora vive nella memoria storica di alcuni territori, come nel caso della tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano, distrutta durante la Seconda Guerra Mondiale e mai più ricostruita. Questa tratta ha svolto per il territorio alto molisano un'importante funzione di connettività di carattere socioeconomico (Gambi, 1951; Minichetti, 2010). Del suo percorso si è persa quasi ogni traccia, anche se i segni del suo passaggio appaiono ancora diffusi nelle pratiche esperite quotidianamente dal-

la comunità, nei racconti di coloro che l'hanno vissuta, come anche nella toponomastica (Muzaini, Minca, 2018). L'obiettivo del contributo – che si colloca nella più ampia indagine del Prin MIND – “Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings” – è di ripercorrere la sua evoluzione, intercettando testimonianze e immaginari, stimolando la memoria storica locale, indagando le possibili correlazioni esistenti tra nuove e vecchie consapevolezze di pratiche legate alla mobilità, al fine di sollecitare una riflessione sul valore sociale che questa tratta ha rappresentato per le comunità dell'Alto Molise.

Parole chiave: Appennini, mobilità, strade ferrate, Alto Molise.

1. Un patrimonio in “cammino”

In modo quasi anacronistico è sempre più pressante il bisogno di mobilità lente. Perché se il termine “mobilità” racchiude in sé una serie di pratiche spazio-temporali, modalità immersive di viaggio e relazioni etiche che si basano sul desiderio di connettersi in modi particolari e di disconnettersi in altri, l'aggettivo “lento” incarna le qualità di ritmo, passo, tempo e velocità, che si producono nella relazione sensoriale e affettiva tra il viaggiatore e il mondo (Cresswell 2010, 18). In effetti, se il mondo globalizzato ha innescato convergenze spazio-temporali vocate alla velocità dei collegamenti e delle comunicazioni, oggi si assiste – quasi in un processo che rischia di cadere in mera nostalgia – alla necessità di ritrovare ritmi nuovi in risposta ai bisogni psicofisici individuali, all'esigenza di condurre stili di vita più sostenibili. Su tale tendenza Bischoff (1995) sottolinea la funzionalità “d'espressione” che può avere una *greenway*, ad esempio, nel mettere in contatto l'individuo con i suoi bisogni durante l'atto pratico del cammino, concependo i luoghi come contesti dell'esperienza, costituiti nel movimento, nella memoria, nell'incontro e nell'associazione tra elementi umani e non-umani (Tilley 1994). Secondo questa prospettiva i luoghi appaiono impregnati di significati, i quali assumono per le comunità autoctone connotazioni troppo importanti per essere ignorate e per coloro che li attraversano – anche solo temporaneamente – una valenza di tipo esperienziale.

La costruzione di un percorso *slow* e *green* non è affatto semplice, occorre prestare attenzione al senso dei luoghi, al loro passato, per far fronte alle strutture e ai modelli del paesaggio che nel presente percepiamo solo selettivamente. Ogni luogo è infatti investito di significati e significanti che derivano da azioni passate, da una storia di coinvolgimenti reali o immaginari, molto spesso inespresse, ma che se trascurate potrebbero compromettere

la validità di qualsiasi percorso di patrimonializzazione basato sul coinvolgimento diretto delle comunità locali.

Nei confronti di questi luoghi appare quindi indispensabile porsi in una rinnovata sensibilità andando al di là del semplice concetto di autenticità socialmente costruita (Cassi 2015), scavando nella memoria, ritessendo le trame relazionali di luoghi e di persone, riportando in vita patrimoni inespressi o abbandonati che potrebbero prendere nuova vita nel presente.

Un approccio che risulta particolarmente interessante per le montagne di mezzo dell'Appennino quando si parla di vecchie forme di mobilità, di tratturi, mulattiere, sentieri e reti viarie e ferroviarie storicamente rilevanti, ma talvolta ricordate solo dagli anziani, una memoria spesso “spezzata” che se non recuperata potrebbe andare persa¹.

La ricerca si colloca nella più ampia indagine conoscitiva del Prin “MIND - Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings”² ed ha come obiettivo quello di comprendere come il dialogo integrato tra mobilità passate e presenti può dare vita a forme di patrimonializzazione in linea con le caratteristiche intrinseche dei territori. In questi termini, il contributo pone attenzione alle mobilità appenniniche rappresentate dalle strade ferrate secondarie attraverso il caso della ferrovia Agnone-Pescolaniano, in Alto Molise. Una tratta di cui si sono quasi del tutto perse le tracce, la cui storia è fatta di innumerevoli micro-racconti che sfuggono alla lettura storica locale. A tal fine è stato avviato un percorso esplorativo di ricostruzione della memoria storica locale che può rappresentare una base di partenza per futuri sviluppi progettuali.

2. Il dialogo possibile tra memoria e mobilità

È intorno alla “memoria storica” o “memoria culturale” e ai suoi diversi significati (Assman 1997, Halbwachs 1997; Margalit 2002; Poulot 2017), che si gioca oggi una partita fondamentale per chi si occupa di sviluppo locale e di turismo (La Foresta 2009, 36). A partire dagli anni '80 si assiste ad un crescente interesse negli studi sulla “memoria storica” intendendo con essa una *form of collective memory* (Assman 2008, 6), una forma di con-

¹ Come sottolineato da Rizzo gli anziani rappresentano spesso “un'umanità che non ha voce”, sintomo di una “memoria spezzata” quando manca un proficuo scambio intergenerazionale (2022, 66).

² Un progetto finanziato dal Ministero dell'Università e della Ricerca che coinvolge sette università distribuite tra area alpina e appenninica che ha come obiettivo principale quello di individuare la nuova attrattività della montagna italiana. Principal Investigator: Mauro Pascolini. Il lavoro presentato in questo contributo è stato condotto a partire dagli obiettivi di ricerca della Unità Operativa Unimol-Univaq, all'interno del MoRGaNA Lab.

sapevolezza temporale di valori e di caratteri peculiari, intimi e ristretti condivisi da un certo numero di persone, trasmessi in forma di “identità collettiva”³.

La ricerca sulla memoria storica è divenuta nel tempo più complessa; per il sociologo Jeffrey Olick (2006) si tratta di un processo che coinvolge più fattori: persone, pratiche, esperienze e percezioni e non riguarda solo il passato, ma nella sua “negoiazione fluida” essa realizza una sintesi tra tempo e identità, che può essere definita come “identità diacronica”. È questa identità che permette agli esseri umani di orientarsi individualmente e collettivamente nel futuro, nel passato o in entrambi (Assman 1995, 18).

La memoria non è fissa, ma è aperta alla dialettica tra ricordo e oblio; essa si radica nel concreto, nei luoghi, nei paesaggi, nei gesti, nei manufatti e nelle immagini, rimanendo però vulnerabile alla manipolazione e, di conseguenza all'appropriazione, suscettibile di essere solo periodicamente ravvivata e talvolta dimenticata (Nora 1989, 9). La memoria storica è ciò che oggi permette di ricostruire un'immagine o una narrazione del passato e, attraverso lo stesso processo, di sviluppare nel presente l'immagine e la narrazione di un individuo o di una collettività all'interno del proprio contesto di vita (Nora 1989, 12). Narrazioni del passato che riflettono, a loro volta, sentimenti più profondi di appartenenza e d'identità che si ridefiniscono nel tempo e nello spazio attraverso le relazioni che i diversi attori territoriali intrattengono nei propri contesti di vita (Morley, Robins 1995, 116).

I riferimenti spaziali restituiscono concretezza “all'associazione tra memoria ufficiale e territorio” assumendo un ruolo fondamentale per la costruzione di una memoria del passato che abbia un significato socialmente condiviso (Minca, Colombino 2012, 184). Ma c'è di più. La reinterpretazione di tali spazi attraverso uno sforzo di memoria spaziale consente a ciascun individuo di ridefinire in maniera più profonda la propria relazione con i luoghi (Sgard 2004). Si tratta di un esercizio mnemonico – composto di ricordi, di riflessioni, di racconti, di condivisione di fatti legati a diversi momenti di vita – che può diventare risorsa per le comunità nel re-interpretare i propri “luoghi di memoria” (Nora 1984; 1992; Debarbieux 1995), nel ricomporre i tasselli di una cultura

materiale e immateriale di cui potrebbero essersi perse le tracce.

La memoria storica può contribuire a rendere il passato parte integrante del presente, concorrendo a diffondere maggiore consapevolezza delle risorse che costituiscono il capitale territoriale di un determinato luogo (Dematteis, Governa 2005; Spagnoli, Montebelli 2010), rafforzandone così l'identificazione. Un processo che assume autorevolezza quando non vi è traccia fisica o materiale di risorse specifiche, ma ci si riferisce a segni materiali e immateriali invisibili, dimenticati o latenti. Come suggerito da Sgard (2004), il ricordo cristallizzato di un oggetto in un luogo costituisce per un gruppo sociale la riprova della sua esistenza e della sua coesione. Non è la presenza di segni tangibili del passato a definire i “luoghi di memoria”, ma è necessario che gli individui riconoscano tali luoghi come parte essenziale della propria “geografia della memoria collettiva” (Minca, Colombino 2012, 184) e che la loro esistenza sia riconosciuta, attestata e condivisa (Mauz 1997, 23).

Nel ricorso alla memoria storica, non si può non prestare attenzione alla moltitudine di configurazioni territoriali composte da persone comuni, oggetti banali o residui di grandi o piccole infrastrutture nei paesaggi quotidiani. È emblematico, in tal senso, il ricordo di paesaggi del passato attraverso la fotografia⁴ o la diffusione di toponimi che rilevano aspetti distintivi del territorio: paesaggi, architetture di pregio o particolari avvenimenti, il rimando a pratiche che riflettono l'intensità dell'appropriazione dello spazio (Cassi 2015, 39-40).

3. Il contesto della ricerca

Nella scelta del caso di studio si è fatto riferimento ai seguenti elementi: (1) la memoria storica dei luoghi è composta da complesse micro-narrazioni individuali

³ Jean Assmann (2008) distingue il concetto di memoria in “comunicativa” o “quotidiana” (racconti, ricordi, osservazioni, ecc.) e “culturale” (testi, rituali, risorse storiche) i cui riferimenti cambiano con il passare del tempo (*figures of memory*). La funzione della memoria culturale è quella di definire un'identità collettiva che attraversa molte generazioni e che non è facile da cambiare. La memoria culturale conserva il bagaglio di conoscenze da cui un gruppo trae la consapevolezza della propria identità, la cui manifestazione si osserva attraverso una sorta di determinazione identificativa in senso positivo *We are this* o negativo *That's our opposite*.

⁴ A tal proposito, è interessante il riferimento al filosofo francese Paul Ricoeur (2000, 148-149) che riferendosi al concetto aristotelico di “memoria e tempo”, propone di analizzare la memoria a partire dal “cosa” (*de quoi*) e non dal “chi” (*de qui*). Anziché soffermarsi sul soggetto che si ricorda, è necessario porre attenzione a ciò che viene ricordato. Qualsiasi gruppo sociale assegna dei tasselli al passato sotto forma di ricordi. Dall'insieme di questi ricordi si forma la memoria che ci fa ripercorrere la storia di un luogo da un gruppo ad un altro, da un fotogramma all'altro, sia in termini spaziali che temporali. I luoghi che ricordiamo fanno da sfondo alla storia; non solo non richiedono la presenza sul posto, ma al contrario cercano di fermare l'immagine così come appare nei ricordi. Riconoscere un soggetto in un ritratto è collocarsi nel luogo in cui lo abbiamo visto, non solo per richiamare il significato della frase “io c'ero”, che richiede testimonianza, ma anche per affermare che l'evento raccontato è geograficamente collocato. Si tratta dunque di insistere sul “luogo che si ricorda”, piuttosto che sul luogo “in cui si ricorda”.

spesso trascurate nei discorsi storici egemonici, sottovalutando la complessa trama di relazioni, pluriattività e pluriappartenenze dei contesti appenninici; (2) le infrastrutture, le architetture, i manufatti in disuso e abbandonati, ancora oggi diffusi in diversi luoghi dell'Appennino, potrebbero conoscere nuove destinazioni d'uso all'interno di progetti sociali condivisi di rifunzionalizzazione; (3) le *greenway* potrebbero rappresentare uno strumento di recupero di patrimoni latenti o inespressi, in grado di stimolare un ripensamento delle risorse di un territorio nell'ottica di un nuovo ciclo di riuso.

Sulla base di questi tre elementi, le autrici hanno condotto uno studio preliminare di carattere esplorativo a partire dalla ricostruzione del contesto storico-geografico in cui inquadrare il ruolo simbolico svolto dalle vie ferrate appenniniche e, nello specifico, dalla tratta alto molisana Agnone-Pescolanciano. Tale ricostruzione è stata fondamentale per tirare le fila delle vicende storiche che hanno segnato questa strada ferrata fin dalla sua creazione.

Poiché le tracce di questa infrastruttura sono oggi quasi del tutto assenti nel paesaggio, ci si è avvalsi di un lavoro di ricerca-azione che ha previsto l'utilizzo di interviste ermeneutiche, svolte in profondità, alcune di queste realizzate in movimento attraverso la *car-interviewing*. Una tecnica che rientra nell'ambito delle *mobile methodologies*, le quali offrono ampie potenzialità nella raccolta di informazioni o nell'evocazione di ricordi, immergendosi con gli intervistati nei luoghi di indagine (Riley et al. 2021, 142-152). I soggetti intervistati (7), originari o residenti nel comune di Agnone (IS), detengono ancora memorie legate alla fruizione quotidiana del mezzo, grazie a ricordi familiari o lavorativi dei propri affetti (Tab. 1).

Le domande-stimolo sono state proposte in base alla sensibilità del soggetto intervistato e al suo posizionarsi rispetto al racconto legato alla ferrovia:

- Potresti raccontarmi i tuoi ricordi legati alla ferrovia Agnone-Pescolanciano?
- Sapresti descrivermi il tracciato percorso della ferrovia? E i luoghi significativi lungo questa tratta?
- Secondo te, come è stata accolta la creazione della ferrovia all'epoca della sua creazione? Ha migliorato la mobilità in questi territori?
- Cosa rappresenta e cosa potrebbe rappresentare la ferrovia dismessa per questi territori?

L'esplorazione-camminata sul territorio ha consentito di raggiungere ulteriori soggetti disposti a raccontare le proprie esperienze, scavando nei ricordi legati alla ferrovia e discutendo delle dinamiche sociali ad essa connesse. I punti di contatto con questi ultimi sono stati i luoghi della socialità tipici dei piccoli comuni, come le

piazze e i bar; un dialogo che ha accompagnato lo sviluppo di una rete relazionale utile per i futuri dispiegamenti della ricerca, auspicando anche il coinvolgimento delle istituzioni locali. L'utilizzo dei metodi di indagine di tipo qualitativo ha stimolato un confronto più diretto ed empatico tra intervistati-intervistatrici che ha arricchito le informazioni a disposizione, deviando dagli itinerari abituali e dalle memorie spaziali ordinarie, guardando agli stessi luoghi da un'altra prospettiva, come quella di immaginare un possibile percorso strutturato di riqualificazione, ovvero di una *greenway* lì dove in passato transitava la ferrovia.

Parallelamente allo svolgimento delle interviste, in base alle prime suggestioni emerse, è stato possibile ricomporre i diversi tasselli della storia della tratta ferroviaria, così da ricavarne un quadro conoscitivo esatto e un'informazione geografica puntuale del percorso (Fig. 1). A tal fine sono state utilizzate diverse fonti cartografiche ufficiali e non, documenti progettuali⁵, indicazioni toponomastiche cartografiche e orali, informazioni riferite ai nodi che componevano la tratta in passato (caselli ferroviari, officine termiche) e tracce minime ancora visibili nel paesaggio ricordate dai soggetti intervistati.

I risultati delle interviste costituiscono una prima azione esplorativa da cui emergono informazioni, ricordi e percezioni che sottolineano la necessità di conoscere, trasporre e reinventare le mobilità passate di questo territorio in spazi funzionali da destinare a nuovi usi. In un'ottica di sviluppo futuro teso alla patrimonializzazione è stato individuato nella *greenway*⁶ uno strumento territoriale di rifunzionalizzazione dei pochi elementi ancora visibili della ferrovia, da inserire all'interno di una progettualità legata alla mobilità dolce e non motorizzata (Astrella 2022; European Greenways Association (EGWA); Maggiorotti 2022a; 2022b; Senes et al. 2017).

⁵ Si sottolinea che le operazioni di scavo archivistico, sia negli archivi provinciali che comunali, condotte durante la ricerca non hanno rappresentato un valido aiuto nella fase di raccolta della documentazione ufficiale, mettendo in luce l'assenza di immagini, planimetrie, prospetti e piante ufficiali legate alla tratta. Trattandosi di una linea ferroviaria costituita da società privata, mancano riferimenti anche a livello nazionale (Archivio Fondazione FS). Questo ha rappresentato una significativa difficoltà nel recuperare una mappatura che permettesse di individuare il tracciato ufficiale. Per tale ragione sono state utilizzate e incrociate le ricostruzioni cartografiche proposte da autori vari (Marcarini, Rovelli 2018; Minichetti 2010). Inoltre, le interviste hanno permesso di comprendere l'esistenza di un significativo repertorio iconografico in possesso di privati e di famiglie a cui risulta difficile accedere.

⁶ Per un ulteriore approfondimento sull'evoluzione del concetto di *greenway* si consiglia la lettura del contributo di Valentini, A. (2005).

Tabella 1. Elenco, modalità di intervista e caratterizzazione dei soggetti intervistati. Fonte: elaborazione delle autrici.

N. intervista	Data	Luogo	Modalità di intervista	Legame della persona con la tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano
1	16 gennaio 2024	Agnone - bar	intervista in profondità	Persona nata e cresciuta in uno dei caselli presenti lungo la tratta. Racconta del nonno capostazione e del padre che diventò ferroviere prendendo in affidamento il casello. La madre ha vissuto nello stabile fino agli anni Duemila. Anziano novantacinquenne nato e vissuto, dopo un periodo di emigrazione nel nord Europa, nelle campagne lungo il fiume Verrino, in prossimità dei binari e a una delle fermate obbligatorie. Durante l'intervista intervengono anche la figlia e il genero che arricchiscono la descrizione con specifiche sui luoghi e toponimi legati alla tratta.
2	18 gennaio 2024	Agnone - casa privata	intervista in profondità	Persona originaria di Agnone, emigrata nel Nord Italia e che torna spesso in paese. Afferma di essere nato in uno dei caselli e che suo nonno era capostazione o meglio, si occupava della manutenzione sulla tratta. Afferma di aver vissuto nel casello fino alla fine degli anni '50. In seguito la sua famiglia si trasferì in una casa ad Agnone.
3	18 gennaio 2024	al telefono ^a	intervista telefonica	Persona originaria di Agnone, emigrata nel Centro Italia e che torna spesso in paese. Suo nonno era capostazione di una delle fermate e vari membri della sua famiglia hanno svolto dei ruoli all'interno della Società Ferroviaria-Agnone Pescolanciano.
4	18 gennaio 2024	al telefono	intervista telefonica in profondità	La persona è un cantoniere in pensione. Si è reso disponibile alla <i>car-interview</i> (tratta ripercorsa in auto con soste lungo i punti di interesse) vista la conoscenza delle strade e dei resti visibili nel paesaggio della ferrovia.
5	22 gennaio 2024	lungo la tratta ferroviaria	<i>car-interview</i>	Attraverso i suoi ricordi è stato possibile ricostruire in maniera diacronica i cambiamenti relativi al sistema ferroviario complessivo come, ad esempio, il progressivo deturpamento o smantellamento di alcuni elementi per motivi di sicurezza.
6	22 gennaio 2024	Pietrabbondante - piazza centrale	intervista in profondità	Persona residente di Pietrabbondante che, dopo essersi resa disponibile a fornire indicazioni sul luogo afferente alla vecchia stazione ferroviaria Trivento-Bagnoli, ha raccontato vari aneddoti sui luoghi e il funzionamento della ferrovia tramandati dalle persone anziane del posto.
7	09 febbraio 2024	al telefono	intervista telefonica	Persona originaria di Agnone emigrata nel Nord Italia. Racconta del nonno che lavorava presso l'officina termica.

^a In questo caso l'intervista svolta al telefono è stata una possibilità offerta alle persone coinvolte per ovviare alla dinamica della residenza multilocale. Le persone in questione tornano in paese soltanto in alcuni periodi dell'anno o saltuariamente, per cui è risultato difficile far coincidere le esigenze degli intervistati e quelle delle intervistatrici.

4. Ricostruzione geo-storica della “Ferrovia Economica Agnone-Pescolanciano”

Per dare nuova centralità ai discorsi sulle mobilità passate dell'Alto Molise si è resa necessaria una rilettura del ruolo svolto dalla “Ferrovia Economica Agnone-Pescolanciano”⁷, in quanto essa rappresenta uno spaccato di memoria locale latente in questo territorio, a cui ancora oggi è riconosciuta una valenza simbolica.

In Molise la “questione ferroviaria” risulta centrale sin dal 1845 quando le rappresentanze dell'Alto Moli-

se⁸, persa la possibilità di tracciare una linea ferroviaria principale di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, concordano sull'idea di realizzare un consorzio di comuni e di province interessate alla creazione di una ferrovia Appulo-Sannitica (Vairano Caianello, Isernia, Campobasso, Lucera, Foggia) (Trivellini 2001, 36-37; Iarossi 2015, 129)⁹. Ma con la ratificazione della linea ferroviaria Sulmona-Isernia nel 1877 e la realizzazione

⁷ Anche se numerose pubblicazioni parlano della ‘tranvia’ Agnone-Pescolanciano, si è optato per la locuzione “ferrovia economica” (Sabelli 1907). Inizialmente non esistevano leggi per la distinzione formale tra tranvie e ferrovie secondarie; le seconde erano solitamente chiamate “ferrovie economiche” (Maggi 2002).

⁸ Trivellini (2001, 21) intende come Alto Molise le attuali zone di Isernia, Venafrò e Agnone. Oggi fanno parte dell'Alto Molise, secondo il Piano Paesistico Ambientale di Area Vasta (n. 8/1997) della Regione Molise, tredici comuni: Agnone, Belmonte del Sannio, Capracotta, Carovilli, Castel del Giudice, Castelverrino, Pescopennataro, Pescolanciano, Pietrabbondante, Poggio Sannita, San Pietro Avellana, Sant'Angelo del Pesco e Vastogirardi.

⁹ Nel testo si ripropone parte del documento che venne approvato durante l'assemblea pubblica tra gli amministratori di comuni della Capitanata tenuta il 27 maggio 1878 a Lucera (Trivellini 2001, 36).

del piano Mezzanotte legato alla Termoli-Campobasso-Benevento negli anni '80 dell'Ottocento, furono privilegiate altre tratte. Una dinamica che, come sottolineato da Trivellini (2001), porta i comuni a monte del Matese e, più in generale, tutto il circondario di Isernia a sentire di essere stati tagliati fuori dai principali collegamenti andando incontro al rischio di una

dissoluzione della nostra provincia, [...] una minaccia perenne alla sua integrità ed autonomia", di fatto ponendo la provincia di Isernia come "ultima radio dei fautori della linea Appulo-Sannitica [e un] Molise, malamente e solo parzialmente ricucito con la linea di Termoli, [che] minaccia davvero di sfasciarsi (Trivellini 2011, 40-43).

In questo scenario, come riportato da Ferrandino (2011), anche il quotidiano locale *L'Eco del Sannio* in risposta alle prime grandi migrazioni transoceaniche, sottolinea come proprio la mancanza di adeguati mezzi di comunicazione sul territorio concorra ad alimentare il graduale processo di spopolamento di queste aree.

Si può dunque facilmente constatare che è la condizione di isolamento generalmente avvertita tra la popolazione locale ad alimentare una spontanea istanza di connessione tra i diversi comuni dell'Alto Molise. Il progetto di Federigo Sabelli, nel 1907 per la costruzione di una tratta ferroviaria di collegamento dei comuni dell'Alto Molise viene così accolto dalla popolazione locale. Nel 1909 nasce la Società Anonima per la Ferrovia Agnone-Pescolanciano, sottoscritta da residenti, emigrati altomolisani e piccoli imprenditori, supportata da fondi pubblici (Amministrazione di Agnone, trentasette comuni interessati e l'Ente provinciale) e dalla Banca Sannitica. Quest'ultima sovvenziona anche la costituzione della Centrale idroelettrica del Verrino¹⁰ incentivando la scelta del sistema a trazione elettrica che caratterizza questa tratta ferroviaria (Minichetti 2010; Sabelli 1907).

Nel 1911 il progetto infrastrutturale è attuato in armonia con le già importanti dinamiche socio-territoriali in atto, tra cui le numerose attività artigiane di ramai, orafi e fonditori di campane che avrebbero beneficiato di una riduzione del costo del trasporto di legname e carbone, utilizzati come combustibili (Sabelli 1907). La ferrovia avrebbe inoltre risposto alla necessità avvertita dalla popolazione locale di muoversi in modo rapido, sicuro, continuo ed economico, evitando di viaggiare su strade sterrate con le diligenze quotidiane, soprattutto durante gli inverni nevosi che rendevano poco agili i collegamenti tra i diversi comuni dell'Alto Molise (Gambi 1951, 173-179).

La Agnone-Pescolanciano appare, quindi, come l'esito di un'azione collettiva supportata dalle comunità locali, le quali colgono in essa l'opportunità di una rinascita. Essa si configura come ferrovia privata a scartamento ridotto, con percorso in sede propria divisa dalla carreggiata che raggiunge la velocità massima di 25 km orari. Il tratto, lungo 37 km e 309 metri, interessa i comuni di Agnone, Pietrabbondante e Pescolanciano. Le fermate comprese tra la stazione di partenza di Agnone e quella di arrivo di Pescolanciano, e viceversa, erano undici: sei facoltative ad alzata di mano (Colle Vucci, Casa Cantaniera Cassillo, Officina Termica, Rocca Tamburri, Colle Meluccio); cinque obbligatorie (Agnone, Verrino, Vastogirardi-Capracotta, Pietrabbondante, Trivento-Bagnoli sul Trigno, Pescolanciano) (Fig. 1).

Il percorso segue l'allora strada Nazionale Aquilonia che in parte rappresenta ancora oggi il tracciato della Strada Provinciale 86, per poi continuare in direzione di Pie-



Figura 1. Ricostruzione del tracciato della ferrovia Agnone-Pescolanciano (Alto Molise, Provincia di Isernia, Molise), in relazione agli altri elementi presenti sul territorio. Fonte: elaborazione a cura del Morgana Lab - UniMol.

¹⁰ A progettare l'impianto fu l'ingegnere Giuseppe Amicarelli nel 1902, entrato in funzione nel 1904 (Catalogo generale dei Beni Culturali).

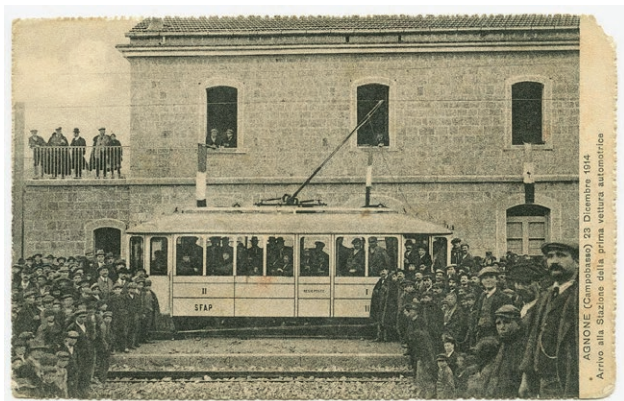


Figura 2. 23 Dicembre 1914. Arrivo alla Stazione della prima vettura automotrice. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti.

trabbandante, lungo la Strada Provinciale 69, al bivio di Tre Termini¹¹. Fu definita dallo stesso Sabelli (1907) una “linea/ferrovia di montagna” con un’altimetria che raggiunge i 1100 m.s.l.m. alla fermata obbligatoria di Rocca Tamburri. Il viaggio augurale partì ufficialmente nel 1915 segnando l’avvio dell’esercizio della ferrovia con invito esteso a tutta la popolazione, la quale riconosce nella *Colomba Bianca* dell’Alto Molise¹² un motivo di orgoglio e di rinnovato ottimismo per il futuro del territorio (Fig. 2).

Il ventennio ferroviario accoglie letterati come Francesco Jovine, i quali raccontano dell’esperienza di viaggio e della ricchezza di risorse paesaggistiche:

di qui si vede tutta la vallata del Verrino, ampia, austera, solitaria; a boschi a macchie, a burroni, a botri. Terra varia, tormentata da rocce, da valloni, da frane, ma tutta coltivata con una sapienza antica; quella stessa che conoscevano i Sanniti che qui ebbero forse il centro più cospicuo della loro civiltà. Incontriamo capanne di carbonai, fornaci che fumano blandamente nel sole e donne curve con i sarchi sul grano verde, intente a zappettare con ritmica pacata bravura. Il treno, ora contento della fatica già compiuta, si è addolcito e canta nelle curve strettissime con acuti metallici, in quelle più ampie con tonalità gravi e lente da canto liturgico [...] (Jovine 1976, 45-51).

Il fallimento della Società nel 1935¹³ giunge in un periodo storico in cui, a livello nazionale, si avvia un

¹¹ Località dove è ancora presente un casello della distrutta ferrovia, fermata obbligatoria detta Vastogirardi-Capracotta.

¹² La testata locale “Eco del Sannio” racconta, in un articolo del 31 dicembre 1914, che il 23 dicembre 1914, alle ore 11.00, “la prima vettura di prova, bianca come una colomba, arrivava in Agnone in mezzo al popolo commosso ed esultante” (Arduino, Arduino, 2003).

¹³ Per una trattazione approfondita delle vicende che precedettero l’effettiva messa in opera della ferrovia si rimanda al testo di Minichetti, F. (2010).



Figura 3. Alcune tracce ancora visibili nel paesaggio (ponticelli, ponti, pezzi di traliccio). Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

processo di motorizzazione che sembra promuovere il trasporto su gomma – più veloce ed economico – che indebolisce il sistema infrastrutturale delle vie ferrate secondarie, le quali andarono incontro a gravi perdite, chiusure ed abbandoni (Maggi 2002; 2012).

Con la definitiva distruzione nel 1943 si è persa quasi ogni traccia della Agnone-Pescolanica, soprattutto dopo che i tedeschi ne minarono i tralicci e ne distrussero i binari con un “carro erpice” (Minichetti 2010, 109). Le poche testimonianze ancora oggi visibili sono perlopiù legate ad alcune delle strutture che ospitavano i caselli, pezzi sparsi di tralicci o di parti di sedimi del tracciato ed infine i ponticelli che affiancano parti delle attuali strade asfaltate (Fig. 3).

5. Mobilità praticate e ricordate della “Colomba bianca” del Molise

La scarsa presenza di segni tangibili della ferrovia nel paesaggio ha spinto le autrici a comprendere appieno quanto il ricordo della ferrovia sia ancora vivo tra la

popolazione locale, per tale motivo si è scelto di soffermare l'attenzione sui "tracciati" orali, raccontati ed esperiti a vario titolo da persone originarie e residenti dell'Alto Molise. I risultati delle interviste ermeneutiche, della *car-interview* e delle conversazioni intrattenute con le persone incontrate durante l'indagine empirica possono essere riassunti in quattro parole chiave: mobilità, migrazioni, toponomastica, utilizzo-abbandono-rifunzionalizzazione.

Nello specifico, dai racconti emersi è stato possibile ricostruire non solo la storia della tratta ferroviaria, ma anche l'evoluzione delle forme di mobilità locale, apparse significative per approfondire le dinamiche socio-territoriali che hanno segnato il passato di questi luoghi.

Le narrazioni emerse rimandano ad un'immagine dell'Alto Molise caratterizzato da una mobilità predominante, sia interna che esterna all'area considerata, che ha lasciato spazio a forme di territorializzazione multiple. Mobilità tra gli abitanti, in termini di bisogni quotidiani, nel lavoro nei mulini, negli opifici, in quello nei campi e tra le maestre che si spostavano nelle scuole di campagna. Sono queste le immagini che emergono dai racconti degli intervistati.

Non vi è dubbio, dunque, che la mobilità abbia da sempre caratterizzato l'Alto Molise e che anche prima dell'avvento della ferrovia si poteva parlare di una "popolazione in movimento" tra le strade mulattiere brecciate, tratturi e sentieri percorsi a piedi o con le comuni diligenze, oppure a dorso di animali, di muli o di asini. La ferrovia segna un cambiamento epocale non solo in termini infrastrutturali, ma anche spaziali, esercitando un ruolo di apertura di questo territorio verso l'esterno, superando alcuni ostacoli prodotti da una morfologia perlopiù irregolare. Interessante, ad esempio, è il ruolo dei ramai che assumono i connotati di artigiani ambulanti¹⁴ nel loro spostamento tra un comune e l'altro per il commercio. Questa apertura rappresenta un'occasione propizia per la popolazione locale di muoversi in maniera più sicura anche durante l'inverno quando non era possibile spostarsi, superando le criticità derivanti da relazioni economiche lente e unicamente locali (Fig. 4). La Agnone-Pescolanciano assume in questi termini un ruolo sociale, di rivalsa per la comunità, nell'allargamento della trama relazionale oltre i confini comunali.

¹⁴ Richiamando Lucio Gambi (1951, 173) nella descrizione dei caratteri geo-antropomorfi della Alta Media Valle del Trigno. La lavorazione del rame si sviluppò come pratica artigiana a partire dall'XI secolo ed ha caratterizzato in modo durevole le dinamiche socio-economiche dell'Alto Molise. Si tratta di un'attività artigiana ancora praticata da alcune famiglie, seppur in forme diverse. In passato la *ramiera* era alimentata dall'energia idraulica sviluppata dal fiume Verrino, opificio in cui venivano lavorati i preformati, poi decorati nelle botteghe al centro del paese (Carosella 2009).

Nel racconto legato alla mobilità locale gli intervistati insistono sull'immagine di una ritrovata "immobilità" quando, nel ricordare la distruzione della tratta, fanno riferimento all'abbattimento dei ponti e ponticelli che agevolavano lo spostamento tra i comuni: "quasi ripiombando in un passato arcaico". Nel secondo dopoguerra la messa a sistema di alcuni collegamenti stradali, la disposizione di ponti di ferro e l'utilizzo di macchine donate *truck pull*, concretizzano il progressivo incremento del trasporto via gomma. Alcuni intervistati raccontano della nascita delle prime imprese di autotrasporto che permisero il collegamento con alcuni poli urbani regionali, come Campobasso, ed extraregionali, ovvero Napoli.

La mobilità che ha contraddistinto questi territori assume ulteriori significati nelle percezioni degli intervistati in riferimento al graduale processo di espansione dei centri urbani, divenuti gradualmente forti attrattori per la popolazione locale. L'abbandono delle terre e dei piccoli centri alto molisani è percepito dagli stessi come l'esito di un processo di rivincita degli alto molisani nella ricerca di nuove e migliori opportunità sociali ed economiche. La memoria legata al tracciato ferroviario lascia spazio ai racconti delle migrazioni, tanto da permettere la ricostruzione del complesso ed intrecciato ciclo migratorio di alcune famiglie. Emerge dalle parole degli intervistati il carattere transnazionale e spesso circolatorio di questi movimenti. Una ciclicità che oggi, come nel passato, caratterizza questo territorio, in particolare quando gli intervistati riferendosi alla migrazione contemporanea – ai giovani e alle famiglie che lasciano questi luoghi – accennano all'emigrazione transoceanica di fine Ottocento, che portò molti alto molisani a ricollocarsi in altre destinazioni, in Argentina ad esempio.

Il delinearsi di forme di multi-appartenenza e di reti familiari sempre più multilocate sono percepiti come criticità, ma anche opportunità. Se da un lato alle migrazioni è attribuita una connotazione negativa, in termini demografici, dall'altro assumono una valenza positiva grazie alle rimesse che in passato hanno consentito una crescita economica dell'Alto Molise, contribuendo anche alla realizzazione di interventi infrastrutturali come quello della ferrovia Agnone-Pescolanciano.

La memoria storica legata alla tratta è raccontata nel suo aspetto più intimo e familiare e ha dato modo alle intervistatrici di rendere visibile ciò che apparentemente sembrava essere del tutto scomparso. Ciò si è potuto notare nei luoghi delle interviste, in particolare nelle abitazioni private, dove spesso ricorrono vecchie fotografie della ferrovia (Fig. 5).

Inoltre, gli intervistati segnalano la presenza di gruppi di Facebook dove si discute di avvenimenti legati alla storia locale e che proprio in riferimento alla tratta



Figura 4. Il treno si fa strada tra la neve nella stagione invernale. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti.



Figura 5. L'immagine che immortalava l'arrivo della prima autovettura (1914) presente in un'abitazione privata. Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

ferroviaria – attraverso la riproposizione di vecchie fotografie e aneddoti scritti – alimentano discorsi che mettono a confronto le forme di trasporto del passato con quelle del presente.

Ulteriori memorie personali hanno ripercorso e descritto i diversi paesaggi attraversati dalla ferrovia e la loro trasformazione a seguito della sua costruzione. Dalla stazione di Agnone, la cui edificazione ha alterato l'aspetto originario della piazza antistante, ai caselli presenti lungo la strada Nazionale Aquilonia che si inseriscono nel paesaggio lungo il corso del fiume Verrino, fino ai binari che attraversano le aree boscate dopo la località di Pietra del Melo.

Il ricorso frequente ai toponimi ha permesso, inoltre, di comprendere le funzioni svolte da alcuni luoghi all'interno del sistema ferroviario. Emblematico è il caso del toponimo "La Stazione" ancora oggi utilizzato per indicare il luogo dove in passato sorgeva il fabbricato che accoglieva i viaggiatori, attualmente Piazza Unità d'Italia (Fig. 7).

stava ai TRE TERMINI assieme a NICUIT, il marito della Cunsletta...mamma ci raccontava tanti fatterelli accaduti in quella stazioncina sperduta in mezzo alla neve e i lupi che la notte ululavano

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 14

A vederla così sembra che la ferrovia sia elettrificata e la cosa sarebbe alquanto strana. Qualcuno può dare maggiori dettagli?

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 8

Oggi 2024 il capoluogo di regione pur non essendoci la guerra è priva di ferrovia chi la sta distruggendo? siamo ritornati molto indietro

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 4

Anche mio nonno Ruggiero ha lavorato lì per un periodo e ci raccontava aneddoti della Stazione dei Tre Termini...

Ferrovia Agnone - Pescolanciano
aperta il 1914 e distrutta dai Nazisti nel 1943

Mio nonno e mio padre in quei tempi lavoravano per le ferrovie.
Mi piace vedere, grazie a questa foto, ciò che vedevano loro.

2461 155 304

Nel 1914 elettrificata!! E oggi nel 2024 no mah

6 sett Mi piace Rispondi Condividi

Passava sopra casa mia, e la mia vecchia casa paterna era la stazione ferroviaria, Contrada San Andrea di Pietrabbondante.

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 10

Il binario 20 Bis
29 gennaio ·

Molti di voi sembrerà incredibile, ma è tutto vero: 110 anni fa il Molise aveva la sua linea ferroviaria elettrificata.

La tratta coperta dal servizio era la Pescolanciano-Agnone: 38 km di lunghezza, che in alcuni punti saliva anche sopra i 1000 metri di altitudine, su cui viaggiava un simpatico convoglio detto "Colomba bianca" o, in dialetto, "Ru Strasciòine". Non lo fermava nessuno, lo Strasciòine, neanche tutta la neve in montagna che ha dovuto affrontare nei suoi 30 anni di vita (la linea fu praticamente distrutta nel settembre 1943 dai tedeschi in ritirata e mai più ripristinata).

L'energia elettrica necessaria al funzionamento era garantita – scrive lo studioso Franco Valente in un suo articolo – da due centrali, costruite appositamente, una delle quali idroelettrica, collocata sul fiume Tiferno.

Pensare che oggi, più di un secolo dopo, stiamo pensando per elettrificare la tratta Campobasso-Roma...

Quando le cose si facevano per il bene della comunità!

5 sett Mi piace Rispondi 7

[Visualizza 1 risposta](#)

Agnone, grazie alla suddetta centrale idroelettrica del Verrino, ha avuto la corrente elettrica molti anni prima di Roma. Giusto per dire.

5 sett Mi piace Rispondi

[Visualizza tutte le 3 risposte](#)

Eh vabbè. Pure sulla Luna ci andarono nel 16 Luglio del 1969 ed oggi ancora non riescono a tornarci. Prima forse si era più pragmatici nel fare le cose...

5 sett Mi piace Rispondi

[Visualizza tutte le 5 risposte](#)

L'etica pubblica, il rispetto dei servizi, delle istituzioni, del bene comune, di ogni cittadino portatore di diritti e di doveri... Concetti svuotati. Ecco cosa è successo negli ultimi decenni. E i treni...son tornati miseramente indietro.

5 sett Mi piace Rispondi Modificato 1

Figura 6. Collage dei post e dei commenti sulla 'ferrovia' estratti dalle pagine Facebook "Altosannio – Almosava" e "Il binario 20 Bis", a cura delle autrici. Fonte: community Facebook "Altosannio – Almosava" e "Il binario 20 Bis".



Figura 7. Confronto spazio-temporale dei luoghi della “Stazione”, a cura delle autrici. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti; Google Maps Street View.

Oppure, il caso della località “Tre Termini”, ovvero il punto di snodo dove la Agnone-Pescolanica tagliava in direzione di Pietrabbondante; il toponimo è in uso ancora oggi ad indicare un luogo d’incontro della comunità. Come anche “La Centrale” dove un tempo sorgeva la centrale termica.

Generalmente, si è potuto constatare l’apprezzamento degli intervistati nei confronti del tema di ricerca e la loro disponibilità alla condivisione di materiali e di ricordi, utili per non perdere le ultime tracce orali a disposizione. Ad incidere notevolmente sulla fragilità della memoria legata a questo tracciato è infatti anche la componente generazionale degli ultimi testimoni diretti della messa in funzione del treno. Gran parte di essi ha espresso un’opinione su quali possano essere gli scenari futuri di rifunzionalizzazione, di riconversione dei caselli (Fig. 8), ad esempio, ad indicare la volontà che tale memoria non finisca nell’oblio, ma possa trovare una nuova collocazione nella comunità locale.

6. Riflessioni conclusive *in itinere*

Il recupero del passato ferroviario attraverso lo strumento della greenway è ampiamente riconosciuto dall’*European Greenways Association*. La definizione comune viene stabilita nel 2000 nella Dichiarazione di

Lille¹⁵, successivamente associata ad una politica europea sul tema, con la Dichiarazione di Madrid nel 2010. Il crescente interesse attribuito alle ferrovie secondarie anche in ambito accademico, richiama l’attenzione al ruolo che esse possono svolgere nei processi di patrimonializzazione, non soltanto del mezzo ferroviario, ma dell’intero ambiente da queste attraversato (Associazione Rails & histoire 2002; Spagnoli, Varasano 2023; Rovelli et al. 2022; Astrella 2020, 6).

In tal senso, la definizione di *greenway* proposta da Ahern (2004, 35) è emblematica per comprendere come questo strumento possa essere utile nei territori rurali e montani, ritenendole delle “reti di territorio pianificate, progettate e gestite per molteplici scopi, tra cui ecologici, ricreativi, culturali, estetici o altri compatibili con il concetto di uso sostenibile del territorio”¹⁶⁻¹⁷.

¹⁵ “Le greenway sono percorsi di comunicazione riservati esclusivamente agli spostamenti non motorizzati, sviluppati in modo integrato per migliorare l’ambiente e la qualità della vita dell’area circostante. Questi percorsi devono soddisfare standard soddisfacenti di larghezza, pendenza e condizioni della superficie, per garantire che siano facili da usare e a basso rischio per gli utenti di tutte le abilità. A questo proposito, le alzaie dei canali e le linee ferroviarie dismesse [grassetto nostro] sono una risorsa molto adatta per lo sviluppo delle greenways” (EGWA, trad. a cura delle autrici).

¹⁶ Traduzione a cura delle autrici.

¹⁷ Ahern (2004, 45) afferma la possibilità di far convivere usi multipli delle greenway e propone tre concetti basilari che le caratterizzano, di seguito riproposti in quanto si ritengono importanti per sottolineare



Figura 8. Alcune delle strutture dei caselli dismessi ancora visibili (fermata di Cassillo, Tre Termini, Rocca Tamburri). Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

Alla luce di tali premesse, ci si chiede allora se il dialogo tra una vecchia ferrovia secondaria e una contemporanea “via verde” possa dare vita ad un processo di rigenerazione del valore immaginario riferito alle forme di mobilità che hanno caratterizzato l’Alto Molise. È su tali considerazioni che si è orientata questa indagine esplorativa, il cui intento non è certo quello di proporre soluzioni, ma di offrire una ampia riflessione su un possibile processo di patrimonializzazione della ferrovia Agnone-Pescolanciano attraverso una “via verde” che ne ripercorra il suo tracciato.

La ricerca empirica ha evidenziato come le mobilità mettano in dialogo non solo il passato con il presente, ma anche le persone con il territorio. L’esperienza sul campo è stata infatti fondamentale per leggere la mobilità dell’Alto Molise nel presente, alla luce delle dinamiche del passato e viceversa. Stimolare la memoria storica legata alla ferrovia ha incoraggiato un processo autoriflessivo tanto per gli intervistati che per le autrici, nel rintracciare gli ultimi ricordi legati a questa tratta, i quali potrebbero perdersi nell’oblio considerata la loro frammentarietà. Si è trattato di un percorso esperienziale che ha riaffermato l’importanza della conoscenza interdisciplinare e multiscale delle dinamiche temporali che configurano questi territori.

A fronte di ciò che emerso, potrebbe essere congeniale nel caso dell’Alto Molise, valutare il concetto di “via verde” da intendersi come spazio pubblico dotato di un proprio valore sociale (Bischoff 1995), così come lo erano gli spazi dedicati alla Agnone-Pescolanciano. Poiché gli intervistati di questa indagine preliminare sono apparsi ben consapevoli dei possibili ri-utilizzi delle ultime tracce ancora oggi visibili, come le strutture dei caselli, ad esempio, per i quali hanno proposto una rifunzionalizzazione in termini turistici¹⁸. Tuttavia, sfugge una visione integrata di fruizione del sistema ferroviario nel complesso, che tenga conto di tutti gli elementi infrastrutturali che lo riguardano e dell’ambiente in cui esso si colloca; una visione che tenda verso un equilibrio sostenibile del luogo.

In tal senso, il passaggio successivo per mettere in cammino idee, memorie e comunità dovrebbe prevedere necessariamente la raccolta approfondita di opinioni sul possibile riutilizzo della ferrovia, a partire dal vecchio tracciato e poi dalle strutture dei caselli ancora fruibili, ma anche ricostruire un quadro d’insieme della proprietà dei diversi luoghi che afferivano alla ferrovia privata.

Questa indagine preliminare rappresenta solo un primo tassello di un processo di patrimonializzazione.

il ruolo di questo strumento in un processo di riscoperta del valore delle risorse presenti sul territorio (Meini 2018): 1) l’ipotesi di concorrenza delle risorse delle greenway; 2) Il beneficio della connettività ha portato dalle greenway; 3) la compatibilità e la sinergia dei multipli usi della greenway.

¹⁸ Alcuni intervistati fanno riferimento alla Transiberiana d’Italia, anche conosciuta come Ferrovia dei Parchi, che collega Carpinone a Sulmona. La tratta fa parte del progetto di Fondazione FS “Binari senza tempo”. Un riferimento alla possibilità di creare un’azione di multi-mobilità che sfrutti entrambe le tratte ferroviarie.

Lo strumento della *greenway* e le mobilità lente, infatti, potrebbero contribuire a risolvere una visione dualistica e spesso conflittuale di questo territorio che non riesce a cogliere, in termini progettuali, le esigenze della comunità locale e quelle di fruizione. Ed è proprio dalla costruzione di un processo partecipativo che potrebbero avere luogo quei cambiamenti culturali necessari all'attivazione di pratiche aspirazionali orientate al futuro.

A tal proposito, nel proseguimento della ricerca, si prevede di aggiungere un ulteriore tassello nel dialogo tra immaginario, memoria e territorio nella fase di disseminazione dei risultati, attraverso la tecnica del *cortometraggio*, inteso come strumento in grado di coniugare ricerca-azione-partecipazione ad un pubblico più allargato, non soltanto accademico. La creazione di un cortometraggio, oltre a favorire un dialogo intergenerazionale sulla memoria di questa “ferrovia di montagna”, si dimostra essere un metodo geografico (Lukinbeal, Sommerlad 2022; Sommerlad 2021) a tutto tondo: dalla strutturazione dei rapporti con gli attori locali e con la rete di persone interessate al progetto, al processo di negoziazione della trama del corto con i film-maker, fino alle giornate di ripresa e montaggio della storia e alla restituzione del prodotto finale alla comunità. Un processo culturale (Lukinbeal, Sommerlad 2022; Sommerlad 2021) legato alla memoria storica locale tutto da raccontare e porre in essere, in cui l'autodocumentazione dell'esperienza può mettere in luce narrazioni filmiche dia-logiche o addirittura contrastanti (Frisina 2015).

Riferimenti bibliografici

Ahern, J. (2004). Greenways in the USA: theory, trends and prospects. In Jongman, R. H., Pungetti, G. (a cura di). *Ecological networks and greenways: concept, design, implementation*. Cambridge, Cambridge University Press, 34-55.

Arduino, C., Arduino, A. (2003). *Dalla provincia di Molise alla sedimentazione dell'Unità d'Italia (1806-2000)*. Agnone, Editore Cristian Arduino.

Assmann, J. (1988). Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität. In Assmann, J., Holscher, T. (a cura di). *Kultur und Gedächtnis*. Frankfurt/Main, Suhrkamp, 9-19.

Assmann, J. (1997). *La memoria culturale: scrittura, ricordo e identità politica nelle grandi civiltà antiche*. Torino, Einaudi.

Assmann, J. (2008). *Communicative and cultural memory*. In Erll, A., Nünning, A. (a cura di). *Cultural memory studies. An international and interdisciplinary handbook*. Berlino, Walter De Gruyter.

Associazione Rails & Histoire (2002). *Le chemin de fer à la conquête des campagnes*. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2015>.

Astrella, C. I. (2022). Le patrimoine ferroviaire en Italie, perspectives comparées. *État de l'art et questions ouvertes*. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 54. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2755>.

Bischoff, A. (1995). Greenways as vehicles for expression. *Landscape and Urban Planning*, 33 (1-3), 317-325. DOI: [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(94\)02025-B](https://doi.org/10.1016/0169-2046(94)02025-B).

Carosella, A. (2009). *Le magie del fuoco, dell'acqua e del maglio: la ramiera ad acqua mirabile esempio di archeologia industriale*. Firenze, Lucio Pugliese Editore.

Cassi, L. (2015). *Nomi e carte. Sulla toponomastica della Toscana*. Pisa, Pacini Editore.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. DOI: <https://doi.org/10.1068/d11407>

Debarbieux, B. (1995). Le lieux, le territoire et trois figures de rhétorique. *L'Espace Géographique*, 2, 97-112.

Dematteis, G., Governa, F. (2005). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*. Milano, Franco Angeli.

European Greenways Association (EGWA) (2024), <https://www.aevv-egwa.org/>

Ferrandino, V. (2011). *Banche ed emigranti nel Molise: credito e rimesse ad Agnone fra Ottocento e Novecento*. Milano, Franco Angeli.

Frisina, A. (2015). Esperienze di sociologia visuale come sport da combattimento. In Stagi, L., Palmas, L. Q. (a cura di). *Fare sociologia visuale*. Torino, Professional Dreamers, 9-13.

Gambi, L. (1951). *La media e alta Val Trigno: studio antropogeografico (Memorie di geografia antropica, 6[1])*. Roma, Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Gillen, J. (2018). Motorbikes as “aspirational” heritage: rethinking past, present and future in Vietnam. In Muzaini, H., Minca, C. (a cura di). *After heritage: critical perspectives on heritage from below*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 44-63.

Halbwachs, M. (1997). *La mémoire collective*. Paris, Albin Michel.

Iarossi, M. (2015). Ferrovie. In Parisi, R., Zilli, I. (a cura di). *Stato e opere pubbliche. Fonti documentarie e iconografiche per la storia del Molise*. Campobasso, Palladino, 129-144.

- Jovine, F. (1976). *Viaggio in Molise*. Isernia, Editore Marinelli.
- La Foresta, D. (2009). L'impatto dell'emozione: "leva" per la valorizzazione dello spazio turistico. L'esperienza dell'Historiale di Cassino, luogo della memoria. *Turismo e Psicologia*, 2, 35-56.
- Maggi, S. (2002). Le rôle économique et social des chemins de fer secondaires en Italie. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25, 370-394. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2015>.
- Lukinbeal, C., Sommerlad, E. (2022). Doing film geography. *GeoJournal*, 87(1), 1-9. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10651-2>
- Maggi, S. (2012). *Le ferrovie*. Bologna, Il Mulino.
- Maggiorotti, I. (2022a). *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*. Roma, Rete Ferroviaria Italiana.
- Maggiorotti, I. (2022b). *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*. Roma, Rete Ferroviaria Italiana.
- Marcarini, A., Rovelli, R. (2018). 1915-1943 Pescolanciano-Agnone (Molise). In Marcarini, A., Rovelli, R. (a cura di). *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*. Firenze, Istituto Geografico Militare, p. 207.
- Margalit, A. (2002). *The ethics of memory*. Cambridge, Harvard University Press.
- Mauz, I. (1997). *Bouquetin, chamois et territoires : recherches sur le rôle du bouquetin et du chamois dans la configuration symbolique de l'espace en Vanoise*. Grenoble, CEMAGREF, Mémoire de DEA.
- Meini, M. (2018). *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Rubbettino editore.
- Minca, C., Colombino, A. (2012). *Breve manuale di geografia umana*. Padova, Cedam.
- Minichetti, F. (2010). *Una ferrovia di montagna: la società ferroviaria Agnone-Pescolanciano 1909-1943*. Isernia, Cosmo Iannone Editore.
- Ministero della Cultura (2024). *Catalogo generale dei Beni Culturali*. <https://catalogo.beniculturali.it/detail/ArchitecturalOrLandscapeHeritage/1400018179>
- Morley, D., Robins, K. (1995). *Spaces of identity. Global media, electronic landscapes and cultural boundaries*. Londra, Routledge.
- Nora, P. (1984-1992). *Les lieux de mémoire*. Paris, Gallimard.
- Nora, P. (1989). Between memory and history: "Les lieux de mémoire". *Representations*, 26, 7-24. DOI: <https://doi.org/10.2307/2928520>
- Olick, J. (2006). Products, processes, and practices: a non-reificatory approach to collective memory. *Biblical Theological Bulletin*, 36(1), 5-14. DOI: <https://doi.org/10.1177/01461079060360010201>
- Poulot, D. (2017). *Memories, territories, identities: from unity to dissonance*. *Scienze del Territorio*, 5, 59-68. DOI: https://doi.org/10.13128/Scienze_Territorio-22232
- Ricoeur, P. (2000). *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Parigi, Éditions du Seuil.
- Riley, M., Turner, J., Hayes, S., Peters, K. (2021). *Mobile interviews by land, air and sea*. In von Benzon, N., Holton, M., Wilkinson, C., Wilkinson, S. (a cura di). *Creative methods for human geographers*. Londra, Sage, 142-152.
- Rizzo, A. (2022). *I paesi invisibili: manifesto sentimentale e politico per salvare i borghi d'Italia*. Milano, Il Saggiatore.
- Rovelli, R., Senes, G., Marchisio, A. (2022). La Greenway di Olgiate Molgora (LC) : dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio. In Spagnoli, L. (a cura di). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, Franco Angeli, 126-133.
- Sabelli, F. (1907). *Relazione sul progetto della ferrovia economica Agnone-Pescolanciano*. Agnone, Tipografia Sannitica.
- Senes, G., Rovelli, R., Bertoni, D., Arata, L., Fumagalli, N., Toccolini, A. (2017). Factors influencing greenways use: definition of a method for estimation in the Italian context. *Journal of Transport Geography*, 65, 175-187. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.014>.
- Sgard, A. (2004). Mémoires, lieux et territoires. *Géographie sociale*, 105-117. halshs-00325130.
- Sommerlad, E. (2021). Film geography. In Adams, P. C., Warf, B. (a cura di). *Routledge handbook of media geographies*. Londra, Routledge, 118-131.
- Montebelli, S., Spagnoli, L. (2010). Note introduttive per una riflessione sulla memoria orale del paesaggio. *Rivista Geografica Italiana*, 117(4), 869-893.
- Spagnoli, L., Varasano, L. (2023). *Sentieri di ferro: esplorazioni territoriali per uno sviluppo locale sostenibile*. Milano, Franco Angeli.

Tilly, C. (1994). *A phenomenology of landscape: places, paths, and monuments*. Londra, Bloomsbury.

Trivellini, G. (2001). *Le ferrovie nel Molise: dalle prime rotaie alla Venafrò-Rocca D'Evandro*. Isernia, Cosmo Iannone Editore.

Valentini, A. (2005). Mettere in rete le risorse: le greenway quali strumenti per il progetto del paesaggio periurbano. *Quaderni della Ri-Vista*, 2(2), 15-26.



Citation: Autiero, A. (2025). *Cibo slow e nuove forme di mobilità: nella costruzione dei foodscapes. Il caso di Siviglia*. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 85-99. doi: 10.36253/bsgi-7503

© 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.

Cibo *slow* e nuove forme di mobilità: nella costruzione dei *foodscapes*. Il caso di Siviglia

Slow Food and New Forms of Mobility: in the Construction of Foodscapes. The Case of Seville

ANNACHIARA AUTIERO

Dipartimento di Scienze Umane e Sociali, Università degli Studi di Napoli "L'Orientale", Italia

E-mail: annachiara.autiero@gmail.com

Abstract. The interaction between mobility, natural and cultural landscape is at the centre of growing academic debates, especially in the field of geography. This paper aims to investigate the complex relationship between so-called “slow food” and the mobility of the landscapes. The contribution focuses on how the diffusion of slow food, understood – socially and culturally – as heritage, contributes to the material and symbolic transformation of urban and rural landscapes, creating new spatialities. The link between food and slowness is profoundly influenced by globalisation and in response to the effects of homogenisation and depersonalisation that characterise this phenomenon, attempts are increasingly being developed to recover the locality, wholesomeness and authenticity of food. According to the “new mobility paradigm”, in contemporary times, forms of deterritorialisation are accompanied by reterritorialisation processes of various kinds. From this perspective, the evolution of foodscapes is the result of complex hybridisations between dynamic mobile and interconnected. The contribution, through field research conducted in two different areas of Seville in 2022, carried out using qualitative research tools, intends to examine how mobilities are interrelated with new practices and lifestyles related to food, influencing, in some cases, the construction of so-called “rurban” landscapes.

Keywords: food mobility, slow food, slow practices, rurban landscapes, Seville.

Riassunto. L'interazione tra mobilità, paesaggio naturale e culturale è al centro di crescenti dibattiti accademici, specie in ambito geografico. Questo lavoro ha per obiettivo quello di indagare la complessa relazione tra il cibo cosiddetto “lento” e la mobilità dei paesaggi. Il contributo si concentra sul modo in cui la diffusione del cibo *slow*, inteso – socialmente e culturalmente – come patrimonio, contribuisca a trasformare in forma simbolica e materiale i paesaggi urbani e rurali, dando luogo a nuove spazialità. Il legame tra cibo e lentezza è profondamente influenzato dalla globalizzazione e, in risposta agli effetti di omogeneizzazione e spersonalizzazione che caratterizzano il fenomeno, si sviluppano sempre più spesso tentativi per recuperare località, salubrità e genuinità degli alimenti. In base al “nuovo paradigma della mobilità”, nell'epoca contemporanea le forme di deterritorializzazione sono accompagnate da processi di riteritorializzazione di vario tipo. In tale ottica, l'evoluzione dei *foodscapes* è il risultato di complesse ibridazioni tra dinamiche mobili e interconnesse. Il contributo, attraverso

indagini di terreno condotte in due aree diverse di Siviglia nel 2022, svolte attraverso l'utilizzo di strumenti di ricerca qualitativi, intende esaminare come le mobilità siano interrelate a nuovi stili di vita a pratiche connessi al cibo, influenzando, in alcuni casi anche la costruzione di cosiddetti paesaggi "rurbani".

Parole chiave: mobilità del cibo, cibo lento, pratiche lente, paesaggi rurbani, Siviglia.

"The food which we think of as characterising a particular place always tells stories of movement"
(Bell e Valentine, 1997, 169)

1. Introduzione

Collegare cibo, mobilità e paesaggi può sembrare un'ardua impresa, ma in realtà si tratta di elementi intrinsecamente interconnessi. Nell'affrontare lo studio di tali interconnessioni, vanno in primo luogo esplicitate le ragioni per cui il cibo è un elemento mobile, in senso simbolico e materiale, e perché da esso dipende anche la mobilità dei cosiddetti *foodscapes* (paesaggi del cibo), la cui costruzione è indissolubilmente associata anche a determinati tipi di pratiche sociali, culturali oltre che economiche. Per tali ragioni, dopo una breve ricostruzione del dibattito connesso a cibo e mobilità, in particolare nell'ambito della letteratura geografica, il *focus* di questo lavoro si sposterà sulla costruzione di peculiari paesaggi del cibo a seguito dello sviluppo di determinate tipologie di pratiche *slow*, dalle quali dipende anche il concretizzarsi di paesaggi in cui si ibridano dimensioni urbane e rurali. Saranno infine riportati i risultati dell'indagine di terreno svolta nella città di Siviglia a giugno 2022. La scelta del caso sivigliano si deve al riscontro della presenza di particolari paesaggi del cibo nelle aree indagate e si inserisce nell'ambito di un più ampio lavoro volto ad analizzare le dinamiche di trasformazione urbana connesse al cibo e allo sviluppo di peculiari *foodscapes* a Siviglia e Porto, due città non capitali, situate in paesi dell'Europa meridionale e di dimensioni contenute¹. I due centri urbani, nel contesto europeo, sono generalmente considerati più periferici e marginali nell'ottica della lettura di macro-fenomeni che risultano tendenzialmente più chiari e leggibili in città capitali o comun-

que di dimensioni più estese. Inoltre, quello dell'Europa meridionale è uno scenario in cui sembrano esprimersi specificità locali nelle risposte a fenomeni globali, in grado di originare una complessa ibridazione tra omogeneizzazione e unicità (D'Alessandro 2018, 172). Tutto questo vale anche sul piano dell'accoglienza e della diffusione di determinati tipi di pratiche, in questo caso connesse al cibo.

Alla luce di quanto sinteticamente introdotto, il presente lavoro indaga la diffusione di determinate tipologie di cibo a Siviglia, più precisamente nella parte settentrionale del centro storico della città dove si evidenzia la presenza di nuovi modi di intendere l'alimentazione, che sembrano dovuti a precise scelte da parte di determinati gruppi di individui. L'indagine prosegue poi nell'area di *Miraflores*, periferia settentrionale della città, in cui l'istituzione di vasti orti urbani e le pratiche di autoproduzione hanno generato forme inaspettate di mobilità, specie sul piano del paesaggio.

Metodologicamente, si è scelto di utilizzare strumenti di ricerca qualitativi volti a interpretare in particolare gli aspetti simbolici che comportano la sempre crescente influenza di nuovi modi di intendere il cibo e le sue mobilità: sopralluoghi; mappature; diari di bordo; osservazione partecipante; interviste semi-strutturate e foto-testimonianze.

2. Cibo, mobilità e paesaggi

Il cibo, oltre a soddisfare il gusto e fornire nutrimento, si intreccia con varie forme di mobilità, che possono essere fisiche, tecnologiche, immaginative o virtuali. Le culture alimentari non solo influenzano le esperienze culinarie, ma anche le connessioni più ampie nelle diverse sfere della mobilità (Gibson 2007).

Per un'empirica dimostrazione di quanto il cibo sia essenzialmente mobile basti pensare alle parole a cui spesso lo associamo per definirne precise caratteristiche o le distanze che lo separano dal "campo alla forchetta": *fast food*, *slow food*, *food miles*, filiera lunga, filiera corta ecc. tutte esplicitamente riferite a categorie di movimento. Ciononostante, lo studio dello stretto rapporto tra cibo e mobilità nella ricerca accademica è stato spesso trascurato, limitandosi, nell'ambito degli studi sulla mobilità, all'analisi di questioni strettamente connesse al trasporto e alla logistica mentre in quelli del cibo, nell'esaminare i suoi spostamenti, gli studiosi si sono principalmente concentrati sull'analisi delle filiere, dei percorsi dei singoli prodotti e sulle reti alimentari (Cook 2004; 2006; Cook, Harrison 2007; Goodman, Goodman 2009; Goodman et al. 2012). In realtà, in base a quanto eviden-

¹ Includere nel presente contributo un'analisi dettagliata dei risultati delle indagini condotte in entrambe le città avrebbe comportato un'estensione eccessiva del testo. Pertanto, per una sintesi dei risultati emersi da una parte delle ricerche effettuate a Porto, in particolare riguardo allo sviluppo degli orti urbani, si rimanda al lavoro di Autiero (2024).

ziato da Cook e Crang (1996), il cibo non è solo qualcosa collocabile in un preciso contesto in un dato momento ma è anche un elemento in movimento, in grado di attraversare tempi e spazi, tra loro interconnessi e interrelati. Uno studio più articolato del legame tra cibo e mobilità dovrebbe dunque contemplare oltre agli approcci sopramenzionati, anche le dinamiche sociali, relazionali e culturali implicite nell'essenza materiale e immateriale del cibo (Hayden, Zunino Singh 2020, 279-280). In effetti, in base ad una ricostruzione parziale della letteratura, i lavori che, nelle scienze sociali e in particolare in geografia, in forma esplicita e diretta, provano a connettere gli studi sulla mobilità a quelli sul cibo non sono molti e si sono concentrati principalmente su altri aspetti: sul ruolo della cultura nella costruzione degli spazi alimentari (Gibson 2007); su come il cibo aiuta a mettere in evidenza le questioni della costruzione sociale della mobilità non umana, i sistemi socio-tecnologici per la circolazione degli alimenti e le influenze reciproche tra il trasporto e ciò che viene trasportato (Hyaden, Zunino Singh 2020); sulle varie modalità di produzione culturale creativa che spingono gruppi di persone a prediligere determinate pratiche mobili connesse al cibo come la dimensione *slow*, nel tentativo di resistere alla modernità capitalista e ai cambiamenti nelle relazioni e nei valori sociali ad essa associati (Blankenship, Hayes-Conroy 2017). Altri lo hanno fatto concentrandosi su aspetti connessi al turismo e alle migrazioni, dove l'idea di mobilità riferibile al cibo è espressione di specifici bisogni o aspettative (Fullagar et al. 2012; Abbots et al. 2016).

Poiché è coinvolto nelle dinamiche del sistema economico capitalista, se osservato attraverso il ragionamento di Polanyi (1984), come tutte le merci, il cibo, è *embedded* nella società ma, se considerato come "fatto sociale totale" come precedentemente lo intendeva Mauss (1954), lo sarebbe in qualità di "merce fittizia" (Polanyi 1984, 94).

In epoca contemporanea, riferendoci in particolare ai processi di globalizzazione economica, il fatto che il cibo non rappresenti esclusivamente un elemento di sussistenza, lo renderebbe essenzialmente una merce e cioè una materia mobile coinvolta nelle dinamiche globali di produzione, lavorazione, distribuzione, commercializzazione e consumo. In realtà, le sue mobilità sono complesse e contraddittorie, poiché esso è implicato in una serie di spostamenti attraverso infrastrutture globali di produzione e trasporto che influenzano inevitabilmente pratiche alimentari, culturali e di consumo (Gibson 2007, 9).

Nell'ambito delle scienze sociali è stato ampiamente dibattuto quanto il cibo sia un elemento le cui funzioni prescindono dal solo atto del nutrimento, esso è infatti oggetto di specifici bisogni sociali, culturali e relazionali

li radicati nelle società e nelle abitudini di diversi gruppi di individui² (Appadurai 1981; Finkelstein 1999; Bell, Valentine 1997; Freidberg 2003). In altre parole, il cibo non dovrebbe essere ritenuto una merce come qualunque altra, poiché il suo valore intrinsecamente sociale e simbolico in grado di definire luoghi, identità e pratiche relazionali non lo renderebbe *tout court* monetizzabile se non all'interno di un'economia di mercato completamente distaccata dalla dimensione sociale in cui è calata³. Il fatto che, oggi giorno, a scala globale i sistemi del cibo siano espressione di dinamiche essenzialmente votate al profitto ed articolate in lunghe filiere "disumanizzate", interrelate a complesse mobilità, genera inevitabilmente dei "contro-movimenti" che, in molti casi, fanno leva proprio sulla distanza e cioè sull'assenza di connessione tra "la fattoria e la tavola". Questi ultimi si concretizzano nella costruzione dei cosiddetti movimenti del cibo alternativi⁴, alla cui base vi è l'idea di contrastare i processi di deterritorializzazione operati dall'industria capitalista, attuando pratiche di riterritorializzazione, volte a ristabilire il legame tra luoghi, cibo e persone. Per questi movimenti il "locale" si converte nella dimensione privilegiata in cui operare la costruzione di sistemi del cibo più equi, sostenibili e soprattutto meno distanti dalle persone; inoltre tra i loro principali obiettivi vi è l'intenzione di un rovesciamento dei principi che regolano l'industria convenzionale, non solo in termini di distanza, bensì anche attraverso approcci, modalità e pratiche contrapposti ai ritmi veloci di produzione e consumo delle filiere lunghe, per cui, se il globale è "*fast*", allora il locale deve essere "*slow*". La "lentezza" assume in tal senso un enorme carico simbolico, divenendo una sorta di forma di sovversione alle dinamiche che regolano il mondo contemporaneo, determinando cambiamenti non solo nel modo di pensare al cibo ma anche in quello di pensare ai suoi spazi di produzione e consumo.

La costituzione di questi modi alternativi di ragionare sul cibo sta mettendo in crisi il modello di produzione a "spazio fisso"⁵, sostituendolo con un sistema più fluido,

² Per una parziale ma recente ricostruzione del dibattito italiano sul rapporto che intercorre, nello specifico, tra cibo e Geografia si vedano Battisti, Graziani, Epifani e Dansero (2023); Bourlessas, Loda e Puttilli (2022); Spadaro, Toldo e Dansero (2022).

³ In questo quadro, la costruzione di nuove pratiche, modelli di consumo legati alla lentezza e lo sviluppo di reti agroalimentari alternative, si configurerebbero come forme di resistenza contro i potenziali effetti dannosi del neoliberalismo, che tende a capitalizzare esseri umani e strutture sociali. (Misleh 2022, Autiero 2024)

⁴ *Alternative Food Networks* o «movimenti alternativi del cibo» sono termini ombrello che raggruppano diverse tipologie di iniziative alimentari alternative a quelle praticate secondo gli schemi della filiera lunga globale (Misleh 2022, 2).

⁵ Lo *Spatial Fix* riferito al cibo indica la netta separazione che contempla anche distanze molto vaste – operata nell'ottica neoliberale

interconnesso, multidimensionale e multilivello, in altre parole in movimento (Marsden 2013). Tali mobilità, che determinano la costruzione di spazi e pratiche connesse al cibo molto più eterogenee rispetto al passato, non rappresenta però in alcun modo una forma di liberazione dalle categorie di spazio e luogo, bensì sottolinea il fatto che, nell'era della globalizzazione, "le forme di deterritorializzazione sono accompagnate da processi di riteritorializzazione di vario tipo" (Sheller, Urry 2006, 210) e, per ciò che concerne il cibo, tali processi si concretizzano nei tentativi di ricostruire dimensioni e spazi in cui la sua materialità, dispersa tra gli innumerevoli passaggi che caratterizzano i sistemi globali, diventa circoscritta, visibile, una forma di collegamento diretta tra "la terra e la bocca". In quest'ottica, si rafforza l'idea per cui il cibo "non "viene semplicemente dai luoghi"; esso "crea luoghi" come costrutti simbolici" (Cook, Crang 1996, 140). In altri termini, le mobilità del cibo sono in grado di creare territorialità, la cui espressione è contenuta nei paesaggi (Raffestin 2005). "I paesaggi stessi, sono dunque creati dalla presenza di movimenti di vario tipo" (Cisani 2020, 26).

La nozione di paesaggio, intesa come sintesi della complessa interazione tra uomo e ambiente, dunque, tra natura e cultura, così come tra potere e identità (Dematteis 1985; Cosgrove 1998; Raffestin 2005; Wylie 2007), offre molti vantaggi quando si tratta di studiare fenomeni che sono distribuiti in modo non uniforme nello spazio e appaiono in una varietà di forme e contesti (Brembeck, Johansson 2010, 800). Ciò vale anche per i *foodscapes* o paesaggi del cibo che, in base alla definizione di Pettenati (2019, 119), sono "l'insieme di tutti i luoghi fisici e virtuali nei quali una persona viene in contatto col cibo nel corso della sua vita quotidiana e al tempo stesso l'insieme delle influenze materiali, socio-culturali, economiche e politiche che influenzano le scelte alimentari ad ogni livello". Sebbene *foodscape* non sia un termine comunemente usato nella letteratura sugli studi del paesaggio, è riconosciuto come "un dispositivo retorico" in grado di comunicare concetti relativi alla distribuzione, all'impatto e alle relazioni tra cibo e persona⁶ (Roe et al. 2016, 2) e ciò lo rende intrinsecamente interconnesso alle mobilità del cibo. L'idea di *foodscape*

rimanda dunque a dinamiche mobili, di interconnessione e ibridazione tra pratiche simboliche e materiali che ripercuotendosi sullo spazio, sono in grado di generare peculiari paesaggi che assumono precise caratteristiche a seconda delle specificità dei luoghi e dei contesti in cui prendono forma. In tale ottica, per approfondire il ruolo dell'influenza delle nuove pratiche del cibo sulla mobilità di spazi e paesaggi, in particolare di quelli urbani, risulta necessario un approfondimento relativo alla diffusione di quelle idee che si contrappongono alle logiche delle filiere lunghe.

3. Le mobilità "lente" del cibo: riflessioni sulla costruzione dei *foodscapes* contemporanei

Alla luce di quanto in precedenza esposto, appare chiaro che, in epoca contemporanea, la lentezza emerge come una risposta critica al ritmo frenetico e all'ipermobilità imposti dalla globalizzazione. Come sottolineato da Fullagar, Markwell e Wilson (2012), "essere lenti" oggi diventa un modo per rifiutare le forme di velocità che sotto molti aspetti caratterizzano le vite degli individui, specie nelle città. In tale contesto, la lentezza diventa una forma di opposizione al capitalismo e ai suoi schemi di produzione e consumo. Questo nuovo modo di rispondere alla frenesia della contemporaneità influenza le scelte e i comportamenti delle persone sotto molti aspetti: basti pensare alle recenti modalità *slow* di viaggiare, di approcciarsi al quotidiano, di ripensare al lavoro e, prima di tutto, di relazionarsi al cibo. Sebbene infatti il modo in cui ad oggi intendiamo il termine *slow* in relazione al cibo sia cambiato, la sua diffusione, nonché quella delle pratiche ad esso associate, si deve in primo luogo alla costituzione del movimento *Slow Food*. Quest'ultimo si sviluppa proprio come forma di contestazione e opposizione ai modelli *fast* di produzione e consumo legati alle grandi imprese multinazionali. Tra le parole d'ordine del movimento figurano: difesa della biodiversità; educazione al gusto; promozione dell'eccellenza dei prodotti e delle materie prime; riconnessione tra produttori e consumatori ma soprattutto locale come dimensione in cui agire per costruire sistemi del cibo lontani dalle logiche della velocità (Petrini 2013; 2016). Il movimento, partito negli anni '80 del Novecento dall'Italia, da fenomeno locale è diventato una realtà globale articolata in una rete internazionale che include oltre 160 paesi. *Slow Food* ha dunque adottato una strategia che fa leva su elementi che enfatizzano la qualità, la bontà e la giustizia del cibo a partire dalla sua lentezza e dalla sua provenienza locale, determinando la costruzione di precise identità alimentari, rappresenta-

dello sviluppo capitalistico – tra lo spazio rurale, inteso come il luogo di produzione intensiva del cibo e le aree urbane, concepite invece come luogo di consumo. La necessità di nutrire le città in crescita ha per decenni plasmato gli spazi del cibo, favorendo lo sviluppo dei mercati globali, la frammentazione e l'interdipendenza dei sistemi di produzione, di lavorazione e lo sfruttamento intensivo dei terreni. Per approfondimenti si vedano Marsden e Sonnino (2012), Marsden (2013) e Sonnino (2017).

⁶ Per approfondimenti sulle diverse applicazioni del termine *foodscape* si veda Pettenati (2019).

tive di determinate ideologie e gruppi di persone. Tali considerazioni portano inevitabilmente ad interrogarsi in maniera critica non solo sul movimento *Slow Food* in sé per sé ma piuttosto sull'idea di lentezza associata al cibo più in generale. Quest'ultima, sin dalle sue origini, è stata manipolata ed utilizzata dai mercati alternativi e di nicchia nel tentativo di resistere alla competizione con il mercato *mainstream* e neoliberale, rivolgendosi peraltro quasi esclusivamente a un'"élite" di consumatori (Leitch 2003; Hayes-Conroy, Hayes-Conroy 2010). In tale ottica il mercato di cibo cosiddetto alternativo rientrerebbe a pieno titolo nelle stesse logiche di quello convenzionale e di massa⁷ (Allen, Guthman 2006; Guthman 2007). Infatti, la fortuna del cibo lento si è estesa al punto da diventare centrale anche nell'offerta delle imprese del cibo "convenzionali": nonostante si tratti in molti casi di una sorta di "*slow-washing*", nei supermercati si reperiscono sempre più spesso e facilmente prodotti che enfatizzano la provenienza e le brevi distanze che uno specifico alimento ha dovuto attraversare prima di essere pronto per il consumo. Tuttavia, senza entrare nel merito della veridicità delle pubblicità e delle etichette, si tratta di prodotti realizzati da attori parallelamente coinvolti nei sistemi globali (Brunori et al. 2016, 2).

Considerati questi aspetti, sarebbe dunque il desiderio della lentezza a produrre mobilità lente (Fullagar et al. 2012) e, tornando all'*embeddedness* dell'economia nella società, tutto questo avverrebbe poiché l'incapacità di autoregolarsi del mercato genera risposte nette da parte della società che si organizza al fine di limitare la circolazione di "merci fittizie" (Polanyi 1984; Guthman 2007). Tuttavia, tali reazioni in quanto prodotte da e nel capitalismo, possono generare l'effetto opposto, diventando utili alla sua riproduzione.

Queste dinamiche risultano particolarmente leggibili anche attraverso la reinterpretazione di valori e sentimenti che vengono associati al cibo. Secondo Geyzen (2014), il cibo sarebbe attualmente oggetto di un *Heritage Turn*, e cioè un processo di patrimonializzazione che emerge come reazione diretta ai cambiamenti globali dell'industria alimentare, all'omogeneizzazione dei processi di produzione e dei prodotti. Tutto questo porterebbe dunque gli individui a ricercare nel cibo aspetti che sembrano essere scomparsi come l'autenticità, la

tradizione e la nostalgia, attuando un'idealizzazione del passato e tentativi di ritorno a uno stile di vita "rurale". Tuttavia, questa ricerca di "autenticità" è influenzata da fattori contestuali e dall'ideologia degli attori coinvolti (Geyzen 2014). Infatti, così come evidenziato da Blankenship e Hayes-Conroy (2017), gli "attivisti del cibo lento" (*slow food activists*) sono individui che, in risposta alle ansie sulla provenienza del cibo, usano la lentezza come contraltare per sfuggire alle logiche dei cibi veloci, economici e altamente processati. La loro scelta di consumare cibo "responsabilmente" è in realtà un tentativo di sopravvivere all'interno di un sistema che non corrisponde alle loro aspettative e alla loro ideologia, un meccanismo di *coping* che è possibile associare al termine di *capitalist coaster*, che fa riferimento proprio alla pratica di "aggirare" il sistema, senza contrastarlo realmente (Blankenship, Hayes-Conroy 2017). Il consumo di cibo autentico, lento e sostenibile, che secondo lo "*slow food activist*" dovrebbe essere attuato da chiunque, è tuttavia spesso specchio di privilegi di natura economica. È evidente, infatti, che gli attivisti del cibo lento appartengano a una ristretta cerchia di consumatori che hanno tempo, soldi, desiderio e possibilità di aderire ai movimenti del cibo lento, locale, sostenibile (Blankenship, Hayes-Conroy 2017, 203). La più significativa contraddizione dell'aderire a tali logiche di consumo risiede nel fatto che, nel tentativo di agire come "oppositori" del sistema, gli "*slow food activist*" diventano in molti casi coloro che ne consentono la riproduzione. Infatti, secondo Blankenship e Hayes-Conroy (2017), dietro le loro pratiche di consumo individuali, in cui è implicita la volontà di agire correttamente, si nasconde spesso la trappola del capitalismo neoliberale che, manipolando la retorica della responsabilità personale per un cambiamento del sistema, induce sempre e comunque al consumo, oltretutto più costoso ed elitario (Blankenship, Hayes-Conroy 2017, 204).

Tutto quanto fin ora esposto, considerando le riflessioni sui paesaggi citate in precedenza, ha delle significative ripercussioni sui *foodscapes*. L'influenza della lentezza del cibo come modello a cui aspirare per contrastare in qualche modo le dinamiche che dominano i sistemi alimentari su larga scala, da luogo all'insorgere di paesaggi complessi. In questo lavoro l'attenzione si concentra da un lato sull'emergere di paesaggi urbani del cibo che – sotto il profilo del commercio, del consumo e delle pratiche – sono caratterizzati dalla presenza di tipologie di cibo lente e alternative, specchio delle abitudini e delle ideologie di precisi gruppi di abitanti; dall'altro, si focalizza invece su quegli esperimenti che nascono dalla volontà di ricostruire forme di "ruralità ritrovata", associabili oltre che a dinamiche di mobilità anche a forme

⁷ L'enfaticizzazione delle filiere locali senza considerare molti fondamentali aspetti che non necessariamente implicano una loro virtuosità ambientale e/o sociale produce il meccanismo noto come «trappola locale». Quest'ultimo fa riferimento a tutte quelle forme di enfaticizzazione della dimensione locale come migliore o preferibile a tutte le altre, in ottica però più retorica che effettivamente basata sulla valutazione dei vantaggi che determinate azioni o scelte sono in grado di produrre concretamente (Born, Purcell 2006).

di patrimonializzazione, in spazi urbani periferici destinati a funzioni per lo più residenziali.

Questi processi conducono, anche se in forme tra loro diverse, alla materializzazione di paesaggi cosiddetti “rurbani”⁸, e cioè alla progressiva e reciproca ibridazione di paesaggi urbani e rurali. La contrapposizione città-campagna che ha per lungo tempo caratterizzato i paesaggi del cibo, specie in Europa, si presenta ad oggi decisamente meno netta che in passato. Infatti, le relazioni tra urbano e rurale sono più mobili e fluide poiché se, da un lato, i processi di urbanizzazione planetaria (Brenner, Schmid 2011; Brenner 2018) hanno permesso alle città di sconfinare materialmente e simbolicamente nelle aree rurali – determinando trasformazioni spaziali e negli stili di vita – dall’altro, la campagna e il suo immaginario salubre sono entrati nella città, perché portatori di valori sociali, culturali ed economici alternativi a quelli considerati tipici dell’urbanità contemporanea (Donadieu 2006; Gillen et al. 2022). In effetti, la città contemporanea tende a negare sempre più spesso e con maggior forza l’idea tradizionale di urbanità dove la campagna trova spazio solo all’esterno, riscrivendo così il suo rapporto con il paesaggio e quello tra cibo e comunità (Cavallo et al. 2017, 253). Tali dinamiche hanno un impatto anche sulla costruzione di *foodscapes* urbani, in cui si riscontra la riproduzione di ambienti che rimandano ad un immaginario tipicamente rurale, nonché la vendita e il consumo di cibi “lenti”, alternativi e provenienti dalla vicina campagna. Nelle città i segni dell’interconnessione crescente di paesaggi urbani e rurali si rende particolarmente evidente, ad esempio, nella sempre maggiore presenza di esercizi commerciali, spazi di consumo e pratiche d’acquisto legate alla lentezza, all’eticità e alla sostenibilità dei prodotti, ma anche dalla presenza, sempre più diffusa, di esperienze come orti urbani, giardini di comunità e altre modalità che promuovono e fomentano attività di autoproduzione e relativo autoconsumo. Come riportato in Autiero (2024, 2) la realizzazione di questi spazi, anche in questo caso, è da ricercarsi nelle motivazioni degli attori e può dipendere da diversi fattori: dalla convinzione di maggiore salubrità e sostenibilità del cibo autoprodotta e/o può essere connessa allo sviluppo di reti alternative del cibo (Tornaghi 2014; Sonnino 2017); dalla volontà di attuare processi di riqualificazione urbana (Ingersoll et al. 2007); dalla necessità di spazi verdi o al benessere sociale e psico-fisico generato da pratiche *outdoor* (Lee,

Maheswaran 2011; Freeman et al. 2012); dallo sviluppo di forme di resistenza e riappropriazione dello spazio pubblico per reazione all’influenza del neoliberalismo negli spazi urbani centrali e periferici (Purcell, Tyman 2014; Tornaghi 2014).

Sulla base di tali considerazioni, per un’attenta interpretazione dei paesaggi del cibo è necessario tener conto di queste componenti e analizzare gli specifici contesti in cui tali dinamiche prendono forma.

4. Pratiche lente e mobilità del cibo a Siviglia: un’analisi tra centro e periferia

Il lavoro di campo si è svolto nel mese di giugno 2022 a Siviglia. La città, situata in un paese dell’Europa meridionale, pur non essendo capitale riveste un ruolo significativo nel proprio contesto territoriale: è infatti la capitale della regione autonoma⁹ dell’*Andalusia* ed è la quarta città del paese per numero di abitanti¹⁰. A partire dalla crisi del 2008, a Siviglia sembrano essersi moltiplicate le iniziative connesse alla presenza di reti e movimenti alternativi del cibo i cui valori fondanti sono basati sulla lentezza, la provenienza locale e la sostenibilità degli alimenti (González-Romero, Cánovas-García 2021, 406).

Per queste ragioni, l’indagine si è concentrata in particolare sul comprendere in che modo tali iniziative abbiano o meno prodotto in ottica simbolica e materiale, lo sviluppo di peculiari *foodscapes*. Per farlo, sono stati indagati alcuni spazi ed esperienze in cui la filosofia del cibo “lento” è centrale.

Le aree d’indagine selezionate sono state l’area settentrionale del centro storico della città, investita negli ultimi anni da diversi e importanti cambiamenti legati alla presenza di movimenti *slow* del cibo e il periferico parco di Miraflores, situato nel *Distrito norte*¹¹ (Fig. 1). Il lavoro in quest’ultimo quartiere si è concentrato sull’analisi di uno spazio in cui hanno sede vasti orti urbani pubblici destinati all’autoproduzione.

Dal punto di vista metodologico, sono stati utilizzati strumenti qualitativi. Il lavoro si è concentrato sull’osservazione diretta e partecipante sul terreno¹².

⁸ Il termine «rurbano» non è da confondersi con «rururbano», cioè il processo che identifica l’urbanizzazione degli spazi rurali europei nella terminologia coniata da alcuni geografi francesi negli anni ‘70. Per approfondimenti sul «rururbano» si veda, tra altri, Bauer (1993).

⁹ La suddivisione territoriale di primo livello in Spagna è costituita da diciassette Comunità autonome, previste dalla Costituzione del 1978.

¹⁰ 691.215 abitanti e circa 1.508.605 nella sua area metropolitana (Servicio de Estadística - Ayuntamiento de Sevilla, 2022). Dati reperibili all’indirizzo: <https://www.sevilla.org/servicios/servicio-de-estadistica/datos-estadisticos/explotacion-estadistica-padron>.

¹¹ Il *Distrito Norte* è uno degli undici distretti in cui è suddivisa amministrativamente la città di Siviglia. È un’area periferica della città, situata nella parte nord del comune.

¹² Il lavoro ha inoltre previsto momenti di ricerca bibliografica sui temi e sugli spazi oggetto del lavoro presso la *Facultad de Geografía* e

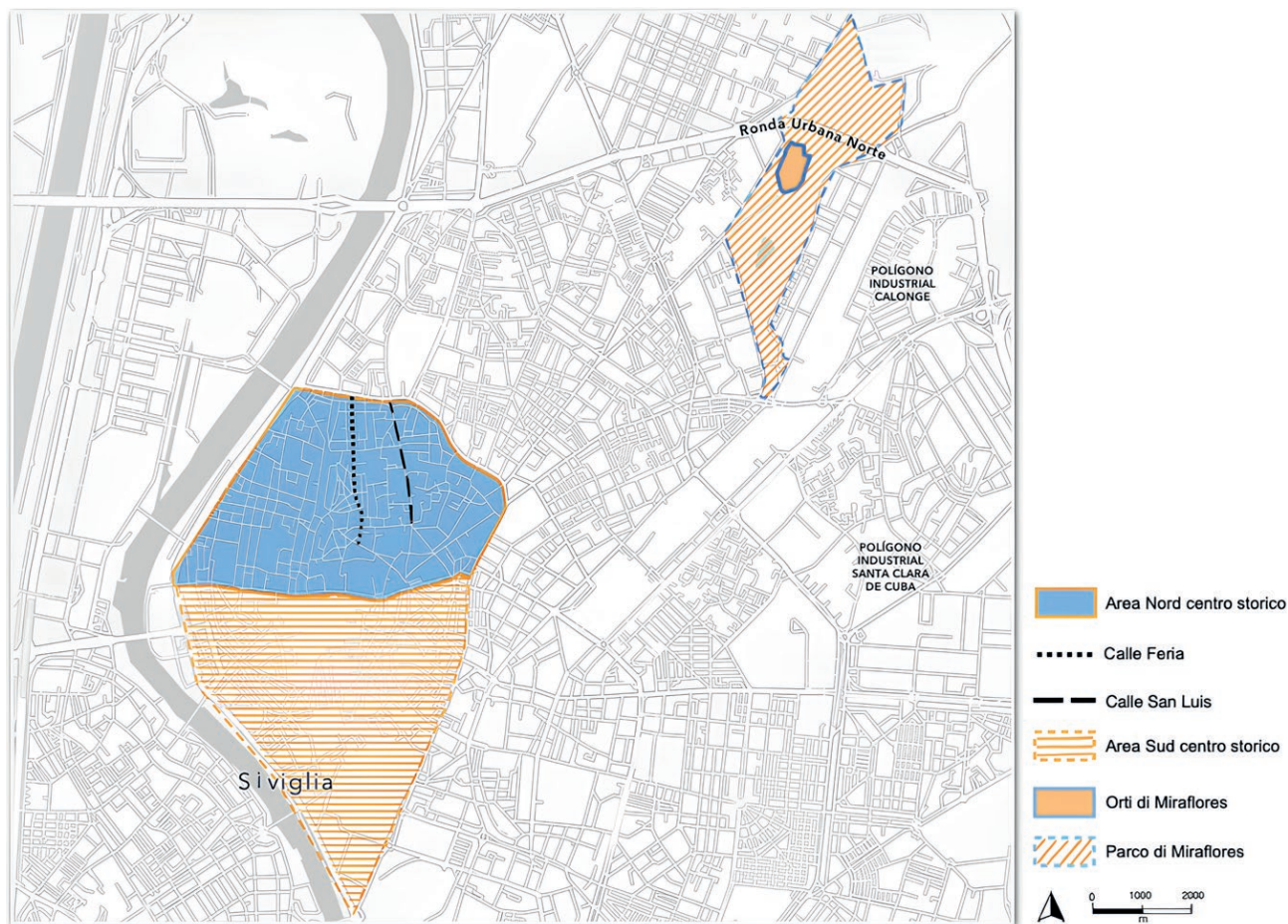


Figura 1. Suddivisione delle diverse aree analizzate nella città di Siviglia. Fonte: elaborazione dell'autrice su base cartografica ESRI.

Sono stati effettuati approfonditi sopralluoghi in giorni e orari diversi, al fine di esaminare “il vissuto” degli spazi indagati in base alle distinte fasi della giornata e della settimana; sono stati inoltre stesi diari di bordo, raccolte foto-testimonianze e somministrate 11 interviste in profondità a testimoni privilegiati¹³. Agli intervistati è stato chiesto che tipologia di cibo acquistassero; dove effettuassero i propri acquisti alimentari (negozi biologici; mercati alternativi; *supermarket* ecc.); quale ruolo svolgesse il cibo in città e che cosa rappresentasse per i suoi abitanti; se esistesse la percezione della presenza di spazi in cui il cibo sembra essere dominante rispetto ad altri elementi del paesaggio e se sì, se lo associassero a precise aree della città; se si spostassero per reperire prodotti

specifici; se ci fossero e in che modo agissero movimenti, reti o gruppi di persone che praticano un consumo consapevole; se esistessero e se funzionassero spazi in cui praticare l'autoproduzione o in cui acquistare cibo nella modalità “dal produttore al consumatore”. A tutte queste domande, è stato chiesto di aggiungere una riflessione sulle proprie personali abitudini e preferenze alimentari, sulla scelta dei luoghi d'acquisto e dei ristoranti frequentati. Per comprendere in forma diretta il ruolo della lentezza associata al cibo nella costruzione dei paesaggi è stato chiesto agli intervistati se riconoscessero la presenza di luoghi in città dove il cibo *slow*, inteso anche come modalità di concepire ed esperire lo spazio urbano¹⁴, dominasse rispetto ad altri elementi e, se nello sviluppo

Historia de la Universidad de Sevilla.

¹³ Cinque interviste sono state somministrate a docenti e ricercatori universitari, sei ad attori e abitanti del territorio coinvolti all'interno di movimenti sociali e/o in attività legate alla autoproduzione e alla diffusione di una cultura del cibo alternativa.

¹⁴ Presenza di spazi pubblici accessibili e aperti alla socialità non necessariamente pensati in funzione del consumo; predilezione per l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili da parte degli abitanti; presenza di commercio etico e alternativo ecc. In altre parole, spazi della città in cui si privilegiano le relazioni tra esseri umani e ambiente.

di pratiche lente svolgesse un particolare ruolo l'eventuale presenza di movimenti sociali, reti e/o imprenditori "alternativi" del cibo. Inoltre, durante le fasi di osservazione partecipante, nel caso dell'area settentrionale del centro storico, si è cercato di cogliere la presenza di pratiche spaziali e temporali lente osservando i ritmi di vita di abitanti e visitatori, nonché la presenza di commercio e negozi legati al consumo consapevole e alla vendita di prodotti *slow*. Nel caso di Miraflores, invece, il ruolo della lentezza è stato osservato nelle pratiche di coltivazione e autoproduzione, ad esempio nella scelta del biologico, nella quasi totale assenza di meccanizzazione, nel non utilizzo di fertilizzanti chimici e pesticidi.

L'area settentrionale del centro di Siviglia, grazie soprattutto all'evolversi di un tipo di cultura alternativa diffusa tra nuovi e vecchi abitanti, sta sperimentando peculiari cambiamenti rispetto a quanto si verifica in altri spazi centrali della città. Va infatti specificato che il centro storico della città andalusa, può essere suddiviso in due differenti aree: una, segnata dalla storica compresenza di un substrato urbano e sociale considerato più "nobile", che si concentra nella parte Sud e l'altra più "operaia", situata a Nord. Questa peculiarità affonda le radici in alcuni avvenimenti storici che hanno dato luogo ad un diverso sviluppo urbano delle aree centrali in questione. Tra i più significativi va segnalato il tentativo di resistenza al colpo di stato franchista del luglio 1936 operato dagli abitanti della parte Nord, che ha sancito per decenni l'emarginazione dell'area in termini di investimenti e sviluppo (Palero, Jerez 2022, 73). Tali caratteristiche sono ancora oggi evidenti e leggibili nella struttura materiale e simbolica del paesaggio. Benché attualmente attraversata da fenomeni assimilabili a quelli delle aree più turistiche, questa parte della città manifesta forme di resistenza più o meno riuscite alle dinamiche globali di omogenizzazione dei centri. Ciò è in larga parte dovuto anche alla presenza di un numero considerevole di realtà e movimenti sociali impegnati nella diffusione di una cultura legata a forme alternative di accesso e di utilizzo degli spazi urbani¹⁵.

Queste peculiarità risultano immediatamente evidenti sul piano del commercio di cibo. La maggior parte del paesaggio commerciale dell'area è infatti dominata dalla presenza di realtà alternative che esaltano la lentezza tanto dei prodotti venduti, quanto delle pratiche

di consumo. Ciò si legge anche nello stile, nella forma e nell'offerta di negozi e ristoranti che enfatizzano aspetti come la sostenibilità ambientale e il consumo etico.

Particolarmente interessanti risultano le *calles* Feria e San Luis poiché paiono condurre in maniera naturale a una transizione del paesaggio che contraddistingue l'area meridionale del centro da quella settentrionale (Fig. 1). In effetti, provenendo dall'area meridionale si ha la sensazione di un cambiamento del paesaggio caratterizzato in parte da funzioni legate a stili di vita lenti e alternativi. Nella parte settentrionale i turisti sono in numero nettamente minore rispetto alla parte meridionale. I negozi di alimentari presenti non sono turistici in senso stretto e la tipologia di consumatori che li frequenta è per lo più costituita dagli abitanti dell'area. Si tratta di luoghi molto curati e caratteristici di uno spazio vissuto da giovani e famiglie con determinati principi e stili di vita: negozi *vintage*, alimentari a km 0, negozi di dischi, bar e ristoranti, che ben segnalano all'esterno la provenienza dei prodotti e la differenza sostanziale dal cibo "da catena" più diffuso nel centro turistico della città (Fig. 2).

Per quanto dalle interviste effettuate, specie agli appartenenti ai movimenti sociali, sia emerso che questa parte della città sia tra le più interessate da alcune forme di *gentrification* e che soprattutto determinati stili di



Figura 2. Cibo lento e alternativo tra le *calles* Feria, San Luis e dintorni. Fonte: fotografie di A. Autiero, giugno 2022.

¹⁵ In quest'area del centro si concentra un gran numero di spazi occupati e autogestiti dalla comunità, legati essenzialmente a ideologie antifasciste e anticapitaliste. Per l'indagine sono state visitate cinque tra le più importanti realtà di questo tipo e sono contestualmente state somministrate le interviste. Per approfondimenti sugli spazi alternativi e i movimenti sociali nell'area nord del centro storico di Siviglia si veda García-García et al. (2016).

vita che si stanno diffondendo nel quartiere presentino tratti associabili al fenomeno, l'impressione di chi scrive è che si tratti più di uno spazio caratterizzato da una dimensione ibrida, la cui costruzione sembra dipendere in larga parte dalla compresenza di abitanti storici e di nuovi gruppi di persone che hanno scelto di stanziarsi in quest'area o di frequentarla alla ricerca di stili di vita e modalità di accesso allo spazio urbano diverse da quelle consentite altrove in città.

Gli abitanti sono in prevalenza storici, migranti ma anche nuovi – soprattutto giovani – per lo più provenienti da altre parti del paese o dall'estero¹⁶ (Jover, Díaz-Parra 2020; Ruiz Romera et al. 2023).

Per quanto riguarda invece gli aspetti legati alla produzione, al commercio e al consumo di cibo "lento", quest'area è caratterizzata da una fitta rete di movimenti alternativi del cibo, contestualmente legata alla presenza di movimenti sociali storicamente radicati (González-Romero, Cánovas-García 2021). Il complesso *mix* di realtà che popola e anima questa parte della città ha determinato la costruzione di paesaggi del cibo ibridi, in cui sono evidenti anche alcune forme di conflittualità tra gli abitanti preesistenti (non sempre favorevoli alle recenti direzioni di sviluppo dell'area), nuovi e frequentatori (anche turisti), questi ultimi alla ricerca di una dimensione alternativa di svago e consumo. La diffusione delle pratiche lente del cibo, inizialmente promossa da gruppi di individui con stili di vita alternativi e orientati a ideali *slow*, sembra essere stata in parte assimilata nelle logiche neoliberali, attirando attori del cibo che vedono nella lentezza, nella sostenibilità, nell'eticità e nella stessa lentezza opportunità di profitto. In effetti, dal punto di vista commerciale, sembra essersi in parte prodotto il fenomeno che Anguelovski (2016) definisce *greenlining* del commercio di cibo e cioè un processo di gentrificazione alimentare scaturito dalla manipolazione dei discorsi sulla salute e sulla sostenibilità del cibo da parte di alcuni imprenditori e dei loro sostenitori (Anguelovski 2016).

Dalle interviste effettuate è emerso che, negli ultimi dieci anni, quest'area è nettamente cambiata e che, sul piano del commercio, a farne le spese sono stati soprat-

tutto gli esercizi commerciali tradizionali o di quartiere come piccoli alimentari, rosticcerie, parrucchieri, librerie ecc.; al contrario, sono aumentati i ristoranti, i bar e i *supermarket* ma, come già segnalato, ciò che colpisce maggiormente è l'apertura di un numero considerevole di attività legate alla vendita di prodotti biologici, locali e a km 0 (Barrero Resclavo, Jover Báez 2021, 26). Inoltre, diversi intervistati hanno sottolineato che con la diffusione di queste realtà i prezzi degli alimenti, anche basilari, sono lievitati e che, nonostante la consapevolezza del costo superiore delle produzioni di maggior qualità, sono spesso costretti ad acquistare cibo industriale o comunque non locale. Tuttavia, le ibridazioni culturali, sociali ed economiche che caratterizzano questa porzione del centro hanno dato vita a un paesaggio non uniforme, complesso e per certi versi, molto controverso.

Molto differente è lo scenario riscontrato a Miraflores. Quest'area, in cui sorgono gli orti urbani oggetto d'indagine, ha una lunga tradizione agricola (*Red de huertos urbanos de la ciudad de Sevilla*, 2018). Si tratta di una tipica periferia "dormitorio" in cui gli abitanti sono in prevalenza anziani e giovani famiglie che scelgono di vivere in quest'area, dato l'accessibile valore degli immobili e il costo della vita, entrambi non paragonabili a quelli eccessivi delle aree più centrali. Lo spazio si presenta come privo di sufficienti servizi e i pochi esercizi commerciali, in particolare quelli del cibo, sono quelli tipici di vicinato e di quartiere; grandi supermercati e *discount* dominano il paesaggio lungo i vialoni a scorrimento veloce, mentre non è stata riscontrata la presenza di negozi alternativi, biologici o a km 0. Nel corso del XX secolo, l'area del parco in cui sono attualmente presenti gli orti si è gradualmente trasformata in un deposito di detriti e materiali di risulta, prodotti dalla costruzione delle zone industriali circostanti (Fig. 3). L'intenzione da parte dell'amministrazione comunale di convertire l'area in uno spazio verde risale agli anni '60 del Novecento ma la questione è rimasta in sospeso fino agli anni '80, quando cittadini e associazioni di quartiere hanno istituito il *Comité Pro Parque Educativo y Social Miraflores*. Grazie ad esso, negli anni '90 sono stati finalmente realizzati il parco e i relativi orti (*Huertas las Moreras*), ad oggi ancora completamente autogestiti¹⁷.

¹⁶ La popolazione straniera residente a Siviglia costituisce il 6,32% del totale (Perfil Migratorio de la Ciudad de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 2023. Testo reperibile all'indirizzo: https://www.icmpd.org/file/download/59541/file/MC2CM_City_Migration_Profile_Seville_ES.pdf). A livello generale, nel Comune di Siviglia, il 38% degli stranieri proviene da paesi europei (Cuadros Muñoz 2023, 49). Una parte significativa dei residenti stranieri vive principalmente nel centro della città (il 32,05%), in particolare nel distretto della Macarena, situato nella parte nord del centro storico (il 19,22% della popolazione straniera totale. Inoltre, sempre nello stesso distretto la maggioranza degli stranieri è di nazionalità ecuadoriana, seguita da quella marocchina) (Cuadros Muñoz 2023, 47-48).

¹⁷ Nel 1963, il Piano Generale di Sviluppo Urbano di Siviglia (P.G.O.U) aveva previsto la creazione di un parco su 86 ettari, ma all'inizio degli anni '80 il progetto era ancora fermo e rischiava di essere destinato a edilizia residenziale. Per contrastare questo rischio, nacque il *Comité Pro-Parque Educativo Miraflores*, con l'obiettivo di promuovere la costruzione del parco, garantendone una funzione non solo ricreativa, ma anche culturale ed educativa, e rispettando le esigenze della comunità locale. L'associazione ha organizzato proteste, piantumazioni collettive e marce popolari, sostenendo che, in assenza di azioni comunali, sarebbero stati i cittadini a costruire il parco

Lo spazio è costituito da 170 lotti, distribuiti su una superficie di 25.139 m² (*Red de huertos urbanos de la ciudad de Sevilla*, 2018) (Fig. 3).

Al di là degli aspetti storici che caratterizzano gli orti, ciò che risulta di particolare interesse è la modalità attraverso cui essi sono stati realizzati. I principali attori del processo sono stati le associazioni culturali di quartiere e i cittadini dell'area che hanno agito prescindendo dall'amministrazione comunale per restituire uno spazio inutilizzato e sottratto alla popolazione di questa parte del *Distrito norte*¹⁸.

Le indagini si sono concentrate sulla necessità di comprendere se questi orti costituissero un modello valido di autoproduzione e se la loro costruzione abbia influenzato un'immagine "rurbana" del paesaggio attraverso pratiche lente di produzione di cibo, ristabilendo un reale contatto tra gli abitanti e l'antica vocazione dell'area. Dalle interviste e dal lavoro di campo effettuati è emerso che gli orti di Miraflores sono caratterizzati da forti componenti simboliche e identitarie legate alla comunità che vive nell'area urbana circostante. Più che semplici orti urbani, rappresentano un luogo di riscatto e riappropriazione per gli abitanti dell'area. Al di là della frequentazione di giovani e bambini, legata essenzialmente alle attività di tipo educativo che vengono portate avanti dall'associazione che gestisce gli orti, gli assegnatari sono per lo più anziani, casalinghe e pensionati. Ciò mette in luce gli aspetti profondamente sociali dell'esperienza. In effetti, esaminando gli elementi relativi alla produzione, si evince che si tratta per lo più di attività di tipo hobbistico, non connesse necessariamente a esigenze di sostentamento. Infatti, a detta di tutti gli intervistati, è possibile coltivare solo una quantità limitata di ortaggi e frutti. Ciò dipenderebbe dalla contenuta dimensione dei lotti, ovvero un massimo di 150 m² per gli orti collettivi (gestiti da più assegnatari alla volta) e 60 m² per quelli individuali¹⁹. Tali elementi, dunque, non consentirebbero il soddisfacimento del fabbisogno dei coltivatori che acquistano cibo negli esercizi commerciali e nei *supermarket* dell'area. Durante le interviste è invece stato molto sottolineato il valore sociale dell'ini-

ziativa. Gli ortisti sono entusiasti della comunità venutasi a creare, della possibilità di scambiarsi suggerimenti, semi e di condividere insieme uno spazio gestito in autonomia. Tra i più significativi e interessanti esperimenti c'è lo scambio dei prodotti. Molti degli assegnatari scelgono di coltivare il proprio pezzo di terra con una o al massimo due varietà di ortaggi, in modo da poter scambiare il raccolto con altri che a loro volta fanno lo stesso con prodotti diversi.

In base a quanto rilevato sul campo, si evince che gli orti di Miraflores sono un'interessante realtà di agricoltura sociale che, seppur volta a sperimentare forme di autoproduzione, non è però in grado di far fronte alle esigenze alimentari di chi li coltiva. I coltivatori intervistati hanno tutti dichiarato di aver scelto di far parte di questa esperienza, non per autoproduzione e autoconsumo, bensì per una forma di riappropriazione dello spazio, per "l'attesa lenta di vedere crescere i frutti del proprio lavoro", per il recupero di una relazione con la terra e con la natura. La lettura più interessante in merito è relativa a quanto questo tipo di esperienza – in cui il cibo è centrale – sia stata in grado di determinare il passaggio da un paesaggio urbano periferico a uno "rurbano", a partire dalla costruzione di una rete di relazioni tra abitanti e nuovi frequentatori. Va infatti precisato che gli orti di Miraflores sono una realtà talmente consolidata che attira anche persone provenienti da altre aree della città, soprattutto da quartieri e spazi per niente periferici. Questo tipo di mobilità è molto importante, in quanto rovescia la consuetudine a considerare che gli spostamenti delle persone, legati a determinate funzioni, siano sempre verso i centri e quasi mai verso le periferie. Si evidenzia inoltre una riscrittura del rapporto urbano/rurale che rafforza il ragionamento di Gillen et al. (2022) secondo cui, nell'ottica delle dinamiche socio-spaziali che caratterizzano l'era dell'"urbanizzazione planetaria" (Brenner, Schmid 2011), il rurale non andrebbe considerato uno spazio residuale, bensì una dimensione sempre più interrelata, in modo interdipendente, a quella urbana. Il legame stabilitosi tra i frequentatori e lo spazio può inoltre essere interpretato come una forma di patrimonializzazione che fa leva sulla "riconquista" di una ruralità per molti anni scomparsa e in cui gioca un ruolo di fondamentale importanza la ricerca di nuove funzioni e di un'identità diverse da quelle comunemente associate dall'immaginario collettivo dei sivigliani a questa parte della città. A tal riguardo, è stato emblematico il commento di una coltivatrice e abitante dell'area sulla funzione degli orti:

Prima che ci fossero gli orti, non c'era motivo di recarsi a Miraflores a meno che non ci abitassi. Ora, invece, molte

(Asuero 2015, 147). Tali informazioni, oltre che dalle fonti citate, sono state reperite attraverso le interviste effettuate agli abitanti dell'area, nonché ad uno dei responsabili della gestione degli orti urbani.

¹⁸ L'organizzazione dei coltivatori avviene attraverso una Commissione di cinque membri e tramite i "compiti collettivi" a cui tutti devono contribuire. Questi compiti includono attività come l'irrigazione, la manutenzione, la serra, la banca dei semi e l'uso di prodotti fitosanitari organici.

¹⁹ È importante segnalare che negli orti viene praticata esclusivamente agricoltura biologica supervisionata da ortisti di grande esperienza e sottoposta alla vigilanza dell'associazione (*Comité Pro Parque Educativo y Social Miraflores*) (Asuero 2015, 150).



Figura 3. Caratteristiche degli orti di Miraflores. Fonte: fotografie di A. Autiero, giugno 2022.

persone cercano di far parte di questa comunità urbano-contadina, perché di spazi così nel centro non ce ne sono. Molte persone che non abitano a Miraflores si mettono in lista d'attesa per un lotto e aspettano anche molti mesi

prima di venire a coltivare. [...] Gli orti sono chi li coltiva e chi li coltiva è la comunità²⁰.

²⁰ Gli orti di Miraflores hanno un regolamento interno approvato in

5. Conclusioni

A partire da un articolato quadro teorico che interconnette gli studi sulle mobilità a quelli sul cibo, questo lavoro evidenzia l'importanza delle nuove pratiche *slow* nella costruzione dei *foodscapes*. Al centro del discorso vi è l'analisi critica di alcuni fenomeni che caratterizzano il modo di intendere il cibo in epoca contemporanea e nelle relative forme di reazione di una parte della società. L'iper-mobilità che definisce i sistemi del cibo su scala globale ha prodotto infatti dei contro-movimenti volti a limitare o contrastare le logiche della velocità imposte dal capitalismo e lo scollamento dai valori culturali, simbolici e materiali, associati alle pratiche d'alimentazione. Tuttavia, spesso le iniziative personali o collettive che si sviluppano nell'ambito di movimenti *slow* e alternativi del cibo, per quanto virtuose, finiscono per replicare dinamiche utili alla riproduzione del sistema economico che si propongono di contrastare. Questo non solo mette in luce la necessità di interrogarsi criticamente sul ruolo della cultura *slow* e delle pratiche ad essa associate ma anche sull'insorgere di specifici paesaggi, la cui peculiarità dipende anche dalle tipologie di azioni "lente" messe in campo dai diversi attori del cibo.

La città di Siviglia, con le sue dimensioni contenute, si è rivelata particolarmente interessante, mostrando lo sviluppo e la concentrazione, in luoghi specifici, di pratiche e modelli di contrasto ai sistemi del cibo organizzati su larga scala.

Dalla ricostruzione del caso emergono infatti delle sostanziali differenze nelle due aree analizzate. Seppur in entrambe i casi si evinca il significativo ruolo di modalità lente di intendere il cibo nella costruzione dei paesaggi, gli scenari presentati assumono forme e significati diversi, proprio in rapporto alla specificità delle pratiche che vi si rintracciano.

Nel caso dell'area settentrionale del centro storico della città, l'insieme di un passato storico contraddistinto dalla presenza di movimenti sociali radicati e politicizzati, delle nuove direzioni di sviluppo urbano e delle mobilità di nuovi abitanti e frequentatori, ha in breve tempo prodotto paesaggi del cibo complessi. In questi ultimi è possibile leggere da un lato modi di intendere il cibo volti a contrastare le dinamiche dei sistemi globali, dall'altro quelle che sembrerebbero forme di riproduzione di modelli neoliberali e consumisti di reinterpretare la filosofia *slow*, volti soprattutto a soddisfare le esigenze

e i desideri di "lentezza" di gruppi di individui che tentano di sfuggire alle logiche del capitalismo in ottica, talvolta, elitaria.

Nel caso degli orti urbani di Miraflores, dove l'indagine si è concentrata primariamente sul comprendere se l'esperienza di autoproduzione potesse rappresentare un valido modello di contrasto alle logiche della velocità dei sistemi del cibo, oltre che una forma di appropriazione funzionale dello spazio per gli abitanti all'interno di un contesto marginale, ha permesso di rilevare la presenza di un paesaggio "rurbano". Gli sforzi d'opposizione a un modello di città calato dall'alto hanno scompaginato dinamiche connesse a forme di pianificazione urbana ghettizzanti, grazie soprattutto alla produzione o, meglio, all'auto-produzione di cibo che ha contribuito a ridefinire il ruolo di un paesaggio periferico, abbattendo i confini tra città e campagna.

Benché le produzioni non siano in grado di far fronte al fabbisogno dei coltivatori, gli orti hanno consentito la realizzazione di spazi collettivi in cui praticare i valori della sostenibilità, del rispetto per l'ambiente e per la comunità.

In conclusione, confrontando quanto emerso dalla letteratura consultata con l'indagine svolta, si rende evidente come la lentezza del cibo, intesa come forma di mobilità caratterizzata, in ottica simbolica e materiale, dallo sviluppo di pratiche per certi versi, complesse e controverse contribuisca alla costruzione di paesaggi plasmati dalle percezioni e dalle azioni degli individui che li attraversano. Questi ultimi sono influenzati, per omologazione o contrapposizione, da dinamiche economiche, sociali e culturali, creando intricate interrelazioni tra iniziative locali e dinamiche globali. La lentezza emerge in tale contesto come risposta netta alla standardizzazione imposta dalla globalizzazione attivando anche forme di patrimonializzazione che si concretizzano, da un lato, nella centralità del locale come dimensione a cui riportare i sistemi del cibo affinché le distanze tra produttori e consumatori si accorcino, dall'altro, nella riscoperta del rurale come spazialità da ricostruire per ri-attivare un rapporto tra esseri umani e ambiente naturale. Tuttavia, questi processi, di cui i paesaggi sono la sintesi, rimangono condizionati dalle disuguaglianze e dalla complessità della società contemporanea.

In tale ottica, ai fini di costruire un'idea di cibo che sia realmente in grado di offrire a tutti la possibilità di alimentarsi in maniera più sana e più etica, risulterebbe in primo luogo fondamentale una più incisiva presenza degli enti locali volta a promuovere politiche pubbliche che sostengano le iniziative e le esigenze delle comunità. In secondo luogo, nell'ottica di riconnettere natura e cultura, riconoscendo le dinamiche di interdipendenza tra

assemblea dall'associazione e dai coltivatori. L'assegnazione degli appezzamenti è a tempo indeterminato, ma ogni anno, ad aprile, si svolge un sorteggio per riassegnare quelli che sono stati lasciati liberi a causa dell'abbandono o del ritiro da parte dei precedenti assegnatari (Asuero 2015, 150).

movimento degli individui e produzione dei paesaggi, risulta necessario approcciarsi in maniera critica anche alle logiche che sembrano essere più virtuose.

Ringraziamenti

Si ringraziano sentitamente la professoressa Gema González Romero e il dottor Eduard Montesinos Ciuró dell'Università de Sevilla per l'aiuto, la disponibilità e il tempo concessomi durante lo svolgimento delle indagini di campo. Un ulteriore ringraziamento va ai revisori di questo lavoro per i costruttivi commenti e suggerimenti.

Riferimenti bibliografici

- Abbotts, E., Klein, J., Watson, J. (2016). Approaches to food and migration: Rootedness, being and belonging. *The handbook of food and anthropology*, 115-132. DOI: <https://doi.org/10.5040/9781474298407.0013>
- Allen, P., Guthman, J. (2006). From "old school" to "farm-to-school": Neoliberalization from the ground up. *Agriculture and Human Values*, 23, 401-415. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10460-006-9019-z>
- Anguelovski, I. (2015). Healthy food stores, greenlining and food gentrification: Contesting new forms of privilege, displacement and locally unwanted land uses in racially mixed neighborhoods. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(6), 1209-1230. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12299>
- Autiero, A. (2024). Margini e bordi urbani come spazi di riappropriazione della città. Il caso degli orti delle Fontainhas a Porto. *Documenti geografici*, (3), 475-491. DOI: https://doi.org/10.19246/DOCUGEO2281-7549/202303_21
- Appadurai, A. (1981). Gastro-Politics in Hindu South Asia. *American Ethnologist*, 8(3), 494-511.
- Ayuntamiento de Sevilla (2022). *Padrón Municipal de Habitantes*. Servicio de Estadística. <https://www.sevilla.org/servicios/servicio-de-estadistica/datos-estadisticos/explotacion-estadistica-padron>
- Ayuntamiento de Sevilla (2023). *Perfil migratorio de la ciudad de Sevilla*. https://www.icmpd.org/file/download/59541/file/MC2CM_City_Migration_Profile_Seville_ES.pdf
- Asuero, R.P. (2015). *Los huertos urbanos comunitarios en Andalucía: conceptualización, identificación y claves para su gestión*. Tesis Doctoral, Universidad Pablo de Olavide.
- Barrero, M., Jover Baez, J. (2021). Paisajes de la turistificación. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 13-34. DOI: <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13599>
- Battisti, L., Graziani, T., Epifani, F. e Dansero, E. (2023). Emplacing food, ovvero ripensare il rapporto cibo-spazio: prospettive di ricerca. *Rivista geografica italiana*, 2023/4, 5-16. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa4-2023oa16842>
- Bauer, I. (1993). Les suburbia, sommes-nous concernés?. *Urbanisme*, 1, 67-88.
- Bell, D., Valentine, G. (1997). *Consuming Geography. We are Where we eat*. Routledge, London.
- Blankenship, J., Hayes-Conroy, J. (2017). The flâneur, the hot-rod, and the slow food activist: Archetypes of capitalist coasting. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 16(2), 185-209. DOI: <https://doi.org/10.14288/acme.v16i2.1383>
- Born, B., Purcell, M. (2006). Avoiding the local trap: Scale and food systems in planning research. *Journal of planning education and research*, 26(2), 195-207. DOI: <https://doi.org/10.1177/0739456X06291389>
- Brembeck, H., Johansson, B. (2010). Foodscapes and children's bodies. *Cultural Unbound Journal of Current Cultural Research*, 2(42), 797-818. DOI: <https://doi.org/10.3384/cu.2000.1525.10242797>
- Brenner, N. (2018). Debating planetary urbanization: For an engaged pluralism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(3), 570-590. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263775818757510>
- Brenner, N., Schmid, C. (2011). Planetary urbanization. In Gandy, M. (a cura di). *Urban Constellations*. Jovis, Berlin.
- Brunori, G., Galli, F., Barjolle, D., Van Broekhuizen, R., Colombo, L., Giampietro, M., Kirwan, J., Lang, T., Mathijs, E., Maye, D., De Roest, K., De Roest, C., Schwarz, J., Schmitt, E., Smith, J., Stojanovic, Z., Tisenkopfs, T., Touzard, J.M. (2016). Are Local Food Chains More Sustainable than Global Food Chains? Considerations for Assessment. *Sustainability*, 8(5), 449. DOI: <https://doi.org/10.3390/su8050449>
- Bourlessas, P., Loda, M., Puttilli, M. (2022). Cibo e trasformazioni urbane. Varianti di foodification. *Rivista Geografica Italiana*, CXXIX (4), 5-12. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa4-2022oa14991>
- Cavallo, A., Corchia, I., Di Donato, B., Marino, D. (2017). Il cibo come questione territoriale. Riflessioni alla luce della pianificazione alimentare. *Storia del territorio*,

- 5, 253-260. DOI: https://doi.org/10.13128/Scienze_Territorio-22252
- Cisani, M. (2020). *Paesaggi e mobilità: strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano, Franco Angeli.
- Cook, I. (2004). Follow the Thing: Papaya. *Antipode*, 36(4), 642-664. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2004.00441.x?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Cook, I. (2006). Geographies of food: following. *Progress in Human Geography*, 30, 655-666. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132506070183>
- Cook, I. e Harrison M. (2007). Follow the Thing: West Indian Hot Pepper Sauce. *Space and Culture*, 10(1), 40-63. DOI: <https://doi.org/10.1177/1206331206296384>
- Cook, I., Crang, P. (1996). The World On a Plate: Culinary Culture, Displacement and Geographical Knowledge. *Journal of Material Culture*, 1(2), 131-153. DOI: <https://doi.org/10.1177/135918359600100201>
- Cosgrove, D. (1998). *Social Formation and Symbolic Landscape*. Madison (Wisconsin, USA), University of Wisconsin Press.
- Cuadros Muñoz, R. (2023). El paisaje lingüístico en zonas de alta migración: el distrito de la Macarena de Sevilla. In Martín, B.G., Rodríguez, L.P., (a cura di). *Andalucía en su paisaje lingüístico: lenguas, signos y hablantes*. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 47-75.
- D'Alessandro, L. (2018). Le città mediterranee tra autenticità e ibridazioni. In Sommella, R., Viganoni, L., (a cura di). *Civiltà del Mediterraneo*, 29, pp. 171-187.
- Dematteis, G. (1985). *Le metafore della terra: la geografia umana tra mito e scienza*. Milano, Feltrinelli.
- Donadieu, P. (2006). *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*. Roma, Donzelli.
- Finkelstein, J. (1999), Foodtainment. *Performance Research: A Journal of the Performing Arts*, 4(1), 130-136. DOI: <https://doi.org/10.1080/13528165.1999.10871653>
- Freeman, C., Katharine, J.M., Stefan Porter, D. e van Heezik, Y. (2012). "My Garden is an expression of me": exploring householders' relationships with their gardens. *Journal of Environmental Psychology*, 32(2), 135-143. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2012.01.005>
- Freidberg, S. (2003). Editorial: not all sweetness and light: new cultural geographies of food. *Social and cultural geography*, 4(1), 3-6. DOI: <https://doi.org/10.1080/1464936032000049270>
- Fullagar, S. Markwell, K., Wilson, E. (2012). *Slow tourism: experiences and mobilities. Aspects of tourism*. Bristol, Channel View Publications.
- García García, A., Fernández Salinas, V., Caravaca Barroso, I., González Romero, G. (2016). Actividades creativas, transformaciones urbanas y paisajes emergentes. El caso del casco norte de Sevilla. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 62(1), 27-54. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.245>
- Geyzen, A. (2014). Food Studies and the Heritage Turn: a Conceptual Repertoire. *Food & History*, 12(2), 67-96. DOI: <https://doi.org/10.1484/J.FOOD.5.108963>
- Gibson, S. (2007). Food Mobilities. Traveling, Dwelling, and Eating Cultures. *Space and Culture*, 10(1), 4-21. DOI: https://doi.org/10.1177/1206331206296756?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Gillen, J., Bunnell, T., Rigg, J. (2022). Geographies of ruralization. *Dialogues in Human Geography*, 12(2), 186-203. DOI: <https://doi.org/10.1177/20438206221075818>
- González-Romero, G., Cánovas-García, F. (2021). Territorio y redes alimentarias alternativas: experiencias en la ciudad de Sevilla. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 67(3), 389-415. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.660>
- Goodman, D., Goodman, M. (2009). Alternative food networks. In Kitchin, R., Thrift, N., (a cura di). *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam, Elsevier, 208-220.
- Goodman, D., DuPuis, E., Goodman, M. (2012). *Alternative food networks: Knowledge, practice, and politics*. Londra, Routledge.
- Guthman, J. (2007). The polanyian way? Voluntary food labels as neoliberal governance. *Antipode*, 39(3), 456-478. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2007.00535.x?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Hayden, T.B., Zunino Singh, D. (2020). Food and Mobility. *The Journal of Transport History*, 41(2), 278-288. DOI: https://doi.org/10.1177/0022526620916889?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Hayes-Conroy, A., Hayes-Conroy, J. (2010). Visceral difference: Variations in feeling (slow) food. *Environment and Planning A*, 42(12), 2956-2971. DOI: <https://doi.org/10.1068/a4365>
- Ingersoll, R., Fucci, B., Sassatelli, M. (2007). *Agricoltura urbana: dagli orti urbani spontanei all'agricivismo per la riqualificazione del paesaggio urbano*. Bologna, Regione Emilia Romagna.

- Jover, J., Díaz-Parra, I. (2020). Who is the city for? Over-tourism, lifestyle migration and social sustainability. *Tourism Geographies*, 24(1), 9-32. DOI: https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1713878?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate
- Lee, A.C.K., Maheswaran, R. (2011). The health benefits of urban green spaces; a review of the evidence. *Journal of Public Health*, 33(2), 212-222. DOI: <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdq068>
- Leitch, A. (2003). Slow food and the politics of pork fat: Italian food and European identity. *Ethnos*, 68(4), 437-462. DOI: <https://doi.org/10.1080/0014184032000160514>
- Marsden, T. (2013). Contemporary Food Systems: Managing the Capitalist Conundrum of Food Security and Sustainability. In Murcott, A., Belasco, W. e Jackson, P., (a cura di). *The Handbook of Food Research*. Londra, Bloomsbury Academic, 135-147.
- Marsden, T., Sonnino, R. (2012). Human Health and Wellbeing and the Sustainability of Urban-Regional Food Systems. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 4(4), 427-430. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2012.09.004>
- Mauss, M. (1954). *The Gift: Forms and Functions of Exchange in Archaic Societies*. Londra, Cohen and West.
- Misleh, D. (2022). Moving beyond the impasse in geographies of “alternative” food networks, *Progress in Human Geography, Progress in human geography*, 46(4), 1028-1046. DOI: <https://doi.org/10.1177/03091325221095835>
- Palero, J. S., de Manuel Jerez, E. (2022). Diseño participativo de un espacio público en el casco histórico de Sevilla. *PENSUM*, 8(8), 72-95. DOI: <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v8.n8.34786>
- Petrini, C. (2013). *Slow food nation: Why our food should be good, clean, and fair*. Segrate (Milano), Rizzoli.
- Petrini, C. (2016). *Buono, pulito e giusto*. Firenze, Giunti.
- Pettenati, G. (2019). Paesaggio e Urban food planning. Intersezioni teoriche e operative. *Bollettino della Società Geografica italiana*, 10(1-2), 117-130. DOI: <https://doi.org/10.13128/bsgi.v10i1-2.499>
- Polanyi, K. (1984). *La grande trasformazione. Le origini economiche e politiche della nostra epoca*. Torino, Einaudi Paperbacks.
- Purcell, M., Tyman, S.K. (2015). Cultivating food as a right to the city. *Local Environment*, 20(10), 1132-1147. DOI: <https://doi.org/10.1080/13549839.2014.903236>
- Raffestin, C. (2005). Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio: elementi per una teoria del paesaggio. *Architettura del paesaggio*. Firenze, Aliena Editrice.
- Red de huertos urbanos de la ciudad de Sevilla (2018). *Bases y estrategias para la creación de la red de huertos urbanos en Sevilla*. <https://www.urbanismosevilla.org/areas/planeamiento-desarrollo-urbanistico/ficheros/pdfs/red-de-huertos-urbanos-en-la-ciudad-de-sevilla/introduccion-objetivos-y-estructura/view>
- Roe, M., Sarlöv Herlin, I., Speak, S. (2016). Identity, food and landscape character in the urban context, *Landscape Research. Food and Landscape*, 41(7), 757-772. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1212324>
- Ruiz Romera, A., García Martín, M., Villar Lama, A., Fernández-Tabales, A. (2023). De ferretería a gastrobar: análisis de la turistificación comercial en centros históricos. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 69(2), 385-409. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.762>
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Sonnino, R. (2017). Geografie urbane del cibo nel nord globale. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 13, 10(1-2), 45-52. DOI: <https://doi.org/10.13128/bsgi.v10i1-2.493>
- Spadaro, C., Toldo, A., Dansero, E. (2022). Geografia e cibo: ricerche, riflessioni e discipline a confronto. *Memorie Geografiche*, N.S., 20.
- Tornaghi, C. (2014). Critical geography of urban agriculture. *Progress in Human Geography*, 38(4), 551-567. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132513512542>
- Wylie J. (2007). *Landscape*. Abingdon, Routledge.



Citation: Zavettieri, G. G. (2025). Mobilità lenta e paesaggi dell'*heritage* nel Vicino Oriente: uno studio comparativo su Oman, Giordania e Arabia Saudita. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 101-115. doi: 10.36253/bsgi-7515

© 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.

Mobilità lenta e paesaggi dell'*heritage* nel Vicino Oriente: uno studio comparativo su Oman, Giordania e Arabia Saudita

Slow Mobilities and Heritage Landscapes in the Middle East: A Comparative Study of Oman, Jordan and Saudi Arabia

GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI

Dipartimento di Storia, Patrimonio Culturale, Formazione e Società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italia

E-mail: giovanna.zavettieri@uniroma2.it

Abstract. This research paper presents a comparative analysis of three culturally significant landscapes: Jabal Akhdar and Jabal Shams in Oman, Wadi Rum in Jordan, and AlUla in Saudi Arabia. The aim of this study is to investigate the correlation between cultural heritage and landscape transformation. The study evaluates the physical features of areas with slow mobility through extensive field research, incorporating their geological and geomorphological attributes. It also examines the impact of mobility patterns on landforms, land use and community spatial organization. Additionally, it investigates how slow mobility affects the conservation of cultural and natural heritage in these regions. The analysis determines the significance of these landscapes as links between the past, present and future. It highlights the contributions of slow mobility to the development of human-environment relationships.

Keywords: cultural landscape, geoheritage, mountain, tourist mobility.

Riassunto. Il presente articolo presenta un'analisi comparativa di tre paesaggi di rilevanza culturale: Jabal Akhdar e Jabal Shams in Oman, Wadi Rum in Giordania e AlUla in Arabia Saudita. Lo scopo principale è esaminare la correlazione esistente tra il patrimonio culturale e le trasformazioni del paesaggio. La ricerca valuta le caratteristiche fisiche delle aree caratterizzate da una mobilità lenta attraverso un'indagine sul campo dettagliata, che include anche l'analisi degli attributi geologici e geomorfologici. Inoltre, esamina l'impatto dei modelli di mobilità sulla formazione del paesaggio, sull'utilizzo del territorio e sull'organizzazione spaziale delle comunità locali. Infine, vengono esaminate le modalità in cui la mobilità lenta influisce sulla conservazione del patrimonio culturale e naturale in queste regioni. L'analisi condotta mira a determinare l'importanza di questi paesaggi come ponti temporali tra passato, presente e futuro e sottolinea i contributi della mobilità lenta nello sviluppo delle relazioni tra l'uomo e l'ambiente circostante.

Parole chiave: paesaggio culturale, geoheritage, montagna, mobilità turistica.

1. Introduzione

Ogni paesaggio dell'*heritage* è il risultato delle interazioni tra patrimonio culturale e contesto geografico e pertanto non può essere compreso appieno senza tener conto dei suoi elementi naturali (Panizza, Piacente 2003; Portal 2012; Reynard, Giusti 2018; Klarin et al. 2023). Come sottolinea Augustin Berque nel concetto di *médiance*, la relazione tra natura e cultura nel paesaggio non è statica o gerarchica, ma piuttosto dinamica e reciproca (Berque 2000). Entrambe le sfere si influenzano e si plasmano a vicenda, generando un paesaggio unico e irripetibile. Proprio per questo la ricerca scientifica sull'*heritage landscape* richiede approcci sia olistici sia di dettaglio, affinché gli elementi morfologici non siano tanto considerati come contesto, quanto piuttosto come parte integrante del paesaggio culturale (Mata, Ferrer 2012; Serrano, González-Amuchastegui 2020).

In conformità con la letteratura scientifica, i tre principali approcci per lo studio delle relazioni tra elementi naturali e culturali sono quello ambientale, che si riferisce perlopiù ai rischi e agli impatti naturali ed ecologici su siti storico-artistici ad alto valore culturale; quello storico, in cui il contesto geomorfologico è associato alla preistoria, alla storia o alla geostoria e include le relazioni sociali, strategiche o religiose con il territorio; quello culturale, come espressione delle relazioni tra l'uomo e l'ambiente fisico¹.

Lugon et al. (2006) hanno considerato le caratteristiche geografiche, architettoniche e paesaggistiche come elementi fondamentali della strategia di promozione di un luogo, rivolta sia ai residenti sia ai visitatori. Questo approccio mira alla valorizzazione del patrimonio culturale, alla conservazione dell'ambiente naturale e alla creazione di nuove esperienze turistiche.

In merito alle relazioni tra patrimonio naturale, territorio e paesaggio, vengono adottati diversi orientamenti prioritari: quello geoculturale, che riguarda l'influenza della cultura sulla percezione del *geoheritage*² e

della geomorfologia sui beni culturali (Reynard, Giusti 2018); lo studio delle relazioni tra educazione, evoluzione del paesaggio, gestione e interazioni tra uomo e natura, considerate come risorse territoriali per lo sviluppo sostenibile (Coratza, Hoblea 2018); la gestione del patrimonio culturale e geomorfologico, orientata verso la sua conservazione in uno stato integrato (Smith et al. 2011; Pica et al. 2016).

Nel presente contributo, l'attenzione è rivolta all'analisi della correlazione tra il patrimonio culturale e le trasformazioni del paesaggio. Tuttavia, è importante notare che l'approccio adottato non si limiti esclusivamente a uno degli orientamenti prioritari menzionati, ma cerchi piuttosto di considerare elementi provenienti da tutti e tre. Senza alcuna pretesa di esaustività, finalità della ricerca sin dalle prime fasi è stata quella di esplorare le complessità delle relazioni tra patrimonio naturale, territorio e paesaggio, tenendo conto dell'influenza culturale sulla percezione del *geoheritage* e degli elementi morfologici, delle interazioni tra uomo e natura, nonché della gestione integrata del patrimonio culturale e naturale per la conservazione e lo sviluppo sostenibile delle risorse territoriali.

Nel contesto indicato, i metodi attuali per tracciare i percorsi di mobilità lenta spesso non riescono a tenere pienamente conto delle complesse interazioni tra urbanizzazione e ambiente naturale (Berti 2012; Garau et al. 2020; Zhou, Zheng 2022).

Frutto di una ricerca condotta sul campo, lo studio include l'analisi di tre aree e valuta innanzitutto come la mobilità lenta sia influenzata dalle caratteristiche fisiche di queste aree, incorporando attributi geomorfologici. In secondo luogo, esamina l'impatto dei modelli di mobilità sull'organizzazione spaziale della comunità. Infine, indaga la relazione tra ricerca di terreno e le diverse "Vision" nazionali per verificare lo stato di avanzamento di obiettivi e propositi definiti all'interno dei documenti di *policy*.

L'analisi dei siti di Jabal Akhdar e Jabal Shams in Oman, Al-Ula in Arabia Saudita e Petra in Giordania all'interno di uno studio sul paesaggio dell'*heritage*, rivela una serie di interessanti connessioni storiche, culturali e geografiche. Situati in regioni desertiche e montuose, conservano il ruolo di crocevia di flussi riflettendo le influenze culturali delle popolazioni che li hanno abitati e/o attraversati nel corso dei secoli.

Esaminare le sfide attuali legate alla conservazione e allo sviluppo sostenibile di questi siti fornisce elementi per la protezione e la valorizzazione dell'*heritage*.

Nel contesto dell'Asia Sud-occidentale, il cui patrimonio culturale è intimamente integrato con il paesaggio – talvolta addirittura "incorporato" in esso come nel

¹ Quest'ultimo approccio si basa sull'influenza della cultura sullo sviluppo dei territori e dei paesaggi, sulla percezione culturale, sulla gestione del patrimonio geomorfologico da parte dei residenti e degli utenti e infine, sulla relazione e sull'integrazione del patrimonio culturale e geomorfologico col territorio e col paesaggio.

² Il concetto di *geoheritage*, emerso inizialmente durante la Malvern International Conference on Geological and Landscape Conservation del 1993 nel Regno Unito, rappresenta l'intersezione tra geologia e patrimonio, costituendo l'aspetto geologico del patrimonio naturale e culturale. Il termine "patrimonio geologico" è stato menzionato per la prima volta al First International Symposium on the Conservation of our Geological Heritage a Digne, in Francia, nel 1991. Ulteriori contributi concettuali sono stati apportati da Sharples nel 2002. Successivamente, nel 2021, Sadry ha esteso il concetto di *geoheritage* per includere le destinazioni verticali, come la geologia planetaria.

caso delle tombe nabatee a Petra e ad Hegra – lo studio delle mobilità lente assume una particolare rilevanza.

L'analisi geografica di questi elementi, nella Penisola araba in particolare e nel Sud-Ovest asiatico in generale, si è dimostrata notevolmente limitata, nonostante l'inevitabile rilevanza delle peculiari dinamiche storiche e culturali verificatesi (Makhzoumi 2016; Moosavi et al. 2016; Pétriat 2021; Polvonov 2021).

2. Tra diplomazia culturale e identità beduina: i siti di studio

Nel corso degli ultimi tre decenni, gli studiosi hanno costantemente sottolineato che il turismo legato al patrimonio rappresenta una forma particolare di turismo culturale (Swarbrooke 1994; Deng et al. 2002; Csapò 2012; Pavan 2023). A tal proposito, luoghi quali Jabal Shams e Jabal Akhdar in Oman, Wadi Rum in Giordania e ad Al-Ula in Arabia Saudita, rappresentano esempi

poco esplorati ma meritevoli di attenzione da parte della comunità scientifica (Fig. 1). Il tema della sostenibilità nei siti aridi e/o desertici del Sud-Ovest asiatico, infatti, è stato scarsamente studiato in ambito accademico, soprattutto perché i processi di trasformazione di tali aree sono stati avviati solo di recente (Pavan 2023).

Jabal Shams e Jabal Akhdar (3075m e 3000m) appartengono alla catena montuosa di al-Hajar nella parte settentrionale dell'Oman che costituisce una componente significativa della geografia locale, non solo per la variegata vegetazione autoctona, ma anche per le tradizionali pratiche agricole ancora vive (Fig. 2).

Jabal Shams, la montagna più alta dell'Oman e una delle più alte della Penisola araba, è una destinazione turistica nota per i suoi panorami, per il terreno accidentato e per le opportunità di escursioni, tra cui la Balcony Walk.

Jabal Akhdar è un massiccio roccioso e beneficia di microclimi di tipo mediterraneo che, unitamente alle tecniche di terrazzamento, favoriscono la biodiversità vegetale composta da una varietà di alberi da frutto e dalla

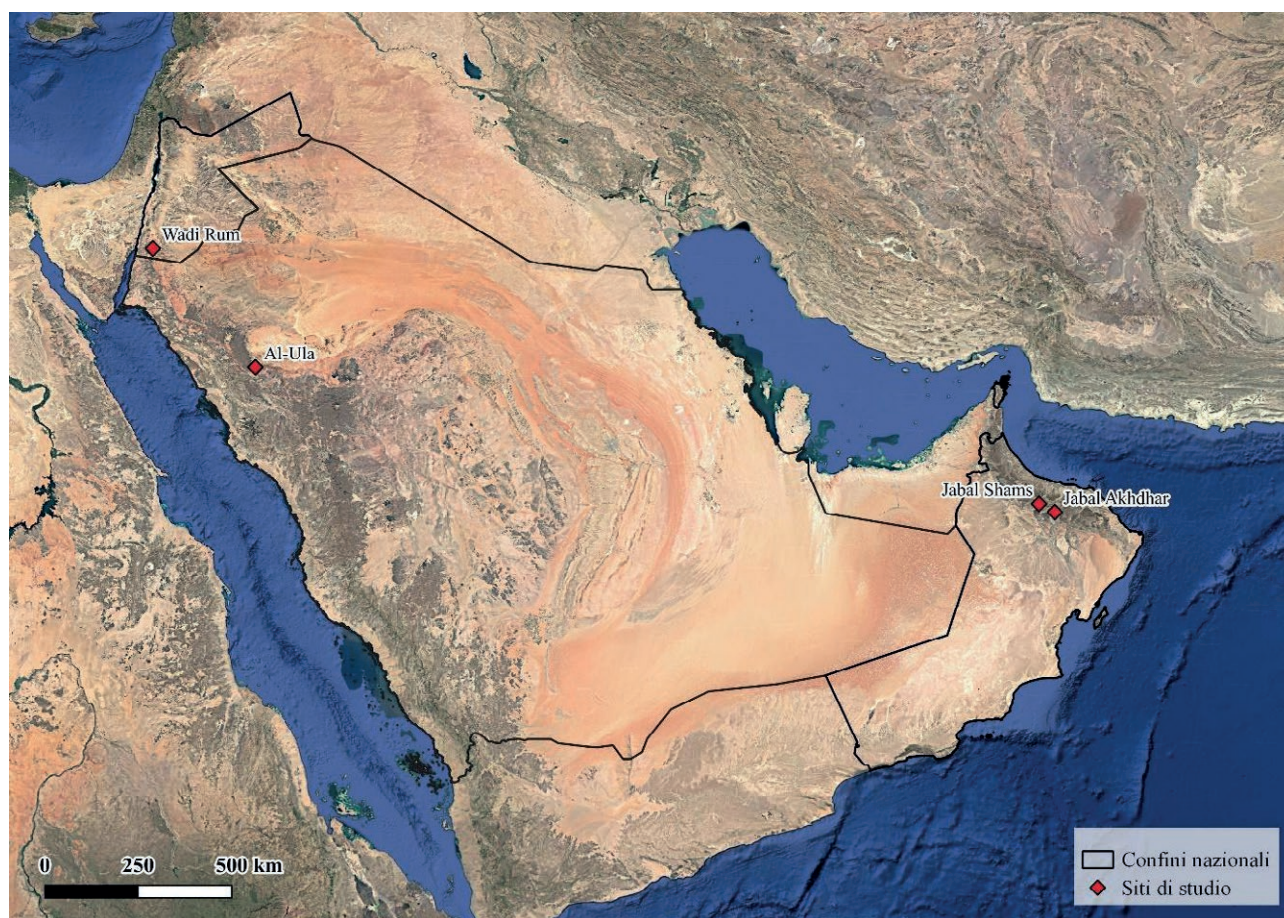


Figura 1. I siti di studio. Fonte: elaborazione dell'autrice.

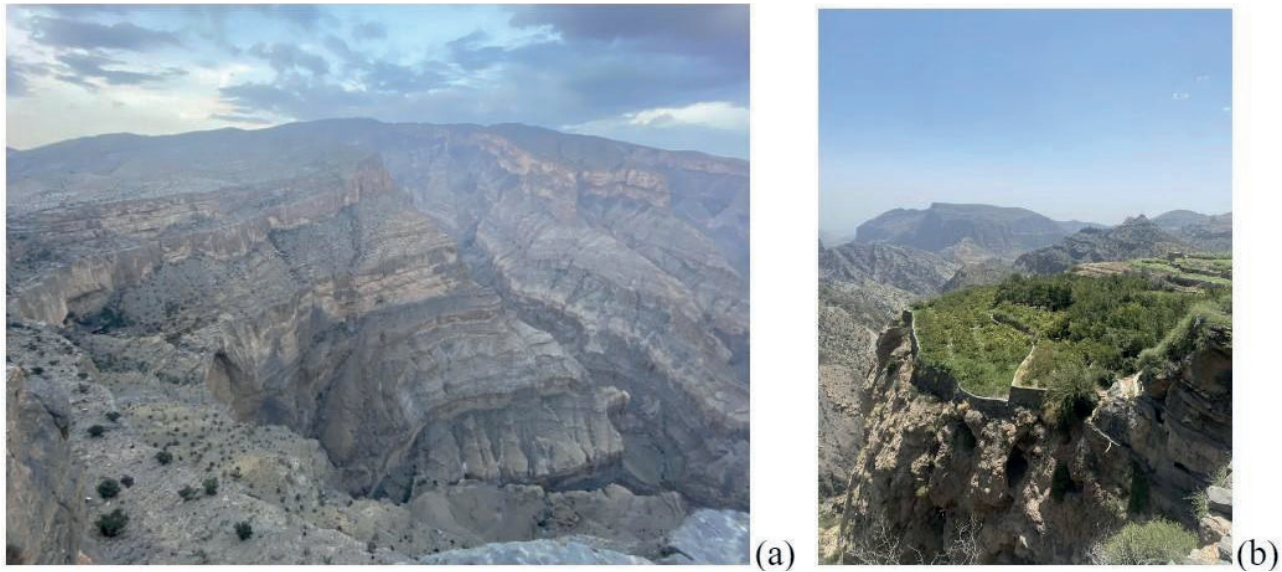


Figura 2. Viste panoramiche di Jabal Shams (a) e Jabal Akhdar (b). Fonte: Scatti dell'autrice (14 agosto 2020; 6 settembre 2023).

produzione di zafferano. Nelle valli si trovano villaggi, tra cui al-Hamra nelle vicinanze di Al Hoota – uno dei più grandi sistemi di grotte al mondo –, Bahla con il suo Forte, Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, Misfat Al Abriyeen, Misfah, tappe degli itinerari *hiking* ed escursioni. Qui si evidenzia la presenza di *aflaj*, antichi canali scolpiti utilizzati fin dai tempi più remoti per la distribuzione dell'acqua necessaria alle coltivazioni e per soddisfare le esigenze idriche della popolazione delle oasi e dei villaggi. Inoltre, contribuiscono all'abluzione dei fedeli nei luoghi di culto. L'antica rete di *aflaj* è l'esempio di una tipologia edilizia arcaica di cui, ancora oggi, l'Oman beneficia ampiamente, pertanto è annoverata tra i Patrimoni dell'Umanità (Al-Ghafri 2018; Al-Ghafri et al. 2007) (Fig. 3).

Anche i *wadi*, *canyon* fluviali ricavati nel corso dei millenni dall'azione erosiva dell'acqua, rappresentano un elemento fondamentale nell'*heritage landscape*, contribuendo in modo significativo alla ricchezza del patrimonio culturale-naturalistico dell'area geografica in esame. Nonostante siano l'effetto di processi naturali, i *wadi*, nelle comunità locali, richiamano anche un profondo significato storico-culturale giacché, nel corso del tempo, erano utilizzati come vie di comunicazione e costituivano le fonti idriche essenziali all'agricoltura e alla stessa sopravvivenza (Fig. 4).

La Wadi Rum Protected Area, nella regione meridionale della Giordania, comunemente conosciuta come la Valle della Luna, si presenta come un paesaggio di grande valore naturalistico e culturale ed è infatti anch'esso Patrimonio Mondiale dell'UNESCO (Jamaliah et al. 2019) (Fig. 5).



Figura 3. Falaj di Al Ayin. Fonte: scatto dell'autrice 6 settembre 2023.



Figura 4. Wadi Bani Khalid, Oman. Fonte: scatto dell'autrice, 23 agosto 2020.

Estesa su una superficie di circa 742 km², l'area protetta ha assunto particolare interesse storico-culturale prima di tutto per la presenza di petroglifi associati alle antiche civiltà che l'hanno abitata, ma anche per la morfologia caratterizzata dal deserto su cui si stagliano le imponenti formazioni montuose di roccia arenaria. L'introduzione di voli *low-cost* da parte di alcune compagnie aeree europee, che collegano Aqaba e Amman con l'Europa, ha prodotto un nuovo tipo di mobilità turistica e ha contribuito ad aumentare i flussi turistici verso la Giordania e le sue attrattive, *in primis* il Tesoro di Petra e nell'area protetta di Wadi Rum.

Petra costituisce il sito archeologico nabateo più significativo della Giordania, che in Arabia Saudita ha il suo equivalente in Al-Ula, in particolare il sito di Hegra (Fig. 6).

Qui, come a Petra, sono presenti tombe scavate nella roccia che testimoniano la ricchezza e il fervore religioso dei Nabatei, antica popolazione di nomadi originari della Penisola araba, i quali, divenuti sedentari e organizzati in una solida monarchia, furono in grado di costruire sofisticati sistemi idraulici che consentirono di portare l'acqua in tutte le abitazioni dei villaggi allora presenti nell'area³.

³ La storia dei Nabatei risale al VI secolo a.C. Essi erano noti come abili idraulici per la loro capacità di gestire e controllare l'acqua nel deserto. La loro civiltà fiorì nel IV secolo a.C., quando costruirono le prime tombe a Petra, che rimase la loro capitale anche quando i Romani conquistarono la regione nel 106 d.C. I Nabatei erano costruttori di case e templi, e credevano nella vita dopo la morte, quindi le loro "case del futuro" erano scavate nella roccia per durare per sempre. Con il passare del tempo, molte di queste strutture sono state distrutte, lasciando solo le cave e le tombe scavate nella roccia, tra cui il celebre Tesoro di Petra.

L'inclusione di Hegra nella lista dei Patrimoni dell'Umanità dell'UNESCO nel 2008, il primo sito dell'Arabia Saudita riconosciuto, sottolinea la sua rilevanza a livello internazionale. Tuttavia, il flusso turistico nella regione è stato molto limitato⁴.

I quattro siti menzionati non solo condividono elementi legati alla religione islamica, alla morfologia e alla posizione nel Sud-Ovest asiatico, ma un'analisi della letteratura rivela anche la presenza di due elementi fondamentali che caratterizzano la modalità di trasmissione della cultura.

Innanzitutto, la presenza di questi luoghi nella lista dei siti di interesse strategico per i rispettivi paesi rivela un'attiva politica di "diplomazia culturale" (Pavan 2023). Attraverso valorizzazione e promozione del patrimonio, gli Stati coinvolti cercano di proiettare una determinata immagine a livello internazionale, ponendo in risalto la ricchezza delle proprie risorse.

La diplomazia culturale, componente della diplomazia pubblica e, in una prospettiva più ampia, una forma di *soft power*, è definibile come lo scambio di idee, informazioni, arte, lingua e altri aspetti della cultura tra nazioni e popoli al fine di promuovere la comprensione reciproca (Cummings 2009), dare una visione positiva del popolo, della cultura e delle politiche di un paese al pubblico straniero e favorire una maggiore cooperazione tra le nazioni.

Dalle interviste somministrate alla popolazione locale e dallo scandaglio di alcune fonti mediatiche locali emerge un impegno significativo da parte delle autorità saudite nel mitigare le tensioni nell'opinione pubblica nazionale e nell'ottenere un miglioramento della sua immagine controversa a livello internazionale. Questo sforzo include strategie mirate all'attrazione di investimenti esteri e alla promozione del turismo internazionale.

Lo stesso accade nel Sultanato dell'Oman, paese noto per la sua posizione neutrale e la sua attività di mediazione politica in una regione complessa, che si è sempre distinto per la sua apertura diplomatica e culturale. Nei siti omaniti considerati spiccano città come Nizwa, capitale storica del Sultanato prima di Muscat, e Manah, che accolgono la maggior parte della popolazione del paese, abitante nei villaggi di montagna o nelle aree intramontane localmente pianeggianti. Tali città

⁴ L'Arabia Saudita ha iniziato ad aprire gradualmente il turismo nel paese a partire dal settembre 2019. Prima di questa data, l'accesso al turismo in Arabia Saudita era limitato e soggetto a restrizioni severe. Tuttavia, con il lancio del programma di turismo Saudita Vision 2030, il paese ha intrapreso una serie di riforme volte a promuovere il turismo e ad aprire le porte a visitatori stranieri. Questo ha incluso l'introduzione di visti turistici e l'apertura di nuove attrazioni nel paese (<https://www.vision2030.gov.sa/en/>).

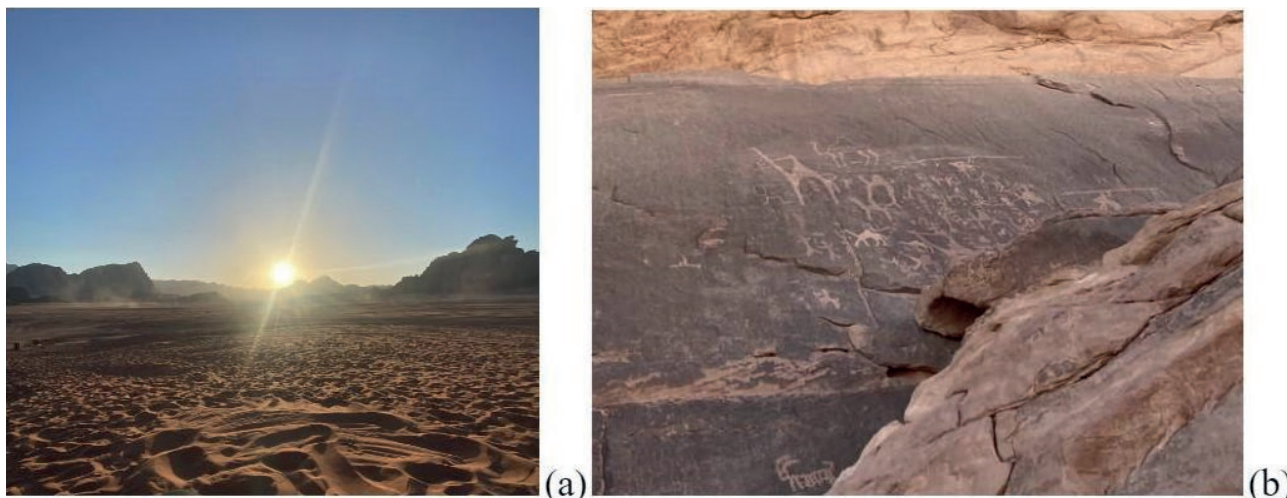


Figura 5. Vista su Wadi Rum (a) e petroglifi preistorici (b). Fonte: scatti dell'autrice (11 e 12 novembre 2022).



Figura 6. Al-Ula, Hegra, Arabia Saudita. Fonte: scatto dell'autrice (8 marzo 2022).

costituiscono un ponte culturale con le nazioni non arabe grazie alla presenza del Sultan Qaboos College, dove viene insegnato l'arabo ai non madrelingua.

Anche la diplomazia culturale giordana, inaugurata prima da Re Hussein e poi portata avanti con dedizione da Re Abdullah II, si distingue per il suo impegno nel promuovere la cultura nazionale nel mondo. Con una serie di iniziative culturali la Giordania ha lavorato per creare ponti di cooperazione. Questa forma di diplomazia ha contribuito a rafforzare i legami tra la Giordania e il resto del mondo e ha aiutato a promuovere lo scambio culturale⁵.

⁵ Con particolare riferimento alla collaborazione con l'Italia, risulta interessante citare il progetto "REMAP: Mosaic Tiles, Signs, Landscapes & Virtual Narratives - Rethinking the Madaba Map in the Third Millennium" che rappresenta un'importante iniziativa che unisce ricerca geografica, storia dell'arte e tecnologia per esplorare il patrimonio culturale della Giordania, in particolare la celebre Mappa di Madaba. Attraverso un approccio multidisciplinare, il progetto mira a riconsiderare questa preziosa mappa del VI secolo d.C. e ad esplorare il suo significato nel contesto del terzo millennio.

Il secondo aspetto riguarda la preziosa eredità culturale beduina conservata in tali siti, elemento identitario di rilievo per i paesi della regione, nonostante le differenze geografiche e storiche.

Bisogna prima di tutto tenere conto che le mappe mentali contemporanee in relazione ai Paesi arabi sono plasmate dal paradigma coloniale del XIX secolo. Ciò si manifesta in varie forme, come l'identificazione del sé con civiltà storiche e l'associazione dell'identità a una rappresentazione simboleggiata dal Beduino. Tale immagine è stata inizialmente enfatizzata da figure militari come il britannico John Glubb e da artisti orientalisti che hanno raffigurato l'Arabo come individuo che vive in tende, si occupa del pascolo delle capre, cavalca cammelli e conduce uno stile di vita nomade e "premoderno", inserendo così gli Arabi in una rappresentazione temporale che li separa dall'età moderna (Samman 2010).

Nell'Europa del XIX secolo, con l'avvento del turismo di massa e dei media stampati, si osservò una proliferazione di resoconti di viaggio da parte di individui che esploravano le diverse culture del mondo. In questo contesto, l'Arabo era spesso considerato, insieme ai nomadi africani, al di fuori della storia, intrappolato in uno stato di infanzia e immune da qualsiasi reale cambiamento. Tali narrazioni fornivano una mappa diseguale del mondo, con gli europei sempre rappresentati come

maturi e civilizzati, in grado di governare sulle altre culture (Samman 2010).

La fotografia è stata uno strumento fondamentale in questa direzione: Ronald Hawker (in Samman 2010) osserva che senza l'apporto di importanti documentaristi fotografi stranieri come Wilfred Thesiger, Ronald Codrai e Ramesh Shukla, che hanno creato un vasto inventario di immagini della società araba che ha portato al consolidamento di simboli e stereotipi come quello del Beduino e del Falco, le due immagini che ora sono diventate simbolo di molti paesi della Penisola araba.

La fotografia dei residenti stranieri, i quali hanno accuratamente selezionato immagini del deserto e del Beduino, ha ispirato le *élite* arabe locali a porre particolare enfasi sulla vita beduina. Questo ha condotto alla creazione di un discorso sul "patrimonio" e all'assemblaggio di artefatti nei musei, oltre all'organizzazione di annuali *camel races* e alla realizzazione di centri commerciali completamente decorati con immagini beduine (Samman 2010).

Secondo Samman (2010) e Massad (2001), un'altra forma coloniale di rappresentazione che ha avuto un impatto significativo nella creazione dell'immaginario dell'"Arabo-Beduino" è stata quella dei commentari biblici del diciannovesimo secolo⁶. Tale rappresentazione storica, si intreccia con la moderna associazione dei beduini all'identità nazionale, evidenziando una continuità complessa nell'immaginario arabo-beduino nel corso del tempo. Nei principali siti turistici delle aree considerate, infatti, si osserva un'attenta inclusione, in tutti gli opuscoli degli hotel e di altre strutture ricettive, di immagini e rimandi alla cultura beduina, cosicché venga simultaneamente associata all'identità nazionale. Questo legame storico e contemporaneo sottolinea l'importanza dell'adozione di un approccio metodologico sensibile e critico nell'analisi dell'identità araba, affrontando le sfide di interpretazione e rappresentazione nel contesto della ricerca geografica. A tal proposito, risulta di particolare interesse citare il Sinai Trail, esempio significativo di itinerario nell'area del Nord Africa e Sud-Ovest asiatico, non basato su modelli eurocentrici di infrastrutture (Mason 2023). Il Sinai Trail offre la possibilità di viaggiare condotti da donne beduine, le quali condividono le proprie conoscenze sull'area, inclusi gli

utilizzi delle piante a scopi medicinali e culinari, nonché le storie legate ai flussi di persone nel territorio.

3. Metodologia

La metodologia di questo studio adotta una prospettiva multidisciplinare che integra la ricerca sul campo con approcci relativi ai settori della geografia fisica e della geografia culturale.

L'analisi delle caratteristiche fisiche dei paesaggi studiati è stata condotta attraverso osservazioni dirette sul terreno, nonché tramite l'utilizzo di strumenti cartografici quali mappe topografiche dettagliate delle aree studiate, che forniscono informazioni sui tratti distintivi del paesaggio, e di mappe tematiche che evidenziano specifici aspetti culturali e naturali delle regioni, come ad esempio le aree di interesse archeologico, i siti di valore ecologico o le zone di conservazione ambientale. Questi strumenti cartografici hanno contribuito a una comprensione approfondita della geografia fisica delle aree in esame e hanno supportato l'analisi dei cambiamenti nel tempo e nello spazio.

L'indagine sul campo, che ha compreso osservazioni partecipate e interviste semistrutturate somministrate ad archeologi, guide turistiche qualificate e attori della comunità locale impegnati in attività associate a mobilità lente, è stata eseguita in ogni sito menzionato nel periodo compreso tra luglio 2019 e settembre 2023.

L'osservazione partecipante si è svolta nell'ambito di una ricerca geografica volta a comprendere le dinamiche socio-territoriali, documentare le pratiche culturali e valutare l'impatto delle visioni nazionali nei tre paesi oggetto di studio dell'articolo; non ha avuto una durata fissa, ma si è svolta in periodi di tempo variabili durante diverse visite ai tre paesi. Questo approccio flessibile ha permesso di raccogliere dati in momenti diversi dell'anno e di osservare le comunità in periodi di festa, lavoro e vita quotidiana. L'osservazione partecipata si è svolta seguendo un approccio misto che ha combinato partecipazione alle attività quotidiane (lavoro nei campi, feste tradizionali, occasioni pubbliche, etc.), interviste informali (a membri delle comunità, raccogliendo informazioni sulle loro esperienze, opinioni e percezioni del territorio e delle politiche nazionali), appunti sul campo e *photowalk* (fotografie scattate durante l'osservazione partecipante hanno fornito una documentazione visiva delle attività, dei luoghi e delle persone osservate, integrando i dati testuali e arricchendo l'analisi).

Lo scandaglio bibliografico, avviato prima delle varie missioni sul campo e mantenuto durante tutto il periodo della ricerca, ha incluso contributi di studiose e

⁶ I commentari biblici hanno contribuito a plasmare nell'immaginario del colonizzatore l'idea dell'Arabo come un uomo tribale che viveva nel deserto con il suo cammello e le sue capre, diventando il filtro attraverso il quale l'Europa cristiana avrebbe interpretato tutti gli Arabi. In realtà, ciò che hanno effettivamente fatto è stato rappresentare il beduino del deserto come se vivesse in un tempo passato, tradizionale e allocronico, spazialmente e temporalmente distante dalle comunità urbanizzate moderne (Samman 2010).

studiosi che hanno indagato sulle dinamiche della mobilità nei paesaggi culturali (Ingold 2011; Fanfani 2008; Cisani 2020). L'analisi ha inoltre incorporato contributi di natura geostorica che hanno fornito un supporto fondamentale nella comprensione delle dinamiche di mobilità nel tempo (Rabbiosi 2009).

Basandosi sui quadri teorici stabiliti, lo studio utilizza un paradigma di ricerca qualitativa arricchito da una prospettiva multidisciplinare. Nella successiva fase di studio dei dati, sono stati infatti applicati metodi di ricerca qualitativa, seguendo l'approccio di analisi tematica (Braun, Clarke 2019) per interpretare i temi emergenti relativi alle pratiche di mobilità lenta, al significato culturale e alla storia. L'analisi comparativa è stata impiegata per identificare le variazioni e i punti in comune nei modelli relativi ai vari paesaggi.

Inoltre, esaminare il rapporto tra le politiche nazionali (Vision) e la ricerca sul campo ha permesso una comprensione più approfondita delle dinamiche della relazione paesaggio-patrimonio culturale. Il paradigma qualitativo si allinea all'obiettivo dello studio di esplorare le esperienze vissute e i significati culturali associati alla mobilità lenta, fornendo profondità e contesto all'indagine (Bozzato 2017). L'osservazione partecipata e le interviste sono risultate fondamentali per ottenere una visione di prima mano delle pratiche quotidiane, dei rituali culturali e delle percezioni legate alla mobilità lenta all'interno di ciascun paesaggio, consentendo l'approfondimento dei significati culturali impliciti e di esplorare le esperienze soggettive degli individui.

Tra le limitazioni è necessario menzionare le sfide logistiche della ricerca sul campo, tra cui le restrizioni di accesso, le barriere linguistiche e le sensibilità culturali, le quali hanno certamente influito sulla profondità e sull'ampiezza della raccolta dei dati.

4. Paesaggi del *geoheritage* e mobilità lente

Gli studiosi di islamistica hanno valutato che la religione musulmana ha incoraggiato la mobilità dei credenti attraverso diverse forme di viaggio. L'ambiente geografico nel quale ebbe origine l'Islam nel VII secolo è la regione nota col nome di *Hiğāz*, altopiano desertico lungo la costa occidentale d'Arabia prospiciente il Mar Rosso. Nella cultura e nella spiritualità musulmane, quindi, il deserto riveste un ruolo significativo, fungendo da scenario iconico di molte questioni religiose (Aubuchon 2017). Essendo menzionato nel Corano come luogo di riflessione e contemplazione, dove la solitudine e l'austerità permettono ai credenti di avvicinarsi ad Allah, la connessione tra fede musulmana, deserto e mobilità len-

ta è profondamente radicata nella storia e nelle tradizioni islamiche, tra le altre.

Inoltre, l'Islam ha istituito tradizioni di mobilità costanti nello spazio e nel tempo. Tra queste, la più emblematica è certamente la pratica del pellegrinaggio alla Mecca, la quale ha svolto un ruolo determinante nel definire e consolidare i modelli di mobilità intra-regionale (Morazzoni et al. 2023). Allo stesso modo, va menzionato l'utilizzo storico delle carovane di cammelli a fini commerciali, che ha contribuito a plasmare le dinamiche economiche e sociali delle aree coinvolte. Questa pratica, inserita nel tipico stile di vita nomade dei vasti deserti della regione, ha imposto forme di mobilità lenta e sostenibile, necessarie per permettere alle comunità di attraversare gli ambienti aridi e sfidanti delle dune di sabbia (Pétriat 2021; Chatty 2006; Szuchma 2009) ed è radicata profondamente nella tradizione locale⁷. Inoltre, il trasporto su cammelli ha rivestito e continua a rivestire un ruolo di notevole rilevanza sia nell'ambito economico sia in quello sociale⁸. Ciò evidenzia una continuità culturale che si dispiega attraverso lo spazio e il tempo e conduce oggi alla formulazione di pratiche turistiche, come escursioni nel deserto a dorso di cammello, conferendo alla mobilità lenta una rilevanza intrinseca nelle dinamiche socio-economiche dell'area.

Nell'Asia Sud-occidentale, l'analisi della mobilità lenta offre quindi un mezzo per comprendere la complessità dei paesaggi del patrimonio culturale (Shami 2015). Le pratiche legate alle esperienze nelle aree

⁷ Il deserto ha giocato un ruolo interessante durante l'*hijra*, poiché il Profeta e i suoi compagni dovettero attraversare le aspre e aride regioni desertiche per raggiungere il loro nuovo luogo di insediamento. Il deserto non solo rappresentava un ostacolo fisico e logistico, ma era anche un contesto in cui la fiducia in Dio e la resilienza erano fondamentali, e ciò è ripreso anche nella religione cristiana. Quindi la presenza del deserto nel percorso sottolinea l'importanza della fiducia in Dio e della perseveranza nelle sfide della vita, temi che sono intrinseci all'insegnamento islamico. Anche dal punto di vista letterario e storico, il deserto è impregnato di un'aura simbolica che si riflette nelle gesta di personalità iconiche come Lawrence d'Arabia. Celebre per il suo ruolo preminente durante la prima guerra mondiale, egli si distinse quale ufficiale di collegamento britannico all'interno dell'esercito arabo insurrezionale, impegnato nella lotta contro l'Impero ottomano. La sua capacità di attraversare le distese desertiche e il suo coinvolgimento pionieristico nelle rivolte arabe lo innalzarono a una statura leggendaria negli annali della storia.

⁸ L'importanza del ruolo dei cammelli trova un esemplare caso nell'Oasi di Liwa, situata nella regione occidentale ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti. Con una larghezza di circa 100 km e posizionata a Sud-Est della città di Abu Dhabi, Liwa è rinomata per ospitare alcune delle più imponenti dune di sabbia del mondo. Tuttavia, ciò che distingue quest'area non è solo la sua maestosità naturale, ma anche l'impiego innovativo di un cammello di nome Rafia da parte di Google per catturare la sua bellezza nelle sue *street view*. Sebbene possa sembrare una soluzione sorprendentemente basilica in un'epoca di tecnologie avanzate, l'uso del cammello ha dimostrato di essere altamente efficace nel fornire una prospettiva autentica e suggestiva del paesaggio desertico di Liwa.

desertiche sono di fatto fonte di interazioni umane con l'ambiente, oltre il mero spostamento geografico, che si intrecciano con aspetti culturali, ecologici e storici.

Nel contesto di Wadi Rum, è emerso, da interviste e sopralluoghi, un nuovo paradigma di valorizzazione, noto come geoturismo, il quale rappresenta una modalità diversificata di fruizione turistica (Azzilonna et al. 2022). Questo approccio, sempre più diffuso negli ultimi anni, risulta particolarmente apprezzato dal campione intervistato, distinguendosi dal turismo "tradizionale" per l'offerta di esperienze alternative, distanti dal turismo di massa, privilegiando il contatto diretto con l'ambiente naturale e la valorizzazione culturale del paesaggio.

La strategia chiave per implementare efficacemente questo modello è stata la creazione di percorsi appositamente dedicati, che hanno consentito ai visitatori di esplorare in maniera diversa il territorio considerato. A Wadi Rum, oltre alle opzioni di esplorazione un po' più comuni, tra cui il noleggio di veicoli 4x4, accompagnati da autista e guida, per escursioni di due o tre ore attraverso il deserto, i turisti intervistati hanno scelto tour a dorso di cammello insieme a una guida e, per il pernottamento, sono molto diffuse le opzioni di soggiorno in campi di tende che richiamano lo stile beduino.

Il paesaggio desertico si configura pertanto come un elemento intrinseco nelle diverse forme di mobilità lenta. Un'indagine condotta su 1840 recensioni in lingua inglese (Khawaldah 2023), specificamente focalizzate sul turismo nel deserto di Wadi Rum attraverso la piattaforma TripAdvisor, corrobora questa osservazione, offrendo un contributo di rilievo. Negli ultimi due decenni, si è osservato un aumento dei flussi turistici diretti verso luoghi di grande valore geologico e naturale, proprio come Wadi Rum e Petra che rappresentano dei veri e propri geositi e geomorfositi (Azzilonna et al. 2022). Esistono numerosi luoghi di interesse turistico che svolgono un ruolo significativo nello sviluppo del geoturismo, fornendo alternative complementari al turismo convenzionale e diversificando le possibilità di benefici economici e sociali. Non sorprende che molte iniziative nelle aree di studio volte alla promozione del geoturismo derivino da campagne di sensibilizzazione e coinvolgimento della popolazione locale. Ciò favorisce la creazione di un legame più profondo tra residenti e territorio, contribuendo a preservare e valorizzare le risorse naturali e geologiche per le generazioni future.

Dall'intervista somministrata il 10 marzo 2022 all'interprete giordano ed esperto di turismo, Ibrahim Semrin⁹, emerge un quadro complesso dell'economia

e della società giordane, con implicazioni significative anche per il concetto di *geoheritage*. L'economia del paese è ampiamente dipendente da risorse naturali come il fosfato e il potassio, oltre che dall'agricoltura e ciò solleva questioni legate alla gestione sostenibile delle risorse geologiche¹⁰. Inoltre, la posizione strategica della Giordania nella regione e la sua stabilità politica, hanno un impatto diretto sulla conservazione e sulla gestione del *geoheritage*, in quanto fattori chiave per il mantenimento dei siti geologici e culturali. Infine, la ricca storia di tolleranza religiosa e l'attiva partecipazione delle donne nella società e nell'economia giordane sono elementi che possono contribuire a promuovere una comprensione e un apprezzamento più ampi dell'*heritage* del paese, favorendo un turismo più consapevole e sostenibile.

Anche i piani dell'Arabia Saudita all'interno di Vision 2030 (<https://www.vision2030.gov.sa/en/>) sono orientati alla diversificazione economica, alla valorizzazione del patrimonio e sono comprensivi di una serie di progetti di ampia portata attualmente in fase di implementazione in tutto il territorio nazionale. Tali iniziative sono progettate per promuovere nuovi settori economici e generare un significativo numero di opportunità occupazionali.

Dalle interviste somministrate ad Al-Ula a un archeologo e a una guida turistica professionista, è emersa la complessità delle interazioni storiche che hanno plasmato la distribuzione spaziale dei siti archeologici e delle imponenti strutture monumentali. La Vision 2030 ha delineato chiaramente lo sviluppo dei siti storici come priorità strategica e le istituzioni nazionali hanno progressivamente riconosciuto il vasto potenziale del geoturismo¹¹ nel territorio del regno, un'opportunità che si è tradotta in iniziative mirate a promuovere e preservare il patrimonio storico e culturale del paese.

La letteratura ha evidenziato che questo cambio di prospettiva ha segnato un significativo spostamento verso un'economia più diversificata e orientata al turismo, sfruttando le ricchezze naturali e culturali dell'Arabia Saudita per stimolare la crescita economica e migliorare l'attrattività del paese come destinazione turistica (Al-Omari, Al-Marghirani 2017; Sen et al. 2024).

Anche dalle interviste somministrate a turisti e comunità locale saudita, la geoconservazione emer-

⁹ L'intervista è stata somministrata insieme alla collega Monica Morazzoni dell'Università IULM di Milano che ha condotto una prima fase *field* della ricerca con la scrivente.

¹⁰ Risorse come il fosfato e il potassio, rappresentano una componente fondamentale del sistema economico della Giordania, contribuendo in modo significativo al reddito nazionale e all'occupazione. Tuttavia, la loro estrazione e sfruttamento devono essere bilanciati con la necessità di preservare l'integrità ambientale e geologica del territorio.

¹¹ I geositi sauditi sono suddivisi in geomorfologici e geologici con un significativo valore scientifico, educativo e turistico, e includono harat, scarpate, grotte, mesas, butte, pinnacoli, canyon, isole, dune eoliche e coralli subacquei (Sen et al. 2024).

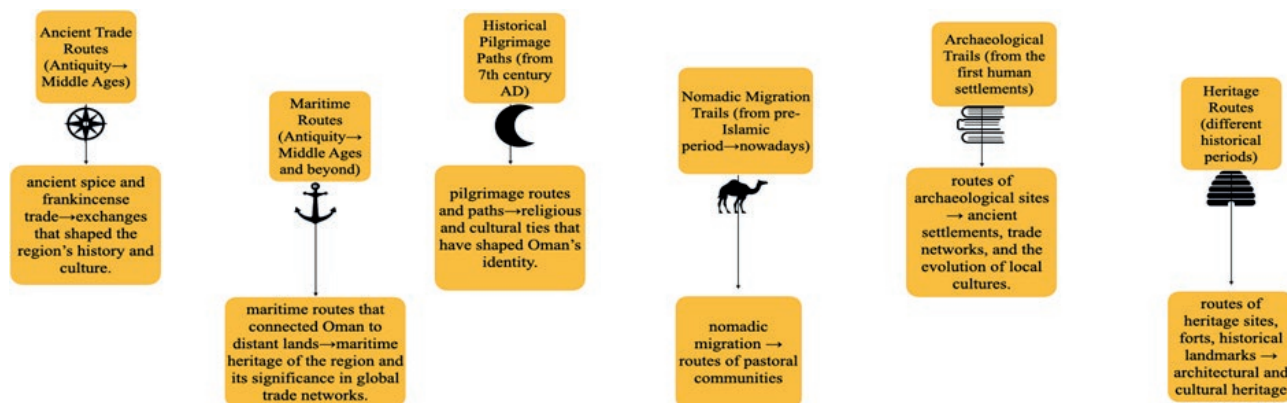


Figura 7. Gli itinerari culturali in Oman. Fonte: elaborazione dell'autrice.

ge come pilastro fondamentale nella protezione e nella gestione dei siti geologici, assicurando integrità nel lungo periodo, salvaguardando i valori paesaggistici e affrontando le minacce ambientali, antropiche e naturali che, tenuto conto delle specificità dell'area, potrebbero comprometterne l'integrità. Facilitando l'accesso ai siti geologici per esplorazioni scientifiche e turistiche, la geoconservazione contribuisce a promuovere ricerca e l'educazione ambientale, ma fornisce anche opportunità per lo sviluppo del turismo sostenibile, consentendo ai visitatori di vivere esperienze significative e coinvolgenti in armonia con l'ambiente naturale (Prosser et al. 2011; Sen et al. 2024).

Tuttavia, l'impatto del recente ingresso nel turismo internazionale da parte dell'Arabia Saudita emerge chiaramente nel confronto, per esempio, con il caso del sito archeologico di Petra, che annualmente attira circa 470.000 turisti (Ministry of Tourism & Antiquities 2022; Morazzoni, Zavettieri 2023), grazie alla sua consolidata posizione tra le principali destinazioni di viaggio del Vicino Oriente. La tardiva apertura saudita al turismo, iniziata solo nel 2019 con la concessione del visto turistico, ha delineato una nuova fase di sviluppo per il settore. Va però notato che questo ritardo ha condizionato significativamente la percezione dei siti archeologici, come Hegra, nel contesto turistico internazionale. A differenza di Petra, le cui notorietà e affluenza turistica sono state solidamente stabilite grazie a decenni di apertura ai flussi, Al-Ula ha subito una visibilità limitata e uno sfruttamento turistico minimo fino a tempi recenti. Nonostante sia ben collegata anche con gli EAU, è evidente che Al-Ula e altre risorse archeologiche richiedano un'attenzione mirata e una strategia di sviluppo turistico ben pianificata per sfruttare appieno il loro potenziale. L'Arabia Saudita si trova ora di fronte alla sfida di bilanciare lo sviluppo turistico con la preservazione dell'*heritage*.

In merito all'Oman, anche la Vision 2040 si propone di avviare l'economia del Paese in una direzione più competitiva e il turismo culturale riveste un ruolo fondamentale in questo processo. L'obiettivo è quello di ridurre la dipendenza dall'industria energetica e degli idrocarburi, attualmente principale fonte di ricchezza del Paese, attraverso la promozione di un turismo che valorizzi il patrimonio nazionale.

Grazie a morfologia e fattori storici¹², l'Oman offre un'ampia varietà di itinerari culturali (Fig. 7). La diversità paesaggistica del Sultanato, che va dalle montagne al deserto fino alla costa, insieme alla sua ricca eredità culturale, crea un contesto unico per il turismo culturale.

Nei siti montani omaniti, si è evidenziata negli anni una carenza significativa di infrastrutture e di sviluppo che ha ostacolato la crescita economica e privato la popolazione locale di un adeguato tenore di vita. Questa situazione è ancora tangibile in alcuni villaggi di montagna, dove, come è emerso dall'osservazione partecipata e dalle interviste somministrate agli abitanti, poi confermato dall'analisi dei dati, la mancanza di investimenti infrastrutturali e di opportunità economiche ha condotto a un graduale abbandono da parte della popolazione autoctona. La scarsità di infrastrutture, che include strade, servizi pubblici e strutture ricettive, rappresenta una barriera significativa per lo sviluppo delle comunità rurali dell'Oman. Inoltre, la mancanza di opportunità di lavoro e di servizi di base contribuisce a un ciclo di impoverimento e isolamento sociale, spingendo molti residenti a cercare migliori prospettive a Muscat. Questo ha portato all'abbandono progressivo di molte di queste comunità, con conseguenti perdite culturali significative per il tessuto sociale dell'Oman.

¹² Per approfondimenti sul tema si vedano gli scritti di John C. Wilkinson.

Paradossalmente, la mancanza di modernizzazione ha agito come un baluardo nel preservare intatto il ricco patrimonio culturale, antropico, geologico e naturalistico dei luoghi (Azzilonna et al. 2022). Questa conservazione ha creato, nell'ultimo decennio, le premesse per uno sviluppo che va oltre l'agricoltura e il settore primario, aprendo le porte al turismo lento e alle attività connesse (escursioni, esperienze culinarie, soggiorni in *guest house* etc.) e offrendo così un'opportunità concreta per contrastare l'emigrazione giovanile, una sfida che affligge molte comunità rurali presenti in alcune aree della montagna omanita.

È quindi evidente che il ruolo della comunità locale, e il senso di appartenenza ad essa, sono di fondamentale importanza in questo processo (Banini, Pollice 2015). L'attiva partecipazione delle comunità e la promozione di forme significative di radicamento territoriale delle iniziative messe in atto dagli abitanti risultano essere condizioni essenziali per il successo di tali progetti (Albolino 2019). Pertanto, è opportuno integrare nelle riflessioni geografiche le esperienze sia della comunità residente sia dei turisti, considerandoli abitanti temporanei. Sono proprio queste che costituiscono e valorizzano gli elementi identitari del territorio, fungendo da memorie tangibili e, nel contempo, strumento di *empowerment* per coloro che vi partecipano (Ashworth 2020).

Tali elementi rappresentano un significativo passo avanti nel campo della ricerca geografica, contribuendo in modo sostanziale alla comprensione e alla conservazione dei paesaggi culturali e naturali. La comunità accademica, tuttavia, ha dedicato relativamente poca attenzione ad alcuni temi che potrebbero caratterizzare il turismo lento in territorio omanita, primo tra tutti la connessione tra le antiche vie commerciali, in particolare la Via della Seta (Liu 2010; Winter 2020; Zavettieri 2023).

Le missioni di ricerca condotte sul campo indicano, infatti, la presenza di estensioni della Via della Seta all'interno del paesaggio storico dell'Oman, suggerendo che le principali rotte commerciali del Sultanato fossero connesse alla Cina¹³, come attestato da un corpus di letteratura (Wilkinson 1977; Tong et al. 2017; Han, Chen 2018).

Tuttavia, la discussione sul tema delle antiche rotte commerciali in Oman è limitata e affrontata principalmente da una prospettiva archeologica (Rose 2022). Solo in pochi luoghi, come il Museo Nazionale dell'Oman, i visitatori vengono informati sulle rotte commerciali dell'incenso e su altri aspetti storici rilevanti¹⁴.

¹³ Questa comunicazione culturale ed economica si riflette nelle attuali relazioni amichevoli tra i due Paesi (Wu, 2015; China Culture 2015; Zavettieri 2023).

¹⁴ Il Dhofar, il governatorato omanita situato nella parte meridionale del Sultanato, è uno dei pochi luoghi al mondo in cui gli alberi di

5. Riflessioni conclusive

La presenza di Vision nazionali orientate alla diversificazione dell'economia emerge come un comune denominatore tra i paesi considerati che si impegnano nella riduzione della dipendenza dalle risorse naturali e dagli idrocarburi, una sfida importante per il conseguimento di uno sviluppo economico sostenibile. Inoltre, l'ambiente montano impone sfide significative in termini di accessibilità e valorizzazione turistica (Beaver, Purrington 1984; Morazzoni, De Ponti, Colombo 2010).

La difficoltà intrinseca nell'accesso alle aree montane e desertiche, congiunta alla carenza di infrastrutture, agisce come un ostacolo sostanziale al progresso turistico in queste regioni, le quali hanno visto una priorità accordata allo sviluppo delle zone costiere, trascurando il potenziale delle aree montane. Un esempio lampante di questa tendenza è rappresentato da progetti come King Abdullah Economic City (KAEC) che hanno ricevuto notevole attenzione e investimenti per la valorizzazione turistica, venendo persino incluse nelle traiettorie crocieristiche, mentre le risorse montane sono rimaste relativamente inesprese. Anche il progetto NEOM meriterà attenzione da parte degli studi geografici, ponendosi come elemento di trasformazione radicale del paesaggio tradizionale con un impatto ambientale significativo. Inoltre, la necessità di prendere un volo aereo interno per spostarsi ad Al-Ula da Jeddah o da altre località del paese, rappresenta un deterrente per i turisti che preferiscono rimanere nelle zone costiere più facilmente accessibili. Questa situazione contribuisce ulteriormente alla concentrazione del turismo nelle aree costiere a discapito di quelle montane.

Anche la costa e i *waterfront* di Muscat, le isole Daymaniyat e Salalah in Oman hanno goduto di un'intensa valorizzazione turistica, con investimenti mirati verso lo sviluppo delle infrastrutture costiere e la promozione del turismo balneare, a discapito della valorizzazione delle aree montane. Un contrasto interessante è rappresentato da Aqaba in Giordania, che, pur presentando uno sviluppo urbano limitato, ha visto un notevole sviluppo turistico balneare grazie agli investimenti nel settore turisti-

incenso (*Boswellia sacra*) crescono naturalmente, grazie al monsone Khareef che attraversa la zona durante i mesi estivi. Il commercio dell'incenso ha una lunga storia, che risale al terzo millennio a.C. e coinvolge interazioni con la Mesopotamia, l'Indo e l'Egitto. A riconoscimento dell'importanza del commercio dell'incenso nel corso dei secoli, quattro siti sono stati iscritti nella lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO: al-Baleed, Khor Rori (Sumhuram), Shisr (Ubar) e Wadi Dawkah. Queste informazioni sono state ottenute dal Museo Nazionale di Muscat (2023).

co, evidenziando un'attenzione selettiva verso le risorse costiere piuttosto che desertiche e interne.

Questi esempi mettono in luce la necessità di una pianificazione più equilibrata, che valorizzi in modo sostenibile anche le aree montane, prendendo in considerazione l'equilibrio ambientale e sociale per garantire uno sviluppo turistico armonioso e duraturo (De Vecchis 1988).

La prospettiva di una potenziale apertura al turismo di massa da parte delle comunità locali dei Paesi considerati solleva poi questioni di rilevanza fondamentale, con tutte le implicazioni culturali e sociali ad essa connesse. Tali comunità, infatti, potrebbero optare per la conservazione della propria identità culturale e per la salvaguardia dell'ambiente adottando strategie di clusterizzazione (Morazzoni 2003). Questo approccio può essere osservato nel caso di progetti come il quartiere The Pearl a Doha o Al Mouj a Muscat, concepiti specificamente per accogliere un pubblico europeo e straniero piuttosto che locale e musulmano. Tale segregazione spaziale può anche generare divisioni sociali e culturali all'interno della comunità locale, sottolineando la necessità di equilibrare il turismo con la preservazione dell'identità e della coesione sociale.

La tematica dello sviluppo turistico nei paesi considerati si configura come un ambito complesso che richiede un approccio equilibrato, capace di considerare le necessità delle comunità locali, la sostenibilità ambientale e l'integrazione economica a livello nazionale. La ricerca di soluzioni efficaci implicherà pianificazione e coinvolgimento delle parti interessate, al fine di assicurare uno sviluppo turistico sostenibile e inclusivo.

Riconoscimenti

L'articolo, pur essendo interamente scritto dall'autrice, è il risultato di un lavoro di riflessione congiunta maturato nell'ambito di una serie di progetti di ricerca nazionali e internazionali, condotti in collaborazione con Yaseen Al-Mulla (Sultan Qaboos University), Abdullah Al-Gafri (UNESCO Chair on Aflaj Studies - Nizwa University), Monica Morazzoni (Università IULM di Milano). Altresì il contributo è parte delle attività di ricerca del programma PRIN bando 2020 nell'ambito del progetto PRIN 2020 - MIND prot. 2020XWM9ML.

Riferimenti bibliografici

Albolino, O. (2019). Lo sviluppo locale partecipato per la valorizzazione delle aree rurali nella Montagna matera-

na. In Pollice F., Urso G., Epifani F. (a cura di). *Ripartire dal Territorio. I limiti e le potenzialità di una pianificazione dal basso, Place Telling - X Incontro Italo-Francese di Geografia Sociale*. Lecce, Università del Salento (Collana di Studi Geografici sui luoghi e sulle loro rappresentazioni, 2), 125-138.

Al-Ghafri, A. (2018). Overview about the Aflaj of Oman. In: *Proceedings of the International Symposium of Khattaras and Aflaj, Erachidiya, Morocco, 9 October 2018 Overview*, 1-22.

Al-Ghafri, A., Inoue T., Nagasawa T. (2007). *Irrigation Scheduling of Aflaj of Oman*. Hokkaido, University of Hokkaido.

Al-Omari, A.H., Al-Marghirani, A. (2017). Smart Tourism Architectural Model (Kingdom of Saudi Arabia: A Case Study). *International Journal of Advanced Computer Science and Applications*, 8(10), 76-81. DOI: <https://doi.org/10.14569/IJACSA.2017.081010>

Ashworth, G.J. (2020). Heritage in Ritual and Identity. In Brosius, C., Politt, K.m. (Eds.). *Ritual, heritage and identity*. London, Routledge India, 19-38.

Aubuchon, J. W. (2017). *Sahara as Symbol in Later Twentieth-Century North African Literature: An Introductory Essay and Three Stories of the Desert*. Doctoral dissertation, Harvard University. <https://dash.harvard.edu/server/api/core/bitstreams/662ecfcc-1961-4730-9d91-298cf191218b/content>

Azzilonna, V., Corrado, G., Gioia, D., Albolino, O., Schiattarella, M. (2022). La valorizzazione del patrimonio naturalistico e culturale del territorio di Grassano e Grottole in Basilicata per un turismo sostenibile: Analisi geomorfologica e GIS per proposte di itinerari. *Documenti geografici*, 2, 183-204. DOI: https://doi.org/10.19246/DOCUGEO2281-7549/202102_13

Banini, T., Pollice, F. (2015). Territorial Identity as a Strategic Resource for the Development of Rural Areas. *Semestrale di studi e ricerche di geografia*, 1, 7-16. DOI: <https://doi.org/10.13133/1125-5218.15105>

Beaver, P. D., Purrington, B. L. (a cura di, 1984). *Cultural adaptation to mountain environments*. Athens, University of Georgia.

Berque, A. (2000). *Mediance: de milieux en paysages*. Paris, Belin.

Berti, E. (2012). *Itinerari culturali del Consiglio d'Europa tra ricerca di identità e progetto di paesaggio*. Firenze, Firenze University Press.

Bozzato, S. (2017). Mezzogiorno e sviluppo Euro-Mediterraneo. Gli Itinerari Culturali per una nuova visione

- territoriale. *Documenti geografici*, 2, 71-88. DOI: https://doi.org/10.19246/docugeo2281-7549/201602_04
- Braun, V., Clarke, V. (2019). Reflecting on Reflexive Thematic Analysis. *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*, 11(4), 589-597. DOI: <https://doi.org/10.1080/2159676X.2019.1628806>.
- Cisani, M. (2020). *Paesaggi e mobilità: Strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano, FrancoAngeli.
- Chatty, D. (2006). Nomads of the Middle East and North Africa Facing the 21st Century. In Chatty, D. (Ed.). *Nomadic Societies in the Middle East and North Africa*. Leida, Brill (*Handbook of Oriental Studies. Section 1 The Near and Middle East*, 81), 1-30.
- China Culture (2015). *Chinese New Year Brings Cheer to Muscat Art Festival*. http://en.chinaculture.org/2015-01/29/content_597143.htm
- Coratza, P., Hoblea, F. (2018). The specificities of geomorphological heritage. In Reynard, E., Brilha, J. (Eds.). *Geoheritage. Assessment, Protection, and Management*. Amsterdam, Elsevier, 87-106.
- Csapò, J. (2012). The Role and Importance of Cultural Tourism in Modern Tourism Industry. In Kasimoglu, M. (Ed.). *Strategies for Tourism Industries. Micro and Macro Perspectives*. IntechOpen.
- Cummings, M.C. (2009). *Cultural Diplomacy and the United States Government: A Survey (Cultural Diplomacy Research Series)*. Washington.
- Deng, J., King, B., Bauer, T. (2002). Evaluating Natural Attractions for Tourism. *Annals of Tourism Research*, 29(2), 422-438. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00068-8](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00068-8)
- De Vecchis, G. (1988). *La montagna italiana tra degrado e sviluppo. Il ruolo delle comunità montane*. Roma, LUMSA.
- Fanfani, D. (2008). Sviluppo rurale, pianificazione e paesaggio: verso una prospettiva di integrazione? *Contesti: città, territori, progetti: rivista del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio*, 1, 1000-1005.
- Garau, C., Annunziata, A., Yamu, C. (2020). The Multi-Method Tool "PAST" for Evaluating Cultural Routes in Historical Cities: Evidence from Cagliari, Italy. *Sustainability*, 12(14), 5513. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12145513>
- Khawaldah, H.A. (2023). Desert Tourism in Wadi Rum, Jordan: Destination Image, Challenges, and Planning Strategies. *Migration Letters*, 20(S8), 341-358. DOI: <https://doi.org/10.59670/ml.v20iS8.4525>
- Klarin, A., Park, E., Xiao, Q., Kim, S. (2023). Time to Transform the Way We Travel? A Conceptual Framework for Slow Tourism and Travel Research. *Tourism Management Perspectives*, 46, 101100. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2023.101100>
- Han, Z., Chen, X. (2018). Historical Exchanges and Future cooperation between China and Oman under the "Belt & Road" Initiative. *International Relations and Diplomacy*, 6(1), 1-15. DOI: <https://doi.org/10.17265/2328-2134/2018.01.001>
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London, Routledge.
- Jamaliah, M. M., Alazaizeh, M. M., Alzboun, N., Alzghoul, Y. A. (2019). Protected Area Tourism in Jordan: An Exploratory Study. *Tourism Recreation Research*, 44(1), 41-53. DOI: <https://doi.org/10.1080/02508281.2018.1528723>
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. Oxford, Oxford University Press.
- Winter, T. (2020). Silk road diplomacy: Geopolitics and histories of connectivity. *International Journal of Cultural Policy*. 26(7), 898-912. DOI: <https://doi.org/10.1080/10286632.2020.1765164>
- Lugon, R., Pralong, JP, Reynard, E. (2006). Patrimoine culturel et géomorphologie: le cas valaisan de quelques blocs erratiques, d'une marmite glaciaire et d'une moraine. *Bulletin de la Murithienne*, 124, 73-87. https://doc.rero.ch/record/24630/files/BCV_N_112_124_2006_073.pdf
- Massad, J. (2001). *Colonial effects: The making of national identity in Jordan*. New York, Columbia University Press.
- Makhzoumi, J. (2016). From urban beautification to a holistic approach: the discourses of 'landscape' in the Arab Middle East. *Landscape Research*, 41(4), 461-470. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156068>
- Mason, O. (2023). The geographies of colonial infrastructures: Mobility, im/materiality, and politics on walking trails in the MiddleEast. *Transaction of the Institute of British Geographers*, 48, 506-524. DOI: <https://doi.org/10.1111/tran.12599>
- Mata, R., Ferrer, D. (2012). La traza olvidada del acueducto de Segovia. Estudio y propuesta de ordenación. *Nimbus*, 29-30, 417-430. <https://repositorio.ual.es/bitstream/handle/10835/2959/Dialnet-LaTrazaOlvidadaDelAcueductoDeSegoviaEstudioYPropue-4376864.pdf;sequence=1>
- Ministry of Tourism & Antiquities Jordan (2022). *Statistiche del turismo per l'anno 2022*. <https://www.mota.gov.jo/Default/en>

- Moosavi, S., Makhzoumi, J., Grose, M. (2016). Landscape Practice in the Middle East between Local and Global Aspirations. *Landscape Research*, 41(3), 265-278. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2015.1078888>
- Morazzoni, M. (2003). *Turismo, territorio e cultura*. Novara, DeAgostini.
- Morazzoni, M., De Ponti, P., Colombo, D. (2010). *Montagna e turismo. Le Alpi italiane tra geografia e cultura*. Bologna, Archeolibri.
- Morazzoni, M., Zavettieri, G.G. (2023). *Geografia, nuove tecnologie e turismo*. Roma, Carocci.
- Morazzoni, M., Zavettieri, G.G., Scafa, L. (2023). Practices of Re-naming and Re-semanticizing Places in Ibn Gubayr's Journey (Rihla, XII century). *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia*, 35(1), 35-44. DOI: <https://doi.org/10.13133/2784-9643/18284>
- Panizza, M., Piacente, S. (2003). *Geomorfologia culturale*. Bologna, Pitagora.
- Pavan, A. (2023). A Conceptual Investigation of the Transformation of AlUla into a Global Tourism Destination: Saudi Arabia Rediscovered Its Pre-Islamic Heritage and Bets on Cultural Diplomacy. *Ottoman: Journal of Tourism & Management Research*, 8(2), 1152-1168. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.8278845>
- Pétriati, P. (2021). The Uneven Age of Speed: Caravans, Technology, and Mobility in the Late Ottoman and Post-Ottoman Middle East. *International Journal of Middle East Studies*, 53(2), 273-290. DOI: <https://doi.org/10.1017/S002074382100012X>
- Polvonov, J. (2021). Caravanserais on the Great Silk Road and Their Archeological Site. *American Journal of Social Science and Education Innovations*, 3(2), 80-87. DOI: <https://doi.org/10.37547/tajsej/Volume03Issue02-13>
- Pica, A., Vergari, F., Fredi, P., Del Monte, M. (2016). The Aeterna Urbs geomorphological heritage (Rome, Italy). *Geoheritage*, 8(1), 31-42. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12371-015-0150-3>
- Portal, C. (2012). Trajectoires culturelles des géomorphosites ou comment rendre visible le “ relief-géogramme”. *Géocarrefour*, 87(3-4), 187-198. DOI: <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8816>
- Prosser, C.D., Bridgland, D.R., Brown, E.J., Larwood, J.G. (2011). Geoconservation for Science and Society: Challenges and Opportunities. *Proceedings of the Geologists Association*, 122(3), 337-342. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.pgeola.2011.01.007>
- Rabbiosi, C. (2009). L'intruso: le dinamiche spazio-temporali di una pratica di mobilità 'non critica'. In Borghi, R., Celata, F. (Eds.) *Turismo critico*. Milano, Unicopli, 173-198.
- Reynard, E., Giusti, C. (2018). The Landscape and the Cultural Value of Geoheritage. In Reynard, E., Brilha, J. (Eds.). *Geoheritage. Assessment, Protection, and Management*. Amsterdam, Elsevier, 147-166.
- Rose, J.I. (2022). *An Introduction to Human Prehistory in Arabia. The Lost World of the Southern Crescent*. Cham, Springer.
- Samman, K. (2010). The Temporal Template of Tourism: A Comparative Analysis of Epcot Center (Orlando) and Wadi Rum (Jordan). *Journal of Tourism and Cultural Change*, 8(4), 305-315. DOI: <https://doi.org/10.1080/14766825.2010.521250>
- Sen, S., Abouelresh, M.O., Al-Musabeh, A.H., Al-Ismaïl, F.S. (2024). Potential Geoheritage Resources in Saudi Arabia for Geotourism Development: In the Context of IUCN Theme. *International Journal of Geoheritage and Parks*, 12(1), 98-112. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijgeop.2024.01.004>
- Serrano, E., González-Amuchastegui, M.J. (2020). Cultural Heritage, Landforms, and Integrated Territorial Heritage: The Close Relationship Between Tufas, Cultural Remains, and Landscape in the Upper Ebro Basin (Cantabrian Mountains, Spain). *Geoheritage*, 12, 86. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12371-020-00513-z>
- Shami, S. (2015). Middle East, North Africa: Sociocultural Overview. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences (Second Edition)*, 354-359. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.12109-9>
- Smith, B. J., Pellitero, R., Alexander, G. (2011). Mapping Slope Instability at the Giant's Causeway and Causeway Coast World Heritage Site: Implications for Site Management. *Geoheritage*, 3(3), 253-266. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12371-010-0021-x>
- Swarbrooke, J. (1994). The Future of the Past: Heritage Tourism into the 21st Century. In Seaton, A.V. (Ed.). *Tourism, the state of the art*. Chichester, Wiley, 222-229.
- Szuchma, J. (Eds., 2009). *Nomads, Tribes, and the State in the Ancient Near East: Cross-Disciplinary Perspectives*. Chicago, University of Chicago.
- Wilkinson, J.C. (1977). Sohar in the Early Islamic Period: The written evidence. *South Asian Archaeology*, 2, 887-907.
- Tong, F., Han, Z.B., Chen, X.Q. (2017). *Guide to the World Nations: Oman*. Beijing, Social Sciences Academic Press.

Wu, S.K. (2015). The Strategic Docking between China and Middle East Countries under the “Belt and Road” framework. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 9(4), 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1080/19370679.2015.12023270>

Zavettieri, G.G. (2023). New Technologies for the Enhancement of Cultural, Mercantile and Travel Itineraries. The Case of Oman. In Lazzeroni, M., Morazzoni, M., Zamperlin, P. (Eds.). *Geografia e tecnologia: transizioni, trasformazioni, rappresentazioni*. Firenze, Società di Studi Geografici. *Memorie geografiche*, 413-420.

Zhou, Z., Zheng, X. (2022). A Cultural Route Perspective on Rural Revitalization of Traditional Villages: a Case Study from Chishui, China. *Sustainability*, 14(4), 2468. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14042468>



Citation: Pasini, C. (2025). Camminiscomodi: un'indagine autoetnografica, incorporata e mobile dell'incontro con il *more-than-human*. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 117-129. doi: 10.36253/bsgi-7496

© 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.

Cammini scomodi: un'indagine autoetnografica, incorporata e mobile dell'incontro con il *more-than-human*

Uncomfortable Walking: An Autoethnographic, Embodied and Mobile Investigation of the Encounter with the More-Than-Human

CECILIA PASINI

Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Università degli Studi di Firenze, Italia

Email: cecilia.pasini@unifi.it

Abstract. This paper situates walking within the framework of slow mobility, conceptualizing it as an embodied practice that produces situated emotional states and affective dispositions. At the core of the analysis are inter-species encounters. Whereas much scholarship on animals has foregrounded the domestic sphere as the privileged site of human-animal relationality, walking practices extend the horizon of encounter to farmed, semi-wild, and wild animals, eliciting a range of affective responses – often charged with ambivalence and fear. The discussion highlights the role of animals in relation to the contested uses of rural territories: on the one hand, their centrality to economic activities, where they constitute a vital component of productive chains; on the other, their presence within the expanding domain of slow tourism, where they may also be perceived as a latent threat. The case of sheepdogs offers a particularly illuminating example. Encounters with these animals along walking routes, and the affective atmospheres they generate, invite a broader reflection on the coexistence of multiple, and at times competing, territorial uses and imaginaries. In this perspective, the notions of agricultural productivity and of local territorial heritage are reconfigured through the prism of human-non-human relationality. The argument is grounded in qualitative research conducted along the Cammino dei Briganti trail, which traverses Abruzzo and Lazio, and draws on autoethnographic, ethnographic, and embodied walking methodologies.

Keywords: animal geography; more-than-human; beastly places; walking spaces; autoethnography.

Riassunto. L'articolo tratta di un'esperienza di cammino come forma di *slow mobility* e come pratica incorporata che genera stati emotivi nell'essere umano. Al centro del testo vi sono gli incontri inter-specie. Se una parte degli studi che hanno riguardato gli animali si sono focalizzati sulla possibilità di costruire relazioni *human-animal* in ambito domestico, la pratica del cammino permette di sperimentare incontri con animali da allevamento, semi-bradi e bradi, che possono suscitare emozioni e atmosfere affettive segnate dalla paura. L'articolo mette in luce il ruolo degli anima-

li in relazione alle diverse fruizioni del territorio, quello nelle attività economiche in cui essi sono parte fondamentale di una filiera produttiva, o nel turismo lento, dove rappresentano invece una potenziale minaccia. L'esempio che è al centro del contributo è quello dei cani da pastore. Dagli incontri che avvengono in cammino tra umani e cani e dalle atmosfere generate si può delineare una riflessione sulla convivenza di molteplici fruizioni del territorio in potenziale competizione tra loro. In questo contesto, la concezione di produttività da un lato e quella del patrimonio territoriale locale dall'altra sono ripensate a partire dall'incontro con il non-umano. La riflessione è basata su una ricerca svolta sul tragitto del Cammino dei Briganti, tra Abruzzo e Lazio, ed è profondamente qualitativa, autoetnografica ed etnografica, *walking* ed *embodied*. L'articolo ne è un primo risultato.

1. Introduzione

Il cammino come forma di mobilità lenta in contesti rurali e montani ha suscitato interesse come esperienza individuale e collettiva in grado di fornire stimoli tematici e metodologici. Nelle scienze umane e sociali a partire dal *mobilities turn* (Rabbiosi 2021) si è proposto il camminare come un'esperienza ben più complessa di *just walking* (Fletcher, Platt 2018). Esso costituisce una potenziale tecnica di indagine (Wylie 2005), anche in combinazione con altre (come, ad esempio, le interviste *go-along*) e consente di realizzare indagini non- (Thrift 2007) o più-che-rappresentazionali (Lorimer 2005) che, attraverso le pratiche incorporate (Horton et al. 2014), esplorino repertori d'azione quotidiani, emozioni e atmosfere affettive. Il cammino come forma di *slow mobility* permette un'osservazione situata, mobile e lenta della realtà.

Tale pratica così intesa genera assemblaggi performativi (Rabbiosi 2021) materiali e non, dove avvengono incontri tra oggetti, viventi umani e non umani e dove sensazioni ed emozioni possono essere sperimentate (Fletcher, Platt 2018). Gli incontri assumono varie forme e costituiscono un tema rilevante di riflessioni e conversazioni che accompagna camminatori e camminatrici prima, durante e dopo l'esperienza stessa. Le ragioni che spingono a confrontarsi su tali incontri, in particolare su quelli con animali non umani che diventano per chi cammina *significant others* (Rabbiosi 2021), sono spesso connesse alla necessità di salvaguardia personale per timore di incorrere in rischi, ma contribuiscono anche ad aumentare l'attenzione per il contesto nel quale avviene il cammino, rendendo più complessa l'osservazione dei territori attraversati¹. Questi incontri incoraggiano

infatti a porre l'attenzione su aspetti concreti dell'organizzazione funzionale dello spazio. Un esempio particolarmente rilevante è quello dei cani pastori². Essi sono tutelati per il proprio ruolo di difesa del bestiame contro i grandi carnivori e sono animali lavoratori (Porcher 2014) che, seppur svolgendo mansioni complementari a quelle dell'essere umano, spesso si trovano soli a difendere e controllare gli armenti. Essi svolgono quindi una mansione considerata indispensabile da chi possiede o gestisce bestiame in pascoli con e senza recinzioni. Allo stesso tempo però, nella tutela del proprio ritaglio territoriale, possono diventare aggressivi verso chi si avvicina. Se una parte degli studi che hanno riguardato gli animali non-umani si sono focalizzati sulla possibilità di costruire intense e piacevoli relazioni *human-animal* (si veda, ad esempio, Fletcher, Platt 2018; Charles 2016; Power 2012), o sulla relazione con il selvatico (Margulies, Karanth 2018), come nel caso della percezione dei grandi carnivori (Marino, Fry 2025) e dell'accesso dibattito connesso alla loro reintroduzione, la pratica del cammino permette di porre l'accento sugli incontri con animali da allevamento, semibradi, bradi e lavoratori, che possono generare timore in chi cammina e dare origine a incontri-scontri spiacevoli. Ciò consente di avanzare riflessioni sulle varie attività produttive che vengono svolte nei territori, quelle per cui alcuni animali sono considerati risorse indispensabili, e quelle per cui essi rappresentano al contrario una potenziale minaccia.

L'articolo prende spunto da un'esperienza soggettiva e incorporata³ dell'autrice sul tracciato del Cammino dei Briganti tra Abruzzo e Lazio. Come si vedrà meglio

antropiche ed elementi ambientali" (Pettenati, 2024: 212), un ecosistema prodotto dall'essere umano e un punto di sintesi di ambiente naturale, ambiente costruito e ambiente antropico. Il territorio è quindi inteso come il luogo dove si incontrano l'organizzazione umana dello spazio e gli aspetti naturali, in linea con la definizione territorialista. Per Magnaghi è infatti un "prodotto storico del processo di coevoluzione di lunga durata fra insediamento umano e ambiente, natura e cultura, e, quindi, come esito della trasformazione dell'ambiente a opera di successivi e stratificati cicli di civilizzazione" (2000: 24-25.). A queste definizioni si aggiunge qui il ruolo degli animali, parte integrante di tale "processo di coevoluzione".

² Per esplicitare il ruolo di "lavoratori" degli animali si è scelto di adottare la dicitura "cani pastori" per indicare quelli che sono definiti comunemente cani "da pastore", "da protezione" e "da guardiania", per indicare il ruolo lavorativo che essi svolgono e che li equipara a collaboratori degli esseri umani nell'attività svolta. Si tratta inoltre della definizione utilizzata nella cartellonistica del Cammino dei Briganti.

³ Si intende qui un'esperienza che includa aspetti incorporati del vissuto, in particolar modo sensazioni ed emozioni, che divengono nell'analisi particolarmente centrali. Per approfondire si veda in generale il testo Atkinson, D. et al. (2005), *Cultural Geography. A critical dictionary of key concepts*. Londra, I.B. Tauris and Co., in particolare il capitolo Longhurst, R. "The Body", 91-96.

¹ Il territorio è inteso qui come esito della "sedimentazione storica e spazialmente definita di specifiche modalità di relazione tra attività

nei paragrafi successivi, il metodo d'indagine è qualitativo, autoetnografico ed etnografico, combina infatti riflessioni derivanti dall'esperienza personale, usata come strumento conoscitivo, con osservazione partecipante e interviste informali e semi-strutturate. L'articolo esplora due aspetti connessi tra loro: ci si concentra sugli incontri tra attori umani e non-umani che avvengono nel percorrere il cammino, riflettendo su emozioni suscitate e loro implicazioni; partendo da questi incontri ci si interroga sulla forma di conoscenza che la pratica lenta e dinamica del camminare permette di acquisire sui processi produttivi nel territorio e sulle competizioni tra funzioni diverse dello spazio, così come sul patrimonio territoriale (Pettenati, 2024) che viene valorizzato e comunicato localmente.

2. Animali in geografia umana e la creazione di *walking-spaces* negoziati

Nonostante il cambiamento di prospettiva implicito nell'estensione ad attori non-umani delle analisi di "*human*" geography (Anderson 1995), esiste un dibattito geografico consolidato che ha affrontato vari temi mettendo al centro soggetti animali (Buller 2016; Colombino 2020). Tra i principali vi è la distinzione tra *animal spaces* e *beastly places* (Colombino 2019) che implicano modi specifici di concepire il rapporto tra animali e spazio, e si collocano in modi diversi nel dibattito ontologico che individua il binomio tra "nature" e "culture" (Descola 2013; Pellizzoni 2015). Gli *animal spaces* sono intesi come gli spazi che sono stati riservati agli animali da parte degli esseri umani, rimarcando così la loro alterità ontologica in quanto parti della "natura". Essi sono così mantenuti a distanza oppure collocati all'interno di spazi loro dedicati (come fattorie, acquari, zoo, gabbie, laboratori). In questi contesti gli animali subiscono un processo di mitizzazione ed esteticizzazione, come esemplificato bene dal caso dell'australiano Adelaide Zoo dove "nature is abstracted from its contexts and shaped into an image and experience by, and for, humans" (Anderson 1995, 291). I *beastly places* invece sono gli spazi dove gli animali vivono (quasi) senza costrizioni, in cui può emergere la loro *agency* (Hodgetts, Lorimer 2014; Colombino 2019). Questi sono spazi che separano gli animali selvatici dalla società umana, realizzando una segregazione spaziale che li pone fuori dal suo perimetro, confinandoli ad abitare margini e interstizi del mondo sociale (Whatmore, Thorne 1998). Ciò avviene per la supposta esistenza di un *human-wildlife conflict* (Margulies, Karanth 2018). Gli animali rappresenterebbero l'"altro" dall'essere umano, il quale sente verso di loro separazione e una forma di

irreducible otherness (Porcher 2014). Gli animali selvatici incarnerebbero questa alterità, divisi dagli umani attraverso *cultural boundaries* (Anderson 1995).

Soggiacenti a questo dibattito vi sono la distinzione tra natura e cultura da un lato e il binomio tra ciò che è considerato *wild*, selvatico, e ciò che, dall'altro lato, è domestico. Superando il binomio, la relazione selvatico-domestico può essere intesa come uno spettro dove gli animali arrivano a occupare una posizione che determina la percezione della loro pericolosità, le emozioni che essi suscitano e la posizione che è riservata loro nella società (Whatmore, Thorne 1998). Se due poli sono facilmente individuabili, animali selvatici separati dalle società umane (in *animal places* o *beastly spaces*) da un lato e animali domestici da compagnia dall'altro, più difficile da identificare è il posto occupato dagli animali lavoratori (Porcher 2014), i quali sono parte della società umana e cooperano con gli umani per lo svolgimento di determinati tipi di attività. Ne sono esempi ricerche sulle mucche da latte (Porcher 2014) e sugli elefanti da traino (Lainé 2016), variamente indagati in letteratura. I cani pastori che sono al centro del presente lavoro si collocano in una condizione intermedia, in modo simile ai *feral donkeys* che sono stati definiti *wild-domestic creatures* (Clancy et al. 2021). In questo senso, i cani pastori si collocano nel continuum selvatico-domestico a un grado di alta selvaticità, pur se addomesticati in quanto animali lavoratori alle dipendenze dell'essere umano ma che conservano un'elevata autonomia e la possibilità di muoversi liberamente nello spazio.

Lo svolgimento di un'esperienza di mobilità lenta permette di ridurre la separazione tra umani e non-umani e di riconsiderare lo spettro tra selvaticità e addomesticamento attraverso *cross-species interactions* (Colombino, Bruckner 2023) e incontri inter-specie (Haraway 2008; Margulies, Karanth 2018), dando origine a *walking spaces* condivisi e negoziati, dove le relazioni di potere *human-animal* sono "consciously mediated" (Fletcher, Platt 2018, 212). Tale possibilità è stata indagata in studi che hanno messo al centro il rapporto degli esseri umani con i cani domestici. Da tali studi emerge la rilevanza della mobilità nella relazione tra animali e umani, in particolare nella pratica quotidiana e routinaria del cammino come strumento di costruzione di senso all'interno di tale relazione (Fletcher, Platt 2018). Il camminare così inteso è allo stesso tempo un terreno di negoziazione nella relazione essere umano-cane, del *walking space* e delle *walking practices* in cui può emergere l'*agency* canina. In questo contesto, umani e animali sono uniti in una *shared ontology* (Gooch citata in Fletcher, Platt 2018) parte della *mobile ontology* (Rabbiosi 2021) del cammino.

Nelle esperienze di cammini come pratiche di *slow tourism*, gli animali sono spesso *significant others* negli incontri che i turisti e le turiste fanno nel corso dell'esperienza, condizionando emozioni e atmosfere affettive (Rabbiosi 2021).

3. Autoetnografia ed emozioni come pratiche di ricerca incorporate

Per cogliere il contributo del cammino e dell'incontro essere umano/animale non-umano nella riflessione su processi produttivi, competizione tra funzioni diverse dello spazio e patrimonio territoriale si è svolta una ricerca profondamente qualitativa, *walking* ed *embodied*. L'autoetnografia e l'esperienza personale sono qui come altrove (Rabbiosi 2021; Wylie 2005) poste al centro dell'indagine conoscitiva del cammino. Il metodo autoetnografico permette, infatti, di analizzare l'esperienza personale (*auto*) per comprendere l'esperienza culturale (*etno*) (Ellis et al. 2010), utilizzando il personale per "dire qualcosa del mondo" (Saitta 2022, 7). L'autoetnografia come tecnica di indagine nelle scienze sociali si differenzia dall'autobiografia perché, al contrario di essa, non si concentra solo sul singolare e sull'esperienza individuale, ma usa tale esperienza per avanzare una comprensione sociologica, antropologica (Saitta 2022) e geografica del reale. In questo modo l'autoetnografia permette di realizzare ricerche profondamente situate e soggettive (Haraway 1988; Rose 1997), coerentemente con una prospettiva non- e più-che-rappresentazionale, ponendo l'attenzione sulle pratiche incorporate e quotidiane, sulle emozioni, sull'affetto, sulle relazioni con le materialità e sugli incontri con il non-umano.

Emozioni e affetto sono solo parzialmente sovrapponibili nel dibattito di *emotional geography*. Le emozioni sono intese come risposte al contatto con altri esseri viventi e altri stimoli esterni, hanno una base biochimica, ma sono generalmente concepite come elaborate cognitivamente, sebbene non siano totalmente riducibili a processi cognitivi. In quanto tali esse sono costruite socialmente e culturalmente attraverso quadri di riferimento socio-storici contingenti. Il concetto di affetto è stato invece mobilitato in parte come un modo per superare l'apparentemente intrinseco individualismo della nozione di emozione (Rohse et al. 2020). L'affetto è più coerentemente teorizzato come transpersonale, generato sia all'interno del corpo sia tra corpi e si produce con l'incontro (Anderson 2009). Studiosi e studiose hanno quindi utilizzato approcci e metodi non rappresentativi e tecniche non verbali come danza e movimento (Rohse et al. 2020) e l'autoetnografia (Bissell 2010) per indagarle. Il concetto

di atmosfera è stato impiegato come estensione del concetto di affetto, ed è stata proposta l'espressione *affective atmosphere* (Anderson 2009) per formulare una nozione di affetto incentrata sullo spazio e in cui gli aspetti materiali di contesto acquisiscono maggiore centralità. La nozione di atmosfera tende a essere utilizzata in associazione a reti e assemblaggi – come nel caso del cammino – e si considera emerga dall'interazione di diverse configurazioni di oggetti, tecnologie e corpi (Bissell 2010).

Atmosfere affettive e pratica del cammino entrano in relazione nella ricerca di Rabbiosi, che, focalizzandosi sui ritmi, sulla mediazione di materiali di consumo e, appunto su emozioni e atmosfere affettive indaga l'esperienza personale del *dwelling-in-motion* all'interno di un'esperienza performativa di *walking holiday*. La pratica di camminare combina aspetti pre-cognitivi e cognitivi e rappresenta nel suo e in altri lavori (come in Wylie 2005) uno strumento di ricerca che dà origine a epistemologie e metodologie mobili. Le atmosfere affettive sono in questo senso centrali nelle *walking holidays* "as they refer to non-cognitive sensations that are generated by the interactions and movements of human and nonhuman actors in specific spaces and places and that are felt through the body" (Rabbiosi 2021, 373). L'autoetnografia di un cammino diventa indispensabile per cogliere emozioni e affetto, configurandosi così come un rilevante "method of data collection and mode of analysis that stresses the role of emotions, situated knowledge and perception" (Rabbiosi 2021, 374).

4. Autoetnografia, epistemologie e metodologie mobili

Una dichiarazione di posizionamento e delle condizioni in cui si è svolta l'esperienza di campo sembra una premessa indispensabile alla successiva presentazione della ricerca e un necessario contributo alle considerazioni metodologiche, avendo condizionato lo sguardo che ho posto sul caso studio nel corso dell'indagine sul campo. Esco così da un'invisibilizzazione dell'autrice, rivelo il carattere situato di quanto scrivo e in che modo la mia posizionalità e le condizioni della ricerca siano intrinsecamente connesse con il tipo di sapere a cui cerco di contribuire con questo articolo. Ho percorso vari cammini prima e dopo il 2023, ritenendo questa forma di "vacanza in cammino" un'esperienza profondamente immersiva, in cui si vive in stretta relazione, sicuramente mediata da vari fattori, con l'ambiente naturale e antropico, e in cui avvengono incontri significativi con altri esseri viventi, umani e non-umani. In riferimento a quest'ultima categoria, la presenza di cani ha sempre condizionato la mia fruizione dei cammini, in particola-

re dei cani pastori a difesa o meno di greggi, ma anche di cani randagi. La paura condizionava ogni esperienza e ne usciva spesso rafforzata da ogni incontro. Così è stato anche nel corso del Cammino dei Briganti. È stato in questa occasione però che tale paura mi è sembrata un'emozione che avrebbe potuto dare origine a riflessioni rilevanti. Del resto, com'è accaduto a Chiara Rabbiosi (2021), avevo intrapreso il Cammino senza l'esplicita intenzione che fosse un terreno di ricerca, non avevo iniziato dal principio a tenere un diario di campo o a registrare le conversazioni con gli interlocutori. Tuttavia, l'esperienza ha iniziato presto a sembrarmi interessante per le riflessioni che mi permetteva di svolgere in merito a incontri con il non-umano, emozioni suscitate e un'attenzione all'organizzazione del territorio e alle attività produttive territoriali concorrenti. Le emozioni provate nel corso del Cammino incentivavano in me e nelle persone incontrate (sia compagni/e di viaggio sia componenti dell'organizzazione) un'attenzione specifica per gli incontri con animali non-umani, incoraggiando conversazioni rilevanti sull'esperienza. A influenzare ulteriormente le modalità di raccolta dati, le riflessioni e la scrittura successiva vi è stata anche la presenza di un compagno di viaggio con cui ho svolto il percorso, mi sono confrontata continuamente, ho condiviso impressioni e materiale fotografico. Inoltre, del nostro bagaglio faceva parte una tenda per il campeggio, nella quale abbiamo dormito per la maggior parte delle notti.

La ricerca che ne è emersa è, per tutte le premesse enunciate fin qui, incorporata e attenta agli aspetti precognitivi connessi a emozioni e movimento. L'autoetnografia si è combinata con l'osservazione partecipante, la realizzazione di interviste informali e semi-strutturate, e l'analisi di documenti prodotti per la fruizione del Cammino. I materiali raccolti, dato l'interesse di ricerca emerso in modo tardivo, non erano inizialmente organizzati in modo sistematico. Note, registrazioni di riflessioni e di conversazioni, fotografie sono state riorganizzate al termine dell'esperienza e materiali e fonti sono stati mediati dalla memoria recente. Anche i materiali prodotti dall'organizzazione del Cammino, seppur studiati prima della partenza, sono stati riletti e analizzati alla luce dell'interesse di ricerca che era nel frattempo emerso. Infine, l'intervista semi-strutturata a Luca Gianotti, guida escursionistica e ideatore del Cammino, è stata svolta dopo l'esperienza, per contestualizzare il Cammino dei Briganti e approfondire percezioni e opinioni degli organizzatori sulla relazione di camminatori e camminatrici con i cani pastori.

La mia proposta è partire dall'esperienza individuale per indagare le esperienze collettive, traendo delle considerazioni utili per l'indagine sociale.

5. Cammino dei Briganti e animali

L'esperienza di viaggio alla base del contributo si è svolta nel mese di agosto 2023, periodo in cui i cammini sono percorsi da numerosi avventori, *slow tourist* ed escursionisti/e⁴.

Il Cammino dei Briganti è stato ideato dalla guida escursionistica Luca Gianotti grazie a un primo accordo con l'amministrazione comunale del comune di Sante Marie (in provincia dell'Aquila) nel 2016. In quello stesso anno è stata scritta a sei mani una guida al cammino (Gianotti et al 2016), di cui è stata pubblicata nel 2023 una nuova edizione a nome del solo Gianotti. Tale guida delinea un percorso di circa 100-108 km (lunghezza variabile se si percorrono o meno deviazioni e scorciatoie), toccando comuni e frazioni sul confine tra Abruzzo (Sante Marie, Santo Stefano, Massa d'Albe e Alba Fucens, Scurcola Marsicana, Rosciolo, Magliano de' Marsi, San Donato e Tagliacozzo in provincia dell'Aquila) e Lazio (Nesce, Cartore e Borgorose in provincia di Rieti) (Fig. 1). Tale percorso è descritto da Gianotti⁵ come basato sui tragitti compiuti precedentemente nei *trekking* con asini che proponeva insieme alla compagna nella loro offerta escursionistica⁶. La genesi stessa del cammino è quindi legata ad animali lavoratori (Porcher 2014) a stretto contatto dei quali venivano effettuati i percorsi.

All'origine del Cammino vi è la volontà dichiarata dagli organizzatori di generare localmente sviluppo di comunità e contrastare lo spopolamento connesso anche alla crisi di attività "tradizionali" come la pastorizia⁷, obiettivo rilevato anche in numerosi altri contesti (Rabbiosi 2021). Esso è gestito da una rete di una cinquantina di volontari e volontarie organizzati/e in modo informale, fa parte della rete della Compagnia dei Cammini (Gianotti 2023) ed è finanziato da alcune delle amministrazioni dei comuni che si trovano sul percorso, pur rimanendo, secondo la definizione dello stesso Gianotti, "un cammino povero"⁸, in cui la componente di lavoro svolto a titolo volontario è funzionale e indispensabile per la sua stessa esistenza. Sono inoltre presenti oggi circa quaranta strutture ricettive affiliate alla rete del percorso e presenti sul sito del Cammino⁹. Il punto di partenza del percorso

⁴ Si tratta infatti di un cammino percorso perlopiù in estate, non senza una insoddisfazione di ideatore e gestori per la difficoltà nel de-stagionalizzare la fruizione come emerge da una conversazione telefonica del 29/02/2024 con Luca Gianotti.

⁵ Intervista a Gianotti, 29/02/2024.

⁶ Informazioni su questa attività si possono reperire al link: <https://ecobnb.it/blog/2015/02/viaggio-asini/>.

⁷ Intervista a Gianotti, 29/02/2024.

⁸ Intervista a Gianotti, 29/02/2024.

⁹ Le strutture ricettive nel sito del Cammino: <https://camminodeibriganti.it/strutture/>.



Figura 1. Carta del Cammino dei Briganti dove vengono individuate le 7 tappe e le varianti. Fonte: reperibile sul sito del Cammino al link: <https://camminodeibriganti.it/litinerario-tappa-per-tappa/>

è situato nel comune di Santa Marie (Tab. 1), dove vengono rilasciati il salvacondotto prima dell'inizio e l'attestato a fine percorso, e dove chi lo intraprende è fotografato/a sia alla partenza sia all'arrivo¹⁰.

In tal senso, la sua ideazione ha preceduto quella che è stata descritta da un interlocutore, che svolge attività volontarie per la manutenzione dei sentieri e proprietario di una delle strutture ricettive, come la "stagione dei cammini"¹¹. Infatti, nel periodo post-pandemico si è arricchita l'offerta di cammini in Italia, con l'aumento del numero di tragitti, in linea con una più ampia diffusione di varie forme di *slow tourism* (Rabbiosi 2021). Per il Cammino dei Briganti lo stesso periodo ha coinciso con un declino che ha invertito la tendenza di graduale

crescita, che era stata costante a partire dalla sua ideazione. Tale crescita è infatti culminata nel 2020, quando era stato percorso da 3.445 persone, collocandosi come quarto tra i cammini italiani dopo la via Francigena, il Cammino degli Dei e i Cammini di San Francesco¹², mentre nel 2023 da 2.748 persone¹³, con un andamento leggermente calante. Seppure il declino dell'affluenza sia un tema emerso spesso nelle conversazioni con le persone che lavorano sul percorso, tale declino è però modesto, anche se effettivo¹⁴, generando preoccupazione tra i commercianti locali.

¹² Redazione, *Italia, Paese di Cammini. Tutti i numeri del 2022*, Terre di mezzo Editore, 23.03.2022 (<https://www.terre.it/cammini-percorsi/i-dati-dei-cammini/italia-paese-di-cammini-tutti-i-numeri-del-2022/>).

¹³ I dati relativi al 2023 sono stati reperiti grazie all'intervista con Giannotti, 29/02/2024.

¹⁴ I dati forniti dal sito di Terre di Mezzo confermano questa tendenza: il numero delle credenziali distribuite per i cammini italiani

¹⁰ Pagina Facebook del Cammino dei Briganti, reperibile al link: <https://www.facebook.com/CamminoBriganti>.

¹¹ Intervista con un proprietario di una struttura ricettiva lungo il Cammino dei Briganti, avvenuta il 20/08/2023.

Tabella 1. Tappe del percorso nell'esperienza dell'autrice. Fonte: elaborazione dell'autrice.

Giorno di cammino	Partenza	Arrivo	Chilometri percorsi
Giorno 1	Sante Marie	Santo Stefano	5,5 km
Giorno 2	Santo Stefano	Campeggio nei pressi di Villeroze	14 km
Giorno 3	Campeggio nei pressi di Villeroze	Cartore	16,6 km
Giorno 4	Anello del Lago della Duchessa (percorso ad anello)		15 km
Giorno 5	Cartore	Massa d'Albe	15 km
Giorno 6	Massa d'Albe	Campeggio nei pressi di Casale Le Crete	21 km
Giorno 7	Campeggio nei pressi di Casale Le Crete	Sante Marie	21 km

La presenza dei cani pastori appare, appena ci si avvicina all'esperienza del Cammino dei Briganti, uno degli aspetti a cui l'organizzazione invita a prestare maggiormente attenzione. Sul sito¹⁵ e nella guida cartacea alla voce "informazioni pratiche" si legge:

Incontro con cani da pastore: questo Cammino attraversa territori dediti alla pastorizia da secoli, per cui è possibile imbattersi in cani da pastore a difesa delle greggi. Se i cani vi fanno paura tenetene conto. Sono i cani abruzzesi maremmani, grossi cani bianchi (Gianotti 2023, 16).

Vengono menzionati due aspetti: da un lato il riconoscimento di un'attività produttiva come quella della pastorizia che però inizia a emergere come implicitamente in conflitto con la fruizione del territorio per lo *slow tourism* promosso dal Cammino. Iniziano ad essere menzionate anche le emozioni, in particolare la paura che i cani potrebbero incutere in chi voglia intraprendere il cammino. Continua fornendo istruzioni per gestire l'incontro:

Come affrontarli se vi si avvicinano abbaiando? Tomas Pirani, uno dei massimi esperti italiani di comportamento canino, allievo di Roberto Marchesini, con cui lavora all'Università di Bologna, ci ha spiegato come comportar-

ci: i cani vi potranno sembrare aggressivi, ma ricordate che stanno semplicemente lavorando, vi stanno dicendo: lascia in pace le mie pecore. Non hanno mai alcuna intenzione di arrivare a uno scontro, perché il loro obiettivo è semplicemente chiarire la zona di sicurezza che vogliono proteggere. Non minacciateli e non respingeteli. Fermatevi, rimanete girati verso i cani aspettando che si tranquillizzino, parlate [loro] con voce rassicurante, prendete una direzione laterale evitando sempre di passare in mezzo al gregge. Oppure date [loro] il tempo di allontanarsi. Dovete mantenere la distanza che vi dettano loro. Evitate di sfidarli, di fissarli negli occhi, di essere aggressivi e di mostrare paura. Non minacciateli con i bastoni né lanciate [loro] sassi (Gianotti 2023, 16).

Di Thomas Pirani sul sito del Cammino vengono suggerite anche un'intervista¹⁶ e un webinar¹⁷. Si inizia presto a comprendere anche in modo più esplicito la difficoltà di convivenza tra le diverse attività che si svolgono sul territorio. Si legge infatti una risposta dell'organizzazione del Cammino alle richieste avanzate da parte di alcuni camminatori e camminatrici:

A chi ci scrive chiedendo che si caccino i cani da pastore perché sono un disturbo per i camminatori, rispondiamo che i cani da pastore sono qui per fare il loro lavoro, c'erano prima del cammino e noi vogliamo difenderli perché sono un patrimonio della tradizione abruzzese. Sono i camminatori che devono venire qui in punta di piedi, rispettando la cultura locale e imparando a gestire situazioni e paure, studiando come comportarsi (Gianotti 2023, 17).

L'organizzazione chiede quindi a chi si avvicina al cammino di rispettare la presenza dei cani come parte di

è raddoppiato dal 2020 al 2022 passando da 41.722 a 85.857, ma il numero di cammini si è moltiplicato e alcuni cammini hanno aumentato sensibilmente l'affluenza (ad esempio, il Cammino degli Dei è passato da 6.500 credenziali distribuite nel 2020 a 14.688 nel 2022, mentre il più giovane Cammino dei Borghi Silenti negli stessi anni è passato da 1.500 a 6.000) mentre altri hanno diminuito l'affluenza, come il Cammino dei Briganti che è passato dalle 3.445 credenziali del 2020 a 2.572 distribuite nel 2022 e 2.748 nel 2023. Fonte: "Italia, Paese di Cammini. Tutti i numeri del 2022", Terre di mezzo Editore, 23.03.2022 (<https://www.terre.it/cammini-percorsi/i-dati-dei-cammini/italia-paese-di-cammini-tutti-i-numeri-del-2022/>). I dati relativi al 2023 sono stati reperiti grazie all'intervista con Gianotti, 29/02/2024.

¹⁵ Fonte: Il sito del Cammino dei Briganti, reperibile al link: <https://camminodeibriganti.it/info-pratiche/#:~:text=E%20vietato%20l'uso%20del,e%20pulito%20perch%C3%A9%20sia%20benvenuto>. Sul sito si parla di "pericolo", mentre nella guida si parla di "incontro" con cani da pastore.

¹⁶ Gianotti L., *L'arte di camminare* (<https://hearthis.at/radiofrancigena/larte-del-camminare-a-cura-di-luca-gianotti-10-viaggiare-con-il-cane/>).

¹⁷ Pirani, T. "L'incontro coi cani lungo il cammino, ep. 1: i cani da pastore o guardiani", pubblicato su Facebook il 23/3/2020 (<https://www.facebook.com/compagniadecammini/videos/616875512194417/>).

patrimonio e cultura locali, gestendo individualmente la propria paura e imparando, a seguito delle informazioni fornite in precedenza, a gestire l'incontro.

Come si vedrà nel prossimo paragrafo, queste premesse contribuiscono all'esperienza del cammino e forniscono utili e interessanti prospettive di lettura del territorio.

6. Osservazione e auto-etnografia del Cammino dei Briganti

Leggendo i materiali citati nel paragrafo precedente prima di intraprendere il Cammino, la mia paura per i cani ha iniziato a caratterizzare il modo in cui immaginavo l'esperienza. Come suggerito e convinta della legittimità della presenza dei cani pastori, ho intrapreso lo studio proposto, visualizzando video e materiali informativi, e confrontandomi con persone più esperte di escursioni in montagna, chiedendo loro suggerimenti. I consigli spesso sono stati diversi e variegati, rivelando una profonda difficoltà nel riconoscere comportamenti efficaci per gestire in modo sicuro e tranquillo l'incontro con i cani.

Una volta iniziato il percorso (Figg. 2-4), la paura per l'incontro non è stata costante, ma segnata dalla cartellonistica presente sul cammino, da alcuni momenti di passaggio e dalle conversazioni con persone incontrate.

Domandando agli organizzatori, la porzione di Cammino compresa tra Villerose e Cartore era quella descritta come più popolata di cani pastori a guardia di greggi di pecore. L'incontro veniva anticipato anche dalla presenza della cartellonistica, come quella ritratta nella figura 3.

Nonostante la tensione condivisa con altri camminatori per l'incontro preannunciato con i cani che ha generato un'atmosfera affettiva di paura, non è avvenuto nulla fino all'arrivo a Cartore. Nell'alloggio presso Cartore – una fattoria con un ampio terreno pratoso, boschivo e coltivato a orto – dove abbiamo dormito nelle notti tra il terzo e il quinto giorno, vi erano galline, conigli, asini e un cane che sarebbe difficile definire come domestico o semi-brado – viveva infatti nei pressi della struttura ma aveva grande libertà di muoversi nei terreni circostante e nel paese di Cartore. Il terzo giorno dopo il tramonto abbiamo sentito in lontananza ululati di lupi che hanno generato agitazione condivisa e hanno spinto il cane che viveva nella tenuta a correre nel bosco per allontanarli, prassi consueta ma pericolosa, secondo il proprietario. Nel corso del quarto giorno abbiamo svolto un percorso ad anello denominato del Lago della Duchessa. Nei pressi del lago si trovavano una quarantina di pecore e un cane pastore



Figura 2. L'autrice in cammino a Santo Stefano, nel corso del secondo giorno. Fonte: Fotografia di un compagno di cammino.

maremmano a guardia del gregge. In questa occasione abbiamo rispettato le indicazioni degli organizzatori del Cammino, ci siamo tenute/i lontane/i dal gregge e ci siamo presto allontanate/i. Il cane era mansueto e si avvicinava a camminatori e camminatrici che si fermavano a mangiare per ottenere del cibo. La sera, durante la cena a Cartore, abbiamo parlato dell'incontro con il cane pastore di quel giorno con i compagni di viaggio



Figura 3. “Avviso: cani pastori e bradi”. Fonte: Fotografia dell'autrice.

che avrebbero affrontato la stessa porzione di Cammino il giorno successivo ed erano intimoriti dalla possibilità di incontrarne degli esemplari. La riflessione che essi ci spingevano a fare riguardava quanto l'organizzazione del Cammino non fosse efficace nel garantire la sicurezza di chi cammina, “abbandonando” le persone a percorrere un territorio che non conoscevano, dove i proprietari dei cani non si occupavano di permettere la fruizione dello spazio per tutti e tutte, mettendo gli avventori continuamente nella condizione di poter essere attaccati. Durante questa conversazione, il cane che viveva nella struttura ha morso il cane domestico di un camminatore, generando un'accesa discussione tra proprietario della struttura e ospiti. Quella sera siamo andate/i a dormire nella tenda, in un'atmosfera collettiva di angoscia per il litigio tra cani e uomini e con gli ululati dei lupi in lontananza. Prima di addormentarci abbiamo condiviso riflessioni sul nostro posizionamento personale e sul nostro ruolo di *outsider* sul territorio, turisti di passaggio che incontravano cani come parte di una popolazione territoriale che precede e segue il nostro passaggio. La mattina del quinto giorno ci siamo svegliate/i di soprassalto per il rumore di zoccoli e



Figura 4. Sentiero sul Cammino dei Briganti. Fonte: Fotografia dell'autrice.

ombre di animali proiettate sulla tenda. Dopo un forte spavento abbiamo scoperto che si trattava di un gruppo di una decina di asini semi-bradi che arrivavano dal bosco. È stato proprio il quinto giorno quello in cui abbiamo avuto uno degli incontri più violenti con i cani. All'ingresso di Massa d'Albe, infatti, due maremmani sono usciti da un cancello lasciato aperto abbaiandoci in modo aggressivo, spaventandoci al punto da farci urlare, attirando così l'attenzione dei padroni che hanno a quel punto richiamato gli animali. Siamo arrivate/i scosse/i alla struttura ricettiva per la notte e abbiamo parlato di quell'incontro con la proprietaria, la quale si è detta insoddisfatta per quanto l'organizzazione del Cammino facesse per limitare la presenza di cani sul percorso, o per costringere i padroni a rinchiuderli in recinzioni o a legarli. A partire da Massa d'Albe gli incontri con i cani sono stati sempre più frequenti, così come i racconti di altri camminatori. Una coppia di ciclisti incontrati nel corso del sesto giorno, condividendo con noi l'apprensione per l'abbaiare proveniente da un cortile il cui cancello non capivamo se fosse chiuso o aperto, ci hanno raccontato che il giorno precedente erano stati inseguiti da due cani, esprimendo insoddisfazione per la mancanza di rispetto da parte dei proprietari degli animali per chi svolge attività sportive all'aria aperta. Lo stesso giorno, nei pressi di Magliano de' Marsi abbiamo incontrato un abitante della zona con il suo cane domestico e un altro animale. Quest'ultimo, ci ha raccontato l'uomo, era appartenuto a un anziano abitante e alla sua morte, il cane era rimasto solo, vivendo in stato semi-brado, senza spostarsi dalla zona ma senza qualcuno che si occupasse di lui. Alle domande su come comportarci nei suoi confronti,

ci consigliava di rimanere distanti e sperare che lui non si avvicinasse, perché di quel cane “non ci si può fidare. Ha un carattere imprevedibile”.

L'esperienza personale del cammino, l'osservazione e le interviste informali fanno emergere la rilevanza della paura per la presenza dei cani, al centro di molte conversazioni, rendendo la pratica del camminare in parte scomoda, segnata da disagio e apprensione. Tale paura è presente negli incontri effettivi con i cani, ma anche nel timore che tali incontri avvengano, nel senso di inquietudine avvertito nel percorrere i tratti segnalati da altre persone o dalla segnaletica come frequentati da cani pastori e nel profondo disagio ogniquale si sentissero cani abbaiare in lontananza. Le emozioni individuali esperite nell'incontro con il non-umano trovano risonanza nell'osservazione dell'esperienza altrui e nelle atmosfere affettive percepite. Le indicazioni dell'organizzazione del Cammino forniscono strumenti cognitivi e modelli di comportamento per interagire con i cani pastori, ma non sono d'aiuto nella molteplicità di situazioni che ci si può trovare a fronteggiare, in incontri spesso imprevedibili e in cui sono il corpo, le emozioni e le pratiche a essere centrali, spingendo a urlare o a scappare mossi dalla paura. Allo stesso tempo, riconoscerli come turisti impegnati in un'attività *leisure*, ci ha fatto riflettere sul nostro ruolo in un territorio in cui la pastorizia è un'attività importante per l'organizzazione socio-economica e spaziale locale, provando anche disagio per il nostro bisogno di evitare l'incontro con i cani.

7. Le emozioni dell'incontro con il non-umano e la lettura del territorio

Come si è visto, le emozioni sono un elemento importante nel rapporto con gli animali e con la percezione del rischio che i *significant others* possono rappresentare per chi cammina. Esse permettono di portare il tema del rapporto e dell'incontro con il non-umano in primo piano. Gli animali normalmente rimangono sullo sfondo nel paesaggio del cammino, quasi interessati da una forma di *plant-animal blindness*. Essi permettono invece, se osservati, di avanzare considerazioni rilevanti sulle possibilità di co-produzione di paesaggi umani/non-umani. In aggiunta, incoraggiano a interrogarsi sulla competizione di attività produttive nello spazio (Marino, Fry 2025) e sull'organizzazione territoriale attorno a esse. In questo contesto il paesaggio soggettivo (Wylie 2007) percepito in modo mobile (Cisani 2018) nella quotidianità del cammino e gli incontri con gli animali, sono elementi chiave nella presa di consapevolezza di questi elementi. Inoltre, la comparsa nel paesaggio quotidiano

di certi luoghi montani e di montagne di mezzo (Varotto 2020) di camminatori, camminatrici, ciclisti e cicliste, con diversi bisogni e priorità, lascia spazio a discorsi che rappresentano potenziali premesse di nuove forme di uso dello spazio e di sfruttamento delle risorse locali, modi di dare forme al territorio (Cisani 2018) dove non c'è spazio per animali lavoratori considerati pericolosi, per il senso di minaccia e la difficile convivenza con le attività umane all'aria aperta. In tal senso, il camminare può essere concepito come un'azione performativa (Thrift 2003; Rabbiosi 2021) che rende possibili repertori d'azioni e modalità di fruire lo spazio diverse e nuove rispetto ad attività economiche e di sfruttamento delle risorse territoriali primarie e “tradizionali” come pastorizia e agricoltura (Marino, Fry 2025). In quanto attività economica, il camminare produce valore attraverso nuove forme di consumo del territorio, turistiche e di mobilità come parte di attività *leisure*. Sul sito del Cammino dei Briganti si legge che è un “atteggiamento sbagliato”¹⁸ quello di chi chiede la rimozione dei cani pastori dalle aree adiacenti ai sentieri. I cani sono considerati esplicitamente parte del patrimonio locale e, al contempo, lavoratori di una catena produttiva tradizionale. Ma del resto, come sostiene Bätzing rispetto al variare dell'immagine inconscia delle Alpi: “se si parla di Alpi come turisti, ambientalisti, agricoltori, cacciatori, trasportatori o politici, si hanno in testa differenti immagini” (2005, 31). Il dibattito attorno alla presenza dei cani pastori risente della loro immagine e dell'immaginario ad essi connesso a cui manca il fascino selvaggio di grandi carnivori come lupi e orsi oggetto di potenziale esteticizzazione, mentre sono al contrario strettamente connessi con le attività produttive umane. Così, la richiesta di eliminare i cani dal percorso ha lo scopo implicito di rendere la realtà coerente con l'immagine astratta della montagna come luogo di cammino escursionistico, sede delle *walking holidays*, parte di uno *slow tourism* potenzialmente attento alle dinamiche locali, ma orientato alla competizione per lo spazio pubblico. In questo senso, sembra che sia necessario respingere i cani lavoratori, quando essi occupino una propria “spazialità bestiale” (Hodgetts, Lorimer 2014), che fuoriesce dagli *animal spaces* individuati e ritagliati da parte dell'essere umano.

La sfida proposta dal Cammino dei Briganti è quella di tenere insieme attività produttive territoriali distinte, potenzialmente e vicendevolmente escludenti, incentivando la convivenza tra fruizioni del territorio diverse. La proposta dell'organizzazione sembra essere quella di

¹⁸ Fonte: Il sito del Cammino dei Briganti, reperibile al link: <https://camminodeibriganti.it/info-pratiche/#:~:text=E'%20vietato%20l'uso%20del,e%20pulito%20perch%C3%A9%20sia%20benvenuto.>



Figura 5. Divieto affisso al “transito agli animali da lavoro e di specie armentizia” sul muro del centro storico di Tagliacozzo (AQ). Fonte: Fotografia dell'autrice.

negoiazione dei *walking spaces* e delle *walking practices* e di proporre a chi svolge il cammino di cogliere l'incontro come un momento proficuo per instaurare una forma di relazione *human-animal* (Fletcher, Platt 2018) pur nel rischio di incorrere in incontri-scontri anche conflittuali. In questo senso, chi cammina è incentivato a rispettare quello che è distante e a conoscere le strategie di comportamento da adottare nell'incontro con l'altro non-umano. Per fare ciò, l'organizzazione del Cammino propone formazione e conoscenza del comportamento animale da un punto di vista zootecnico e biologico, e avanza considerazioni socio-economiche e culturali sul ruolo del cane lavoratore nell'economia locale e sulla presenza di attività produttive territoriali diverse, e rispetto al suo ruolo nel co-produrre (Clancy et al. 2021) il patrimonio territoriale locale (Fig. 5).

La questione da sciogliere rimane l'aspetto incorporato dell'esperienza e in particolar modo il ruolo della paura nella gestione dell'incontro e potenziale scontro con questo altro e con la sua evidente e peculiare diversità. Le risposte sono infatti di tipo discorsivo e cogniti-

vo, incentrandosi sulle competenze da sviluppare e sulle strategie da attuare, mentre le emozioni dei singoli e l'atmosfera affettiva alimentata dai discorsi intrapresi sul percorso sono pre-cognitive, incorporate ed esperite nella mobilità del cammino. In questo contesto, la paura è un'emozione evidente e riconoscibile, che diventa potenziale deterrente allo svolgimento del cammino o, invece, motore di azione e osservazione, che mette al centro l'incontro multispecie tra esseri umani e cani pastori.

8. Conclusioni

Sembra che l'esplorazione delle emozioni derivanti dall'incontro con gli animali abbia portato all'acquisizione di centralità della relazione con il non-umano. In questo senso, la paura suscitata permette di uscire da una forma di *animal blindness* nella lettura del territorio e di rivelare la difficoltà e scomodità dell'incontro con il non-umano animale e specificatamente l'animale lavoratore che si trova in un terreno grigio e sfumato tra i poli del selvatico e del domestico. L'incontro con i cani è profondamente incorporato, dalla sua corporeità ci si può sentire respinti/e e la sfida proposta dal Cammino dei Briganti, che non tiene pienamente conto della dimensione incorporata delle atmosfere di paura suscitata da tale incontro, di creare *walking spaces* che negozino la presenza del non-umano, sembra ancora aperta. Connesso a questo punto, vi è il significato legato alla presenza del non-umano come rivelatore di attività produttive territoriali concorrenti. La presenza dei cani (insieme alle greggi), la loro comparsa nel paesaggio mobile e quotidiano di chi cammina, permette di cogliere la competizione tra usi del territorio diversi, quello escursionistico e turistico legato al Cammino da un lato, e quello delle attività del settore primario dall'altro. Nel paesaggio percepito di chi cammina compaiono quindi i cani come traccia delle attività socio-economiche ma anche, come sostiene il tentativo di valorizzazione avanzato dagli organizzatori e dalle organizzatrici stessi/e, come elemento culturale potenzialmente soggetto a volontà di conservazione e promozione. Il patrimonio territoriale si concepisce e valorizza così in quanto insieme di attività antropiche ed elementi ecologici sedimentati nel tempo, cogliendo il territorio nel suo essere sintesi di ambiente naturale, ambiente costruito e ambiente antropico.

Chiudo con una riflessione metodologica sulle possibilità di un'etnografia situata in cui osservazione partecipante e autoetnografia si combinino. Queste tecniche mi hanno permesso di disvelare la componente soggettiva sia delle mie domande di ricerca, sia della prospettiva da cui ho osservato i soggetti della ricerca. Ritengo

importante essere consapevoli del rischio che si corre nel condurre un'indagine che si concentra sull'esperienza individuale, almeno come punto di partenza, per intavolare il proprio discorso scientifico (per citare solo alcuni, Saitta 2022; Holt, 2003). Ciononostante, usare il racconto autoetnografico e partire dall'esperienza individuale per un'osservazione sociale, sembra un modo efficace per rendere conto degli aspetti incorporati dell'esperienza, così come della rilevanza dei temi trattati per il caso studio specifico.

Bibliografia

- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2(2), 77-81. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2009.08.005>
- Anderson, K. (1995). Culture and Nature at the Adelaide Zoo: At the Frontiers of "Human" Geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 20(3), 275-294. DOI: <https://www.jstor.org/stable/i225708>
- Atkinson, D., Jackson, P., Sibley, D., Washbourne, N. (2005), *Cultural Geography. A critical dictionary of key concepts*. Londra, I.B. Tauris and Co.
- Bätzing, W. (2005). *Le Alpi. Una regione unica al centro d'Europa*. Torino, Bollati Boringhieri.
- Bissell, D. (2010). Passenger Mobilities: Affective Atmospheres and the Sociality of Public Transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(2), 270-289. DOI: <https://doi.org/10.1068/d3909>
- Buller, H.J. (2016). Animal Geographies III: Ethics. *Progress in Human Geography*, 40(3), 422-430. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132515580489>
- Charles, N. (2016). Post-Human Families? Dog-Human Relations in the Domestic Sphere. *Sociological Research Online*, 21(3), 83-94. DOI: <https://doi.org/10.5153/sro.3975>
- Cisani, M. (2018). Gruppi di cammino e paesaggi del quotidiano. Un modello interpretativo. *Rivista Geografica Italiana*, 125(1), 1-19.
- Clancy, C., Cooke, F., Raw, Z. (2021) Entanglement, autonomy and the co-production of landscapes: relational geographies for free-roaming "feral" donkeys (*Equus asinus*) in a rapidly changing world. *Geoforum*, 123, 66-77. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.04.026>
- Colombino, A., Bruckner, H. K. (2023). Hidden in plain sight: How (and why) to attend to the animal in human-animal relations. In Colombino, A., Bruckner, H. K. (a cura di). *Methods in Human-Animal Studies: Engaging with animals through the social sciences*, Londra, Routledge, 1-45.
- Colombino, A. (2020). Animal Geography. A very short introduction. *Geografica*, 67, 18-20.
- Colombino, A. (2019). Verso una geografia meno antropocentrica. *Animal geographies: temi e metodi di ricerca*. L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. In Franco Salvatori (a cura di). Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017): *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme*. Roma, A.Ge.I., 2813-2816.
- Descola, P. (2013). *Beyond nature and culture*. Chicago, University of Chicago Press.
- Ellis, C., Adams, T.E., Bochner, A.P. (2010). Autoethnography: an overview. *Forum: Qualitative Social Research*, 12(1). DOI: <https://doi.org/10.17169/fqs-12.1.1589>
- Fletcher, T.E., Platt, L. (2018). (Just) a walk with the dog? Animal geographies and negotiating walking spaces. *Social and Cultural Geography*, 19(2), 211-229. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1274047>
- Gianotti, L., Liberati A., Mapelli F. (2016). *Il Cammino dei Briganti. 100 Km a piedi tra paesi medievali e natura selvaggia*. Roma, Edizioni dei Cammini.
- Gianotti, L. (2023). *Cammino dei Briganti. 108 Km a piedi tra paesi medievali e natura selvaggia*. Città di Castello (PG), Cammino dei Briganti.
- Haraway, D. (1988). Situated knowledges: the science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599. DOI: <https://doi.org/10.2307/3178066>
- Haraway, D.J. (2008). *When Species Meet*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Hodgetts, T., Lorimer, J. (2014). Methodologies for animals' geographies: Cultures, communication and genomics. *Cultural Geographies*, 22(2), 285-295. DOI: <https://doi.org/10.1177/1474474014525114>
- Holt, N. L. (2003). Representation, Legitimation, and Autoethnography: An Autoethnographic Writing Story. *International Journal of Qualitative Methods*, 2(1), 18-28. DOI: <https://doi.org/10.1177/160940690300200102>
- Horton, J., Christensen, P., Kraftl, P., Hadfield-Hill, S. (2014). "Walking...Just walking": How children and young people's everyday pedestrian practices matter. *Social & Cultural Geography*, 15(1), 94-115. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649365.2013.864782>

- Lainé, N. (2016). Conduct and Collaboration in Human–Elephant Working Communities of Northeast India: Rethinking Human–Elephant Relations in South Asia. In Locke, P., Buckingham, J. (a cura di). *Conflict, Negotiation, and Coexistence: Rethinking Human–Elephant Relations in South Asia*. Oxford, Oxford University Press, 280-204.
- Longhurst, R. (2005). The Body. In Atkinson, D. et al. (a cura di), *Cultural Geography. A critical dictionary of key concepts*. Londra, I.B. Tauris and Co, 91-96.
- Lorimer, H. (2005). Cultural geography: the busyness of being “more-than-representational”. *Progress in Human Geography*, 29(1), 83-94. DOI: <https://doi.org/10.1191/0309132505ph531pr>
- Magnaghi, A. (2000). *Il progetto locale*. Torino, Bollati Boringhieri.
- Margulies J. D., Karanth, K. K. (2018). The production of human-wildlife conflict: A political animal geography of encounter. *Geoforum*, 95, 153-164. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.06.011>
- Marino A., Fry T. (2025). Political ecologies of livestock predation: Agrarian change, farming subjectivities and human-wildlife conflict in the European Uplands. *Geoforum*, 161, 1-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2025.104271>
- Pellizzoni, L. (2015). *Ontological politics in a disposable world. The New Mastery of Nature*. Farnham, Ashgate Publishing Limited.
- Pettenati, G. (2024). Patrimonio territoriale. In Tomeo, N. (a cura di). *Vocabolario delle aree interne. 100 parole per l'uguaglianza dei territori*. Capistrello (AQ), Radici Edizioni, 212-214.
- Porcher, J. (2014). The work of animals: a challenge for social sciences. *Humanimalia - Journal of human/animal interface studies*, 6(1), 1-9. DOI: <https://doi.org/10.52537/humanimalia.9925>
- Power, E. R. (2012). Domestication and the dog: embodying home. *Area*, 44(3), 371-378. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2012.01098.x>
- Rabbiosi, C. (2021). Performing a walking holiday: Routing, immersing and co-dwelling. *Tourist Studies*, 21(3), 367-386. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797621998177>
- Rohse, M., Day, R., Llewellyn, D. (2020). Towards an emotional energy geography: Attending to emotions and affects in a former coal mining community in South Wales, UK. *Geoforum*, 110, 136-146. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.02.006>
- Rose, G. (1997). Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics. *Progress in Human Geography*, 21(3), 305-320. DOI: <https://doi.org/10.1191/030913297673302122>
- Saitta, P. (2022). Autoetnografia. Note sulla narrazione di sé nelle scienze sociali. In Curatolo, S. (a cura di). *Ergastolo ostativo. Percorsi e strategie di sopravvivenza*. Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 7-30.
- Thrift, N. (2003). “Performance and...”. *Environment and Planning A*, 35(11), 2019-2024. DOI: <https://doi.org/10.1068/a3543a>
- Thrift, N. (2007). *Non-representational theory. Space, politics, affect*. Londra, Routledge.
- Varotto, M. (2020). *Montagne di mezzo. Una nuova geografia*. Torino, Einaudi.
- Whatmore, S., Thorne, L. (1998). Wild(er)ness: reconfiguring the geographies of wildlife. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 23(4), 435-454. DOI: <https://www.jstor.org/stable/623175>
- Wylie, J. (2007). *Landscape*. Londra, Routledge.
- Wylie, J. (2005). A Single Day's Walking: Narrating Self and Landscape on the South West Coast Path. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30(2), 234-247. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2005.00163.x>



Citation: Privitera, D. (2025). Mobilità e slitte trainate dai cani. Prodotto culturale, patrimonio o attrazione turistica? *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 131-144. doi: 10.36253/bsgi-7581

© 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.

Mobilità e slitte trainate dai cani. Prodotto culturale, patrimonio o attrazione turistica?

Mobility and Dogsledding. Cultural and Heritage Products or Tourist Attractions?

DONATELLA PRIVITERA

Dipartimento di Scienze della Formazione, Università di Catania, Italia
E-mail: donatella.privitera@unict.it

Abstract. The study examines the multifaceted nature of dog sled mobility, considering it both as a product of cultural heritage and a tourist attraction. Originating with Canada's native population, the dog sled has played a fundamental role in shaping Arctic society and is historically documented in explorations like that of the renowned Captain Cook. Today, it has evolved from a survival necessity into a sustainable, slow, and gentle mode of mobility contributing to the co-creation of cultural and tourist knowledge about arctic landscapes. Additionally, it is recognized as one of the oldest and most extreme competitive sports. The article discusses how the dog sled appears as a cultural product, especially for those seeking to revive indigenous traditions, but its significance lies in its role as a tourist experience, particularly as part of nature-themed journeys in Arctic countries. In fact, dogsledding is also an example of a new "nature-culture" that has no tourism purposes but is nevertheless supporting the development of tourism in arctic regions, highlighting the human-animal relationship. The research contributes to advancing the discourse on mobility and landscape studies, where there is a noticeable trend among travellers seeking active and engaging experiences in destinations, often embracing local traditions.

Keywords: human-animal interaction, Arctic landscapes, tourist attraction, qualitative analysis.

Riassunto. Lo studio esamina la natura poliedrica in quanto forma di mobilità della slitta trainata da cani, considerandola sia un prodotto del patrimonio culturale che un'attrazione turistica. Nata con la popolazione nativa del Canada, la slitta trainata da cani ha svolto un ruolo fondamentale nel plasmare la società artica, ed è storicamente testimoniata da esplorazioni come quella del noto capitano Cook. Oggi si è evoluta da una necessità di sopravvivenza a una modalità di mobilità sostenibile, lenta e dolce che aiuta la co-creazione della conoscenza turistica e culturale dei paesaggi artici. Inoltre, è riconosciuta come uno dei più antichi ed estremi sport competitivi. L'articolo discute di come la slitta trainata da cani appare come un prodotto culturale, soprattutto per coloro che cercano di far rivivere le tradizioni indigene ma rilevante è il ruolo quale esperienza turistica, in particolare come parte dei viaggi a tema natura nei paesi artici. Inoltre, lo studio esplora il concetto di "cultura della natura" evidenziando la relazione esseri umani-animali. Il contributo contribuisce all'avanzamento del dibattito sulla mobilità e gli studi sui paesaggi, dove è evidente la crescente tendenza dei viaggiatori a

cercare esperienze attive e coinvolgenti nelle destinazioni, spesso abbracciando le tradizioni locali.

Parole chiave: interazione esseri umani-animali, paesaggi artici, attrazione turistica, analisi qualitativa.

1. Introduzione

La slitta trainata da cani, o *dogsledding*, è stata inventata dai popoli nativi del Canada settentrionale e si è rapidamente diffusa nelle aree artiche, consentendo la mobilità delle popolazioni in zone remote. Molte foto storiche di viaggi quotidiani ed esplorazioni lo dimostrano. Oggi, la slitta trainata da cani non è più un elemento necessario della vita nelle regioni artiche¹. È invece una forma di mobilità sostenibile che enfatizza la dimensione ecologica e la lentezza, promuovendo la co-creazione di conoscenza e comprensione dei luoghi e dei viaggi (Cisani, Rabbiosi 2023). La slitta in quanto mezzo di trasporto rientra tra le forme di mobilità pedonali e ciclabili, ovvero gli spostamenti per il piacere di muoversi, per le attività fisiche e per il tempo libero (Pucher, Buehler 2008).

La slitta trainata da cani è un'attività sportiva conosciuta come *mushing*, una disciplina invernale antica ed estrema. Esempi famosi sono la *Finnmarksloppe* in Norvegia; la *Iditarod Trail Sled Dog Race* in Alaska; la *Yukon Quest* in Canada e l'*Alpirod* in Italia. In queste competizioni, un *musher* guida una squadra di 8-12 cani, tra cui i più comuni sono il siberian husky, l'Alaskan malamute, il cane Samoyed, l'eschimese e la Laika. Queste tipologie di cani, con alta resistenza e con mantelli spessi, percorrono migliaia di chilometri con temperature rigide. Inoltre, la slitta trainata da cani è un prodotto culturale (Viken, Granås 2016) per chi desidera rivivere la tradizione in armonia con le culture ed identità dei popoli nativi, come il popolo Sami o i Chukchi, e fa parte del loro patrimonio identitario.

È noto che gli animali sono diventati icone e simboli di destinazioni in tutto il mondo (es. il canguro in Australia nella promozione del Paese ma anche i cavalli quali raffigurazioni di passeggiate in Toscana), e le attività essere umani-animali sono divenute una pratica integrata con la fruizione turistica. Infatti, le esperienze con gli animali sono un buon esempio di viaggio a tema sostenibile,

e del successo dell'industria del turismo nei paesi a nord del mondo in ambienti "incontaminati" (Marjavaara et al. 2022; Schweiggart 2024; Hall et al. 2009). In particolare, la maggioranza dei visitatori che scelgono i paesi artici sono attratti da fenomeni naturali (come, per esempio, la ricerca dell'aurora boreale), ma sono presenti anche attività *animal-based*, come i safari con i cani da slitta e quelli con le renne (García-Rosell, Äijälä 2018).

Il *dogsledding* è anche un esempio di una "cultura della natura" che non ha scopi turistici, ovvero la preferenza per la vita all'aperto che caratterizza alcune culture nordiche, ma sta comunque sostenendo lo sviluppo del turismo nelle regioni artiche (Granås 2018). Tuttavia si sono ravvivate nel passato proteste delle comunità locali contro questa attività quale minaccia ai valori ambientali, alla perdita di attività economiche tradizionali e alla massiccia presenza di visitatori ed operatori "estranei" che contribuiscono ad erodere la tradizione rurale (Benjaminsen, Svarstad 2008). Dall'altro lato, il crescente desiderio dei visitatori di "sognare il paesaggio" delle destinazioni artiche fa sì che venga creata e co-creata ed offerta una vasta gamma di esperienze attive ed intrinseche legate ad aspetti culturali, dove la neve, il ghiaccio, il freddo e altre immagini legate all'ambiente "bianco" sono attributi centrali utilizzati per la denominazione, il *branding*, la promozione ovvero il *place-making* di tali destinazioni (Marjavaara et al. 2022). Addirittura, alcuni visitatori e residenti locali ne sono appassionati, come se fosse una sorta di tradizione locale (Rantala et al. 2019) dove si apprezzano i paesaggi come relazioni sinergiche tra le qualità dell'ambiente fisico, di quello costruito e dell'ambiente antropico (Aktürk, Dastgerdi 2021).

La cornice teorica dell'analisi qui presentata segue gli studi sulla mobilità insieme a quelli sul turismo sostenibile basato sulla natura e sulla consapevolezza ambientale, seguendo il concetto di transizione ecologica (Sørensen, Grindsted 2021; Meged, Holm 2022; Saarinen, Gill 2019), ed includendo gli aspetti sociali e culturali dei processi e delle trasformazioni della natura (Haraway 1991; Van der Ploeg 2018; Castree 2013; Demeritt 2002; Bonati et al. 2021).

Nello specifico, l'obiettivo del contributo è studiare la mobilità per mezzo delle slitte trainate dai cani, analizzando anche film sui paesaggi artici, per spiegare come la mobilità emerga attraverso gli incontri nei e tra i luoghi di vita dei paesaggi naturali. Lo studio esamina la natura poliedrica di questa attività, considerandola sia un prodotto del patrimonio culturale dei territori artici sia un'attrazione turistica sostenibile. Inoltre, vengono descritte le percezioni e sensazioni di un gruppo di turisti, dopo un viaggio in Lapponia finlandese nel marzo

¹ Attualmente l'area artica è considerata come una regione che include i territori settentrionali degli otto Stati membri, Canada, Danimarca (Greenland), Russia, Stati Uniti (Alaska), Islanda, Norvegia, Svezia e Finlandia. Spesso si fa riferimento alla popolazione artica come un'entità omogenea ma con capacità di agire e mettersi in scena come singoli stati-nazione-popoli (Hansson, Ryall 2017).

2023, evidenziando le relazioni narrative, interattive e corporee nella costruzione della realtà vissuta durante l'esperienza del *dogsledding*.

Infine, questo studio esplora la relazione tra una specifica pratica di mobilità e il luogo in cui è ancora parzialmente presente, nonostante sia stata in parte sostituita da mezzi di trasporto più veloci e moderni (ad esempio le motoslitte). Lo studio dimostra che la centralità di questa pratica mette in risalto l'importanza delle attività turistiche nella creazione di destinazioni attrattive diventando un elemento di territorializzazione in alcuni contesti artici (Iaquinto 2020).

Il contributo è strutturato come segue: inizialmente, viene presentata una sintetica cornice teorica sulle mobilità lente e sostenibili, focalizzata sulla nozione di natura come costruito sociale e culturale all'interno dei paesaggi. Successivamente, vengono descritti i metodi e le analisi qualitative applicate. La parte centrale si focalizza sui risultati dello studio, ovvero l'analisi delle interviste identificando gli elementi determinanti che caratterizzano la mobilità mista della slitta trainata dai cani: la combinazione dello scenario artico e della cultura-natura da cui deriva oggi la forza attrattiva di questa pratica. Infine, dopo opportune riflessioni si evidenziano i limiti e le implicazioni per ulteriori ricerche.

2. Il contesto teorico: l'importanza della mobilità lenta e sostenibile, paesaggi, animali e natura

“Il luogo risuona come un locus umano in cui tempo e spazio si fondono”: così il noto studioso Feld (2004) esprime l'emozione che può scaturire da un luogo associato ad un suono od alla sua vista che fanno risuonare la corporalità degli spazi e dei luoghi, quasi come un corso d'acqua che appare, scompare, scorre e quindi ha un proprio flusso vitale radicato in un determinato territorio. Partendo dai suoni e dalle immagini, questi elementi parlano di sé stessi, come il rumore del vento, il bianco della neve, il verde brillante degli alberi, il movimento degli animali, ecc. Questo porta all'esaltazione complessiva dell'elemento naturale, dove si riesce a creare, in particolare, un rapporto tra l'essere umano e gli animali, e tra gli animali stessi (Ulrich 1993). I legami di “amicizia” tra gli esseri umani e gli animali sono antichi, e anche i legami tra gli stessi animali possono essere definiti amicizia, soprattutto tra cani che hanno trascorso tempo insieme e condiviso numerosi momenti. Pertanto, l'uso del termine amicizia per gli animali sembra giustificato (Massen et al. 2010).

Osservando lo scenario, i paesaggi naturali sono immaginati come aree verdi, foreste, pianure, distese o

colline/montagne innevate, che evocano la natura incontaminata e originaria, priva di interventi antropici, richiamando così la relazione fondamentale tra società e natura nell'interpretazione del paesaggio (Castiglioni 2022). Gli esseri umani sono attratti dal desiderio di svolgere attività, anche sportive, preferibilmente a stretto contatto con la natura, integrando stili di vita sani e cercando la purezza dell'aria, vista come l'antitesi dell'inquinamento urbano. Allo stesso tempo, la preferenza per la sostenibilità, intesa in senso ampio come interesse per un pianeta sano, dove i paesaggi possono rimanere intatti e la cultura può supportare la natura, sottolineando l'importanza ed il benessere delle comunità, non solo umane. Questi sono valori chiave per il raggiungimento della maggior parte degli obiettivi di sviluppo sostenibile, in particolare quelli legati all'ambiente (United Nation 2018).

Alla sostenibilità, si associano le attività rientranti nel turismo lento (e tutto ciò a cui riferisce), il quale rappresenta uno strumento per lo sviluppo responsabile di destinazioni remote e talvolta marginali, tra cui i territori *slow*: ovvero aree a bassa densità di popolazione, con un significativo contesto rurale, dove sono presenti patrimoni di risorse materiali e immateriali (Pavione et al. 2017).

Molti studiosi hanno affrontato il tema della mobilità lenta a cui spesso si associano esperienze quali attività come i cammini o il cicloturismo, in un'ottica di valorizzazione territoriale che esalti la componente, oltre che naturale, rurale, ed anche terapeutica dei territori (Gatrell 2013; Finlay 2015), e del benessere che può derivare dal camminare/passeggiare (anche con animali come i cani, i cavalli) o dal pedalare. Inoltre, l'idea di lentezza può trasformare la percezione e l'atteggiamento verso i luoghi e la natura, aumentando l'apprezzamento delle emozioni e il legame emotivo nella scoperta di nuove culture e località diverse (Varley, Semple 2015).

Dal punto di vista degli operatori specializzati, la pratica di attività turistiche con gli animali è un'opportunità anche per evidenziare l'aspetto educativo ed etico dell'esperienza con essi. Infatti, operatori turistici considerano questo un valore fondamentale ed aggiuntivo per aumentare la conoscenza dei luoghi ai visitatori (Rantala et al. 2019). Tuttavia, secondo le concettualizzazioni della nozione di natura come costruzione sociale (Castree, Braun 2006; Castree 2013; Cornut, Swyngedouw 2000), possono sorgere conflitti riguardanti il benessere degli animali a causa dell'uso economico delle aree naturali e delle entità che vi risiedono. Questo include ad esempio la mercificazione turistica dei paesaggi e dell'ambiente (Grindsted et al. 2023; Iannucci, Martellozzo, Randelli 2022), o gli zoo e il turismo *dogsledding* (Fennell 2013).

Il benessere degli animali è una tematica ampia e rilevante negli studi *animal geographies*, dove gli animali

stessi sono attori che producono relazioni, e il movimento, come fenomeno osservabile, permette di esplorare e comprendere la relazione tra animali umani e non umani (Buller 2012; Colombino, Palladino 2019).

Esaminando le dimensioni della mobilità nel contesto del paesaggio in cui si inserisce, è evidente che le relazioni tra paesaggio e mobilità sono molteplici (Cisani 2020). Oltre alla dimensione ecologica e sostenibile, caratterizzata da emissioni zero, la mobilità lenta acquisisce una dimensione esperienziale, percettiva e conoscitiva, oltre ad una dimensione strategica. Essa facilita l'accesso al paesaggio, ai beni culturali ed alle risorse ambientali in esso presenti, ed ha anche una dimensione turistica, sociale, politica e culturale legata al turismo lento. La mobilità è anche l'abilità di spostarsi tra differenti luoghi diversi, una condizione con scopi specifici che implica modernità, libertà, velocità ed estensione (Cresswell 2006). Tuttavia, è importante prestare attenzione alla dimensione culturale ed esperienziale, oltre a quella funzionale e formale, per evidenziare le influenze derivanti dalle pratiche differenti di mobilità e dai luoghi in cui esse si manifestano (Cisani 2020, 28).

A guardare infatti al paesaggio, esso è stato ampiamente studiato ed è carico di significati, caratteristiche, valori comunque in evoluzione, passando da qualità oggettive a dimensioni fisiche, culturali, visuali, e così via. I paesaggi non possono essere visti come entità naturali isolate o come mere costruzioni culturali. Ogni paesaggio è un prodotto di interazioni continue tra forze naturali e umane, evidenziando come le pratiche culturali influenzino e siano influenzate dalla natura. Questo concetto di *natureculture*, promosso dalla studiosa Haraway (1991), sfida la dicotomia tradizionale tra natura e cultura, promuovendo una visione integrata, interconnessa e complessa per descrivere la co-produzione di natura, società e mondo. Concetto attuale dove la reinvenzione della natura è “come un processo culturale cruciale per le persone che hanno bisogno e sperano di vivere in un mondo meno basato dalle dominazioni di razza, colonialismo, classe, genere” (Haraway 1991, 2). Di conseguenza, dobbiamo ripensare la natura per cambiare le relazioni sociali. In aggiunta, la concettualizzazione della *socionature* sottolinea che le realtà naturali e sociali sono inseparabili e co-evolvono attraverso processi storici, economici e politici (Cornut, Swyngedouw 2000, 5). Nel contesto del territorio, questo significa che essi, i paesaggi, sono modellati da forze sociali come la politica e le pratiche culturali, così come dalle dinamiche naturali, talvolta rendendoli terreno di cambiamento. Pettenati (2023) discute l'importanza del paesaggio come patrimonio e le varietà delle identità ad esso attribuite, e di quanto il paesaggio risulti fondato – su

scala globale – nelle sue forme materiali, da quello che è il principale fenomeno ambientale, ovvero il riscaldamento della superficie terrestre e il conseguente cambiamento climatico. Pertanto, è impossibile non riflettere sugli effetti che queste trasformazioni hanno sui processi di creazione e vita del paesaggio quale patrimonio, in quanto ospita un ricco tessuto di biodiversità, processi ecologici e intricate relazioni tra le diverse specie, che spesso si basano sulla produzione di valori culturali tra società e paesaggio, con un contesto fisico inevitabilmente destinato a cambiare (Aktürk, Dastgerdi 2021). Il concetto di natura nei paesaggi, ovvero i cosiddetti paesaggi-natura, va oltre i confini convenzionali, includendo non solo spazi “verdi, bianchi e blu”, ma anche gli habitat della fauna selvatica e persino gli ecosistemi microbici nel suolo. Per comprendere appieno questo concetto, è fondamentale concentrarsi sull'indagine del processo relazionale di *landscaping*. In questo contesto, la *performance* dei paesaggi è significativa, ma è altrettanto importante riconoscere che fenomeni effimeri, in specifici luoghi e momenti, possono generare significati profondamente rilevanti. Questi fenomeni non solo suscitano potenti risposte affettive, ma contribuiscono anche a costituire elevati valori del patrimonio culturale attraverso processi umani di coinvolgimento verso e per ogni luogo (Atha 2020, 114).

Comprendere il ruolo della natura all'interno dei paesaggi, specialmente quelli culturali, è complesso nell'era attuale dell'Antropocene. In questa fase eccezionale, l'“effimerità” diventa un elemento intrinseco della temporalità del paesaggio. Tale “effimerità” è sempre più riconosciuta per le sue relazioni con le caratteristiche temporanee di valore, significato e impatto per le comunità umane nella salvaguardia del patrimonio. In questa contestualizzazione, emerge chiaramente l'intreccio tra natura e cultura.

Il paesaggio, una proiezione spaziale della visione antropocentrica del presente e del passato – riflette l'espressione umana e il successo o il fallimento delle sue azioni. Nonostante il ritorno al *rewilding* (Hawkins et al. 2022), il paesaggio suscita interesse ed attrazione anche quando gli impatti climatici indiretti limitano la mobilità e spingono gli esseri umani (e non) a spostarsi verso altri territori, riducendo la possibilità di praticare attività quali appunto quelle *outdoors* (Nilsson, Demiroglu 2024). Tuttavia, per le destinazioni turistiche, le attività *outdoors*, ovvero all'aria aperta, sono considerate una risorsa territoriale (Falaix 2012).

Il cambiamento climatico è diventato una questione cruciale che minaccia le imprese turistiche e il sostentamento degli operatori del turismo. L'aggravarsi dell'erosione costiera, la desertificazione, la diminuzione delle

risorse idriche, lo scioglimento dei ghiacciai, la proliferazione di organismi e virus che alterano gli equilibri ecosistemici, e l'aumento di eventi estremi, incidono su paesaggi e luoghi sempre più vulnerabili e fragili. Questi possono sparire irreparabilmente, ma paradossalmente hanno alimentato flussi di turismo verso destinazioni "dell'ultima possibilità", che può favorire atteggiamenti e comportamenti filantropici (Hehir et al. 2023).

Inoltre, quando riflettiamo sugli aspetti della relazione poliedrica tra paesaggio e cultura come filtrata dai media, come il cinema, occorre ricordare che i registi modellano le rappresentazioni del paesaggio, delle *location*, alla luce delle esigenze narrative piuttosto che rispondere ad interpretazioni letterali della realtà; oppure, a seconda del genere di *film-making* viene riciclata una raccolta stereotipata ma culturalmente risonante di paesaggi distopici, oppure paesaggi anonimi vengono rivalutati in luoghi specifici attraverso le "storie" che si intendono narrare con la pellicola. Nel complesso, è vero che, a volte, i paesaggi cinematografici possono rappresentare un contesto favorevole e affascinante per trasmettere la cultura popolare (Gold, Gold 2020).

3. L'area di studio e l'indagine empirica

3.1. L'area studio

La Lapponia è la patria del popolo indigeno Sami e rappresenta la regione più settentrionale della Finlandia con solo il 3,5% della popolazione finlandese ma circa il 30% della superficie totale del Paese (Regional Council of Lapland 2024). Trattasi della regione meno densamente popolata della Finlandia e una destinazione turistica in rapida crescita caratterizzata da paesaggi naturali, panorami cromatici, sentieri escursionistici con l'opportunità di avvistamento della fauna selvatica, come renne e alci, e formazioni geografiche singolari (Chen 2015). La Lapponia attrae turisti da tutto il mondo, in particolare nella stagione invernale tra dicembre e marzo quando le notti sono più lunghe, e considerato il limitato inquinamento luminoso è uno dei luoghi preferibili per osservare l'aurora boreale (nota come *northern lights*), per visitare la casa di Babbo Natale nella cittadina di Rovaniemi e per sperimentare l'ampia scelta di tour organizzati come safari in motoslitte o *husky safari* (Privitera 2021). Il turismo è una delle principali fonti di reddito per la regione lappone, contribuendo significativamente all'economia locale. A titolo indicativo, nel 2023 gli arrivi alle strutture ricettive registrate sono più di un milione e trecento (aumentati del 13% rispetto all'anno precedente) di cui il 51,3 per cento nazionale e il 48,7 per cento

proveniente da paesi stranieri (www.visitlaponia.fi). Questi dati evidenziano l'importanza della Lapponia finlandese come destinazione turistica, non solo per le sue bellezze naturali e culturali, ma anche per il suo impatto positivo sull'economia locale e la crescente attenzione al turismo sostenibile. I servizi turistici basati sugli animali, come la slitta trainata dai cani e i tour in slitta con le renne, sono alcune delle attività più popolari tra i turisti internazionali quando visitano la Lapponia, infatti ci sono circa 4.000 cani e 750 renne che lavorano nell'industria del turismo generando un fatturato annuo di circa 15 milioni di euro (García-Rosell, Tallberg 2021, 108).

3.2. Note metodologiche

Lo studio ha utilizzato un mix di metodi qualitativi, combinando interviste semistruzzurate a testimoni privilegiati, e conversazioni di gruppo a risposta aperta a soggetti coinvolti ed interessati all'esperienza *dogsledding*, anche denominato *husky safari*, nella Lapponia finlandese. Inoltre, il contributo si basa su osservazioni e riflessioni prodotte dall'autrice, la quale ha vissuto l'esperienza dell'evento studiato ed ha fatto parte della comunità locale nella città di Longyearbyen, nell'arcipelago delle Svalbard (Norvegia), per un breve periodo.

L'uso di metodi qualitativi nella ricerca è apparso utile poiché ha permesso di rendere accessibile il processo di ricerca, quasi come se fosse un racconto a voce dalle parole degli intervistati (Wilson, Hollinshead 2015). Nello specifico, i testimoni privilegiati sono stati una guida specializzata, un titolare di allevamento di *husky* e alcuni operatori turistici presenti nelle destinazioni dove si è attuata l'indagine sul campo, in particolare *Svalbard Wildlife Expeditions*, *Lapland Sleddog Adventures* e *Safartica*. Si è svolto più di un incontro con gli informatori per affinare le questioni degli aspetti della ricerca. Infine, per comprendere le esperienze di safari nella natura, le connessioni emotive con il contesto territoriale e l'esperienza attiva, compresa la percezione e le motivazioni per trasmettere messaggi di sostenibilità e comportamento dei partecipanti alle esperienze turistiche, sono state condotte ulteriori interviste semistruzzurate aperte e narrative con un gruppo di turisti di nazionalità italiana (n=15), e due gestori di strutture ricettive. Le interviste semistruzzurate sono state condotte nel marzo 2023, nella Lapponia finlandese, utilizzando un questionario aperto, che ha consentito l'aggiunta di domande e l'elaborazione di argomenti specifici quali la conoscenza dell'esperienza, film o comunque dei paesaggi-natura legati al *dogsledding* (Tab. 1). Quindi, ogni intervista poteva somigliare ad una conversazio-

ne (Bryman 2016). Tuttavia, grazie all'esperienza in atto ed alla profonda conoscenza della professione di guida autorizzata, esperto della cultura locale, della storia, del patrimonio e dei luoghi culturali più rilevanti dell'area, il testimone privilegiato - che chiameremo Jorge - ha condiviso esperienze vissute, ovvero dialoghi con i clienti sia prima, durante e dopo l'esperienza. Per ottenere una panoramica generale sulla percezione della mobilità, i compagni di viaggio una volta terminata l'esperienza hanno completato un questionario a risposta aperta su quattro argomenti: le motivazioni per scegliere quel particolare tipo di escursione e viaggio; sentimenti e percezioni sensoriali del movimento e del paesaggio osservato e vissuto; tipo di sensazioni e relazioni con gli animali; dettagli personali. Inoltre, per un processo di ricerca più approfondito sono stati visionati sul campo alcuni film con i turisti/compagni di viaggio e con i testimoni privilegiati (già conoscitori di tali film), utilizzandoli come una lente per studiare i luoghi e l'esperienza del *dogsledding* (Portegies 2010). L'ordine in cui i film sono stati scelti è tematico piuttosto che cronologico (Toivanen 2021), perché ciò che conta non è la storia, il genere in sé, ma le prospettive sulla mobilità ed il contesto territoriale, nonché l'appropriazione di elementi della cultura popolare e di idee e simboli culturalmente intrinseci delle regioni artiche (Waade 2020, 39). I film visionati ed analizzati sono *Esquimaux Village* (1901), *Alaska's Great Race - The Susan Butcher Story* (1985), *Call of the Wild* (2009) e *Snow Dogs* (2006). Lo scambio di riflessioni tra

i partecipanti alla visione ha suggerito che i film possono influenzare la percezione dell'esperienza *dogsledding* ed il vissuto dei territori/paesaggi osservati.

4. Sperimentando la slitta trainata dai cani

I risultati delle interviste hanno consentito di estrapolare tre principali sfere narrative, corrispondenti ognuna in linea di massima ai risultati dell'indagine empirica: l'apprezzamento e la percezione degli elementi "naturali" del paesaggio artico che scaturiscono dal movimento della slitta; il movimento della slitta abbinato alla presenza dei cani è simbolo di storia e cultura di generazioni passate e identità di popoli dove la funzione del safari è anche di attrazione turistica; la relazione esseri umani-cani viene enfatizzata dagli attori locali per innalzare e glorificare la cultura e conservazione della natura insieme al fondamento di processi storici ed etici nei confronti degli animali.

4.1. Il movimento lento celebra il paesaggio artico

La necessità di disconnettersi dalle pressioni quotidiane legate al vivere nei centri urbani, insieme al desiderio di condurre una vita sana ed equilibrata, ha spinto la ricerca di nuove esperienze turistiche e conoscitive da una prospettiva multisensoriale. Questo implica

Tabella 1. I dettagli dei profili degli intervistati e le domande guida. Fonte: elaborazione dell'autrice.

Abbreviazione intervistati	Profilo dei partecipanti	Genere	Età
G1	Guida specializzata	Maschile	27
R1=3	Responsabile Operatore Turistico	Maschile	40-45
R2=1	Responsabile allevamento	Maschile	35-40
H1=1	Responsabile struttura ricettiva	Femminile	45-50
H2=1	Responsabile struttura ricettiva	Maschile	50-55
T1=2	Turista	Femminile	20-22
T2=3	Turista	Maschile	28-32
T3=4	Turista	Maschile	50-55
T4=4	Turista	Femminile	55-60
T5=2	Turista	Maschile	22-25
Domande guida rivolte ai turisti/compagni di viaggio			
Quali aggettivi per descrivere la tua esperienza <i>dogsledding</i> ?			
La tua conoscenza del territorio può essere stata influenzata dalla precedente visione di film sull'argomento?			
Quale immagine del paesaggio è emersa dall'esperienza?			
Perché hai scelto questa escursione e il viaggio in Lapponia?			
Quanto ha influito e come hai percepito il lento movimento della slitta nella tua esperienza <i>dogsledding</i> ?			
Hai cercato un contatto con gli animali da slitta?			
<i>Dogsledding</i> è una rappresentazione della natura?			

cercare un maggiore contatto con la natura, il silenzio, il benessere interiore e l'apprezzamento delle destinazioni e degli elementi caratterizzanti e presenti in natura. I luoghi naturali offrono scenari non usuali ed allo stesso tempo originali (MacKerron, Mourato 2013), che si ritiene possano portare benefici per la salute e il benessere, come una terapia per i problemi inconsci (Bowler et al. 2010). Inoltre, offrono la possibilità di sviluppare un legame più intimo con la natura grazie alla vicinanza/relazione con animali e piante. D'altro canto, l'assenza o la limitazione delle esperienze nella natura contrasta con i bisogni umani fondamentali, poiché il contatto con essa è essenziale per il benessere dell'uomo. Trascorrere del tempo all'aperto e vivere in aree naturali migliora la salute fisica e mentale delle persone (Hartig, Mitchell, de Frumkin 2014). Si tratta di contesti in cui emerge una forte connessione tra l'esperienza dello spostamento e il senso di benessere che ne deriva. Il protagonista dell'esperienza è il paesaggio invernale artico "incontaminato", e si pone quindi la domanda se la preferenza riguardi le qualità distintive di questo paesaggio, che si intrecciano con l'esperienza del movimento, o se, al contrario, i trasporti stessi siano la componente centrale dell'esperienza turistica (Rhoden, Kaaristo 2020). Queste questioni, brevemente inserite nel questionario, hanno trovato risposta nei dialoghi e nelle narrazioni dei partecipanti all'esperienza *husky safari*.

Le bianche distese con gli alberi innevati mi hanno evocato un'immagine di purezza e immensità che mi ha tolto il fiato. L'aria fredda in viso, interrotta dal fruscio del vento tra i cristalli di neve sopra gli alberi mi ha avvolto, creandomi come un senso di pace, calma e tranquillità (T4) (Fig. 1).

Allo stesso tempo, l'interazione con gli elementi naturali ha dimostrato di incoraggiare un atteggiamento positivo nei confronti della natura nel suo complesso,



Figura 1. La calma in movimento. Fonte: Fotografia dell'autrice. Levi, Finlandia, marzo 2023.

anche solo ad esempio, attraverso attività di giardinaggio, o visite ai parchi ma molto dipende anche dall'empatia ovvero sensibilità nell'interazione essere umani-animali (Fennel 2023). Dopo tutto, il senso della vista è solo uno dei sensi del corpo attraverso il quale i turisti sperimentano la natura e gli elementi costruiti intorno ad essa.

Una miscela divertente di adrenalina e tranquillità... un'esperienza particolare, dove la sicurezza dei cani di andare avanti mi ha permesso anche di osservare ed ascoltare la bellezza selvaggia della natura (T2).

Come riscontro positivo agli approcci di concettualizzazione in merito alla "conservazione" della natura, una maggiore considerazione delle forme di vita non umane può tradursi in una migliore gestione ed apprezzamento ambientale (Maller, Mumaw, Cooke 2019). Allo stesso tempo, l'attività può trasmettere stupore e/o emozioni derivanti da un'esperienza diversa, in cui anche i suoni del silenzio, del vento e della slitta che scivola sulla neve sono stati identificati come elementi caratterizzanti del safari (Fesenko, García-Rosell 2019).

4.2. I cani da slitta simbolo culturale delle destinazioni artiche?

Studiare i contesti cinematografici permette di avere informazioni sui luoghi come vengono vissuti dagli spettatori, sollevando questioni su come i film descrivono, raccontano e dipingono il senso del luogo (Portegies 2010), considerato che le pellicole cinematografiche alimentano la relazione con il turismo, le località e le destinazioni descritte (Beeton 2005). Attingendo dalla visione del film comico *Snow Dogs* (2002), durante un breve incontro quasi fosse un focus group con i partecipanti all'esperienza, sembrava essere tutti d'accordo sul fatto che fosse certamente una pellicola divertente ma piuttosto un simbolismo alla cultura dei bianchi paesaggi naturali con *Nana, Diesel, Sniff, Yodel, Scooper, Mack, Duchess, e Demon*, i cani protagonisti-insegnanti del cittadino arrivato in Alaska da Miami. Riflessioni sul ragionamento dietro questa affermazione e sulle caratteristiche di quello che sarebbe una realtà sul *safari husky* hanno portato ad una conclusione:

vedere i cani imbrigliati e legati alle slitte che abbaiano in modo tumultuoso ed eccitato, all'inizio mi ha lasciato perplesso, ma una volta partiti – tirando la slitta – si sono calmati, evidenziando la loro spinta concentrata in avanti sulla neve...ho apprezzato la bellezza del movimento naturale e della loro forza come nelle poche immagini del video in bianco e nero Esquimaux Village (T3)

D'altronde la guida *Jorge* ha confermato l'importanza e la compagnia che i cani offrono nel presente ricordando il passato:

il conforto ed il supporto di essere con i miei cani quando sei fuori da solo è fondamentale, sei immerso nel silenzio e nel bianco della natura, con il vento alle spalle, è come fare un salto indietro nel tempo ai racconti di mio nonno (G1).

Quasi come la condivisione di una relazione non definita ma simbolica:

quando hai una lunga strada da percorrere su una slitta, può essere un duro lavoro, ma con i cani fai parte di una squadra che ti accompagna sulla strada, in realtà di tutta la vita, e loro stessi sono amici fedeli e riconoscenti (G1).

La relazione di amicizia tra esseri umani-animali si conferma dal fatto che molti residenti locali adottano i cani, in particolare quando non vengono più usati come cani da slitta dagli operatori turistici.

La natura selvaggia cruda e avvincente insieme alla luce generata dalla neve è un aspetto che mi piace; e poi l'idea di essere qui, a guidare una slitta a -9°, mi fa sentire come Susan Butcher... la famosa musher donna, la prima a vincere l'*Iditarod* tre anni consecutivi (T1).

L'esplosione del coinvolgimento delle donne negli sport canini competitivi è ormai di vecchia data se consideriamo che appunto la nota Butcher (1954 –2006) partecipò per la prima volta nel 1978 alla famosa gara estrema *Iditarod Trail Sled Dog Race* in Alaska. La visione del film *Alaska's Great Race – The Susan Butcher Story* (1985) ha reso noto aspetti sconosciuti sia del carattere di tale donna sia la correlazione tra il dominio delle donne in questi eventi e le relazioni con gli animali, tenendo conto anche della dimensione etica e dei diritti di queste creature non umane. In secondo luogo, risalta la motivazione principale per le donne che partecipano agli sport, ovvero il desiderio di creare una relazione in cui l'altro non umano condivide le loro preferenze sportive, principalmente il desiderio di interazione, di superamento della solitudine, la volontà di giocare insieme (Włodarczyk 2016), di sentirsi attivi e principalmente di essere una squadra mostrando cura verso i propri animali. Allo stesso tempo, forte ed evidente è il senso di libertà nella natura da condividere con gli animali:

In Norvegia, abbiamo questa parola che si chiama "*friluftsliv*", che significa "vita in aria libera", per noi il trasporto non motorizzato è importante con l'aiuto di cani energici ma è anche il piacere di avere la compagnia dei cani in luoghi altrimenti solitari (R1).

I cani da slitta rappresentano un patrimonio culturale della comunità locale, rafforzando l'identità collettiva e il legame con i luoghi storici del passato. Questa identità si esprime anche attraverso lo sport (Jæger, Viken 2014).

4.3. Mobilità e passione per gli animali: la cultura della natura

Per molte persone, avere un cane è un modo essenziale per vivere la vita. Le attività esperienziali che vendiamo come l'escursionismo estivo, la mountain bike, la slitta invernale e quella estiva, sono apprezzate maggiormente se realizzate con i cani (H1).

Rivestono un'importanza primaria i legami sociali e le emozioni condivise tra i cani e gli esseri umani, come i loro proprietari e clienti. L'etica della cura verso questi animali è fondamentale, sebbene si manifesti in gradi diversi di applicazione pratica (García-Rosell, Tallberg 2021, 115). Questi legami non solo rafforzano il benessere degli animali, ma contribuiscono anche al consolidamento delle relazioni sociali all'interno della comunità. Inoltre, l'attenzione etica nei confronti dei cani da slitta riflette valori culturali più ampi, evidenziando l'interconnessione tra benessere animale, identità comunitaria e pratiche sportive tradizionali (Figg. 2-3).

Il responsabile dell'allevamento (R2) narrando e descrivendo i suoi cani:

loro sono tutta la mia vita, mentalmente, fisicamente, tutto. Soprattutto ora che sta diventando buio per l'inverno boreale. Ma prima di poterti trasformare in un "husky umano", devi conoscere e vivere con gli *husky*.

Ecco che risulta fondamentale che i visitatori partecipino all'intero processo dell'esperienza turistica per comprendere al meglio il concetto di "cultura della natura" (Storey 2024). Molti studiosi concordano sul fatto che le concezioni della natura sono socialmente costruite, che variano in base alle determinazioni culturali e storiche (Descola, Pálsson 1996). Racconta una turista adulta (T4):

Quando sono arrivata dai cani il giorno del safari, avevo indossato un'enorme tuta per il freddo sopra i miei vestiti, così come guanti, stivali e occhiali. All'inizio non ero a mio agio. Nel girarmi attorno nel campo base ho notato che i cani erano tanti ed ognuno di essi aveva una casa in legno, non troppo piccola, con i loro nomi affissi vicino alla porta. Ho salutato Camo, Molly, Jord, tra molti altri (Figg. 4-5).



Figure 2-3. L'importanza del movimento e la cultura per la natura. Fonte: Foto dell'autrice. Levi, Finlandia, marzo 2023; Isole Svalbard, agosto 2023.

Incontrare i cani prima di iniziare l'escursione è fondamentale, perché essi hanno bisogno di sentirsi motivati: “vogliono correre, ma hanno anche bisogno di sentire che lo fanno per uno scopo”, ha raccontato la guida (G1). 4

Inoltre, la posizione di ogni cane nella squadra cambia ogni giorno. I cani posti alla fine della squadra assegnata alla slitta da trainare fanno il lavoro più pesante, ma i

cani davanti hanno il compito di guidarla. Questi cambiamenti garantiscono che nessun cane sia gravato ogni volta dello stesso pesante incarico (R2).

I visitatori devono rispettare i cani che li trasportano, generando così un movimento sia nello spazio sia nella sfera emotiva (Fig. 6). Parallelamente, gli allevatori devono dimostrare e garantire un trattamento etico degli animali durante il lavoro, comprese le implicazioni per



Figure 4-5. Incontrare e lasciare Pamela, Aino e Camo. Fonte: foto dell'autrice. Levi, Finlandia, 2023.

entrambi, sia i lavoratori umani che quelli non umani (García-Rosell, Hancock 2022). Continua la guida:

Una delle sensazioni più gratificanti è quando cambiano idea le persone che hanno paura dei cani. Ciò significa che siamo riusciti a ottenere una relazione tra l'ospite e il cane. E questa è l'unica cosa importante in esperienze simili (G1).

L'*husky safari* dura circa 45 minuti, offrendo ai visitatori un'esperienza coinvolgente e memorabile. Al termine del tour, i visitatori sono invitati a nutrire i cani ed a riportarli nei loro recinti. I cani sono trattati con amore e dedizione, rispettando la loro indole ed i loro bisogni. Successivamente, attorno ad un fuoco all'aperto, i visitatori possono gustare una cioccolata calda mentre coccolano i cani, quelli non troppo stanchi. Questa espe-

rienza permette un'interazione autentica e affettuosa con gli animali, arricchendo ulteriormente il legame tra i visitatori e i cani da slitta.

In effetti, la parte più difficile del viaggio di ritorno, mentre il cielo si ingrigiva con il luccichio del sole che ormai era quasi sparito, è stata la certezza che avremmo lasciato Pamela, Aino e Camo (T4).

5. Riflessioni e considerazioni finali

Il turismo è oggi parte integrante della Lapponia. È così che la maggior parte delle relazioni umane con i suoi paesaggi, con gli elementi naturali, con la fauna e i suoi prodotti culturali sono una realtà che genera valore da più punti di vista. Il valore della pratica del *dogsledding*



Figura 6. La conoscenza e la relazione con i cani. Fonte: foto dell'autrice. Isole Svalbard, 2023.

nella dimensione turistica e culturale dei territori artici evidenzia un potenziale asset per una fruizione turistica sostenibile – più sostenibile di altre pratiche invasive – nel quadro di aree fragili dal punto di vista naturale. Questa forma di mobilità originaria - oggi diventata un prodotto attrattivo nell'ambito del turismo sostenibile - favorisce lo sviluppo locale, l'economia circolare e la tutela dell'ambiente, contribuendo alla valorizzazione delle risorse del territorio ivi compresi le implicazioni positive nei confronti degli animali coinvolti. La scelta sempre più evidente da parte dei visitatori dell'escursione *safari husky* crea un indotto anche per molte altre attività, dalla richiesta di alloggi alla ristorazione, alla scoperta di espe-

rienze culturali e naturali, rendendo vitalità e sviluppo alle aree remote quali quelle artiche.

I cani da slitta o meglio la mobilità che essi permettono, rappresentano un patrimonio fondamentale e originario dell'identità dei popoli artici. Questa pratica è considerata una risorsa legata al turismo, uno sport, una rappresentazione simbolica o un segno distintivo di una comunità territoriale, direttamente collegata alla memoria sociale collettiva. Essa rappresenta il legame tra passato e presente, un insieme di significati, tradizioni, comportamenti e atteggiamenti necessari per comprendere il presente e garantire la continuità storica. I cani da slitta, dunque, rappresentano elementi del passato di una comunità che, combinando conservazione e innovazione nelle attività turistiche, dinamismo e creazione di nuove conoscenze sui luoghi, creano un significato sociale che genera e riproduce identità nella contemporaneità.

Inoltre, questa attività contribuisce alla promozione della cultura e delle tradizioni locali. Infatti crea una connessione culturale in quanto l'apprezzamento del paesaggio diventa anche un viaggio attraverso la storia e le abitudini di queste comunità, arricchendo l'esperienza turistica di un significato culturale profondo.

Altro aspetto è l'importanza degli elementi della natura, ovvero una motivazione da parte di visitatori e turisti a scegliere l'esperienza è l'esaltazione della relazione con i cani, in quanto rappresentanti della natura, relazione che riflette le percezioni, i valori e le connessioni emozionali con il mondo naturale nel suo complesso. Esplorare questa interconnessione fornisce una comprensione approfondita della complessità delle relazioni umane con l'ambiente naturale circostante remoto ed "incontaminato". Infatti, questo tipo di esperienza consente di apprezzare la bellezza del paesaggio artico in modo diretto e autentico. La silenziosità del mezzo di trasporto permette di godere ed apprezzare appieno dei suoni e dei colori naturali, aumentando la connessione emotiva con la natura dove la tranquillità e la vastità del paesaggio possono favorire momenti di riflessione e introspezione. A queste implicazioni si associa il rispetto dell'ambiente. L'uso dei cani da slitta, rispetto ad altri mezzi di trasporto motorizzati, ha un impatto ambientale ridotto. Questo favorisce una maggiore consapevolezza e apprezzamento dell'ecosistema locale, promuovendo il turismo sostenibile ed appunto il rispetto per la natura. Le guide che accompagnano i turisti nel *husky safari* condividono informazioni sulla flora, la fauna e la geografia del territorio. Questo non solo arricchisce l'esperienza ma educa anche i visitatori sull'importanza della conservazione dell'ambiente naturale.

L'esplorazione sul campo ha consentito di comprendere quanto l'esperienza *dogsledding* possa essere utile ed

attrattiva ai fini della conoscenza cultura-natura sebbene il risultato non sia automatico e potrebbe risultare una forma di “mercificazione” meramente turistica. Per questo motivo, sarebbe utile che a questa analisi potrebbero essere associati ed indagati altri aspetti, come la socialità e la formazione con gli animali, il benessere degli animali utilizzati come attrazione turistica, e l’approfondimento della conoscenza di queste attività come pratica sportiva. Inoltre, si potrebbe attuare un confronto con altre attività di trasporto turistico che coinvolgono diversi tipi di animali locali, come le renne, o con mezzi quale la motoslitte (*snowmobile safari*), che è diventata un mezzo di trasporto alternativo per un safari “avventuroso ed estremo”. Questo confronto potrebbe ampliare l’analisi e comprendere ulteriormente lo sviluppo del turismo in questi paesaggi e territori. Così facendo, si potrebbe realizzare un’analisi globale e variegata delle esperienze dei turisti, permettendo una visione completa di un modello esperienziale di turismo dei trasporti centrato sugli animali.

Riferimenti bibliografici

- Aktürk, G., Dastgerdi, A.S. (2021). Cultural Landscapes Under the Threat of Climate Change: A Systematic Study of Barriers to Resilience. *Sustainability*, 13(17), 9974. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13179974>
- Atha, M. (2020). Ephemeral Landscape. In Howard, P., Thompson, I., Waterton, E. (a cura di). *Routledge Companion to Landscape Studies*. London, Routledge, 210-19.
- Beeton, S. (2005). *Film Induced Tourism*. Clevedon, Channel View Publications.
- Benjaminsen, T.A., Svarstad H. (2008). Understanding traditionalist opposition to modernization: narrative production in a norwegian mountain conflict. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 90(1), 49-62. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2008.00275.x>
- Bonati, S., Tononi, M., Zanolin, G. (2021). Le geografie e l’approccio sociale alla natura. *Rivista Geografica Italiana*, 128(2), 5-20. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa2-2021oa12029>
- Bowler, D.E., Buyung-Ali, L.M., Knight, T.M., Pullin, A.S. (2010). A systematic review of evidence for the added benefits to health of exposure to natural environments. *BMC Public Health*, 10, 456. DOI: <https://doi.org/10.1186/1471-2458-10-456>
- Buller, H. (2012). One Slash of Light, then Gone: Animals as Movement. *Études Rurales*, 189, 139-54. DOI: <https://doi.org/10.4000/etudesrurales.9630>
- Castiglioni, B. (2022). *Paesaggio e società. Una prospettiva geografica*. Roma, Carocci editore.
- Castree, N. (2013). *Making Sense of Nature*. London, Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203503461>
- Castree, N., Braun, B. (2006). Constructing Rural Natures. In Cloke, P., Marsden, T., Mooney, P.H. (a cura di). *Handbook of Rural Studies*. London, Sage, 161-170.
- Chen, J.S. (2015). Tourism stakeholders attitudes toward sustainable development: A case in the Arctic. *Journal of Retailing and Consumer Service*, 22, 225-230. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2014.08.003>
- Cisani, M. (2020). *Paesaggi e Mobilità. Strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano, Franco Angeli.
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring Tourism Slow Mobilities. In Biasori L., Mazzini F., Rabbiosi C. (a cura di). *Reimagining Mobilities across the Humanities*. Abingdon, Routledge, 156-169. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003278672>
- Colombino, A., Palladino, P. (2019). In the blink of an eye: human and non-human animals, movement, and bio-political existence. *Angelaki*, 24(6), 168-183. DOI: <https://doi.org/10.1080/0969725X.2019.1684708>
- Cornut, P., Swyngedouw, E. (2000). Approaching the society-nature dialectic: a plea for a geographical study of the environment. *Belgeo*, 1-2-3-4, 37-46. DOI: <https://doi.org/10.4000/belgeo.13873>
- Cresswell, T. (2006). The right to mobility: the production of mobility in the courtroom. *Antipode*, 38(4), 735-754. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2006.00474.x>
- Demeritt, D. (2002). What is the ‘Social Construction of Nature’? A typology and sympathetic critique. *Progress in Human Geography* 26(6), 767-790. DOI: <https://doi.org/10.1191/0309132502ph402oa>
- Descola, P., Pálsson, G. (1996). *Nature and Society. Anthropological perspectives*. New York, Routledge.
- Falaix, L. (2012). Les sports de nature dans le département des Landes: Du développement maîtrisé à la mobilisation d’une “ressource territoriale”. *Annales de Géographie*, 686(4), 410-432. DOI: 10.3917/ag.686.0410
- Fennell, D.A. (2013). Tourism and Animal Welfare. *Tourism Recreation Research*, 38(3), 325-340. DOI: <https://doi.org/10.1080/02508281.2013.11081757>
- Fesenko, I., García-Rosell, J-C. (2019). An acoustic perspective on nature-based tourism experience: The soundscape of dog sledding, Lapland. *Matkailututkimus*, 15(1), 88-92. DOI: <https://doi.org/10.33351/mt.84315>

- Finlay, J., Franke T., McKay, H., Sims-Gould, J. (2015). Therapeutic landscapes and wellbeing in later life: Impacts of blue and green spaces for older adults. *Health & Place*, 34, 97-106. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2015.05.001>
- García-Rosell, J.C., Äijälä, M. (2018). Animal-based Tourism in Lapland. In Ojuva, J. (a cura di). *Animal Welfare in Tourism Services: Examples and Practical Tips for the Well-being of Animals used for Tourism in Lapland*. Rovaniemi, Lapland University of Applied Sciences, 10-24.
- García-Rosell, J.C., Hancock, P. (2022). Working Animals, Ethics and Critical Theory. In Thomas, N. (a cura di). *Animals and Business Ethics*. Cham, Palgrave Macmillan, 91-110.
- García-Rosell J-C., Tallberg L. (2021). Animals as tourism stakeholders: Huskies, reindeer, and horses working in Lapland. In Rickly J.M., Kline C. (a cura di) *Exploring non-human work in tourism: From beasts of burden to animal ambassadors*. Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbourg, 103-122. DOI: <https://doi.org/10.1515/9783110664058-007>
- Gatrell, A.C. (2013). Therapeutic mobilities: walking and 'steps' to wellbeing and health. *Health & Place*, 22, 98-106. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.04.002>
- Gold, J.R., Gold, M.M. (2020). The field and the frame: landscape, film and popular culture. In Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., (a cura di). *Routledge Companion to Landscape Studies*. London, Routledge, 210-219.
- Granås, B. (2018). Destinizing Finnmark: Place making through dogsledding. *Annals of Tourism Research*, 72, 48-57. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.05.005>
- Grindsted, T.S., Holm, J., Sørensen, F., Nielsen T.T., Byrnak-Storm, N., Jensen, J.F., (2023). Conflicting landscapes – integrating sustainable tourism in nature park developments. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 106(4), 460-479. DOI: <https://doi.org/10.1080/04353684.2023.2280262>
- Hall, C.M., Müller, D.K., Saarinen, J. (2009). *Nordic tourism issues and cases*. Bristol, Channel View.
- Hansson, H., Ryall, A. (2017). Introduction: Environmental, Exotic, Everyday Arctic. In Hansson, H., Ryall, A. (a cura di). *Arctic Modernities: The Environmental, the Exotic and the Everyday*. Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 1-13.
- Haraway, D.J. (1991). *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature*. London, 1991.
- Hartig, T., Mitchell, R., de Frumkin, V.S.H. (2014). Nature and Health. *Annual Review of Public Health*, 35, 207-228. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-032013-182443>
- Hawkins, S., Beyers, R., Carver, S., Convery, I. (2022). Introduction: What's is rewilding? In Hawkins, S., Convery, I., Carver, S., Beyers, R. (a cura di). *Routledge Handbook of Rewilding*. Abingdon, Routledge, 3-10.
- Hehir, C., Scarles, C., Wyles, K.J., Kantenbacher, J. (2023). Last chance for wildlife: making tourism count for conservation. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(5), 1271-1291. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2022.2049804>
- Iannucci, G., Martellozzo, F., Randelli F. (2022). Sustainable Development of Rural Areas: A Dynamic Model in Between Tourism Exploitation and Landscape Decline. *Journal of Evolutionary Economics* 32, 991-1016. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00191-022-00785-4>
- Iaquinto, B.L. (2020). Understanding the place-making practices of backpackers. *Tourist Studies*, 20(3), 336-353. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797620927308>
- Jæger K., Viken A. (2014). Sled dog racing and tourism development in Finnmark. A symbiotic relationship. In Viken A., Granas, B. (a cura di). *Destination development in tourism: Turns and tactics*. Farnham, Ashgate, 131-152.
- MacKerron, G., Mourato, S. (2013). Happiness is greater in natural environments. *Global Environmental Change*, 23(5), 992-1000. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.03.010>
- Maller, C., Mumaw, L., Cooke, B. (2019). Health and social benefits of living with "wild" nature. In Pettorelli, N., Durant, S., Du Toit, J. (a cura di). *Rewilding*. Oxford, Cambridge University Press, 165-181.
- Massen, J., Sterck, E., de Vos, H. (2010). Close social associations in animals and humans: functions and mechanisms of friendship. *Behaviour*, 147(11), 1379-1412. DOI: <https://doi.org/10.1163/000579510X528224>
- Marjavaara, R., Nilsson, R.O., Müller, D.K. (2022). The arctification of northern tourism: a longitudinal geographical analysis of firm names in Sweden. *Polar Geography*, 45(2), 119-136. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2022.2032449>
- Nilsson, R.O., Demiroglu, O.C. (2024). Impacts of climate change on dogsledding recreation and tourism in Arctic Sweden. *International Journal of Biometeorology*, 68(3), 595-611. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00484-023-02542-z>

- Pavione, E., Pezzetti, R., Gazzola, P. (2017). The Role of "Slow Territories" in the Development of Sustainable Tourism. In *Proceedings 7th International Scientific Forum, ISF 2017*. Oxford, UK, ESI, 238-248.
- Portegies, A. (2010). Places on my Mind: Exploring Contextuality in Film in between the Global and the Local. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 7(1), 47-58, DOI: <https://doi.org/10.1080/14790530903522622>
- Privitera, D. (2021). Esplorando i paesaggi artici: un viaggio tra il virtuale ed il reale alla ricerca dell'aurora boreale. In Messina G., D'Agostino L. (a cura di). *Configurazioni e trasfigurazioni. Discorsi sul paesaggio mediato*. Torino, Nuova Trauben, 31-43.
- Pucher, J., Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
- Rantala, O., de la Barre, S., Granås, B., Þór Jóhannesson, G., Müller, D.K., Saarinen, J., Tervo-Kankare, K., Maher P.T., Niskala, M. (2019). *Arctic tourism in times of change: Seasonality*. Copenhagen, Nordic Council of Ministers.
- Regional Council of Lapland (2024). Disponibile al link: <https://www.lapinliitto.fi/en/>
- Rhoden, S., Kaaristo, M. (2020). Mobile landscapes and transport tourism: the visual experience of mobility during cruises and coach tours. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 14(3), 307-319. DOI: <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-01-2020-0036>
- Saarinen, J., Gill, M.A. (2019). Introduction: Placing Resilience in the Sustainability Frame. In Saarinen, J., Gill, M.A. (a cura di). *Resilient Destinations and Tourism: Governance Strategies in the Transition Towards Sustainability in Tourism*. London, Routledge, 3-12.
- Schweigart, N. (2024). Mapping the role of animal welfare in tourism: examining discourses in tourism research and beyond using a bibliometric co-occurrence analysis of author keywords. *Journal of Ecotourism*, 23(4), 740-767. DOI: <https://doi.org/10.1080/14724049.2024.2319221>
- Sørensen, F., Grindsted T. S. (2021). Sustainability Approaches and Nature Tourism Development. *Annals of Tourism Research*, 91, 103307. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103307>
- Storey, J. (2024). Culture and nature. In Storey, J. (a cura di). *Cultural Theory and Popular Culture. An introduction*. London, Routledge, 270-284.
- Toivanen, A. (2021). On the move in the (post)colonial metropolis: The Paris Metro in Francophone African and Afrodiasporic fiction. *Urban Studies*, 60(15), 1-17. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098021105397>
- Ulrich, R.S. (1993). Biophilia, Biophobia and natural Landscape. In Kellert, S.R., Wilson, E.O., (a cura di). *The Biophilia Hypothesis*. Island Press, Washington DC, 73-137.
- United Nations (2018). *Tracking progress towards inclusive, safe, resilient and sustainable cities and human settlements, SDG11 Synthesis report*. Disponibile al link: <https://unhabitat.org/>
- Van der Ploeg, J. D. (2018). Introduction to Part Fourteen: Rural Natures and their Co-Production. In Marsden, T. (a cura di). *The SAGE Handbook of Nature: Three Volume Set*. London, Sage Publications Ltd, 1435-1447. DOI: <https://doi.org/10.4135/9781473983007>
- Varley, P., Semple T. (2015). Nordic slow adventure: Explorations in time and nature. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 15(1), 73-90. DOI: <https://doi.org/10.1080/15022250.2015.1028142>
- Viken, A., Granås, B. (2014). Dimensions of tourism destinations. In Viken, A., Brynhild, G. (a cura di). *Destination development in tourism: Turns and tactics*. Farnham, Ashgate, 1-20.
- Visitory (2024). *Tourism and Accommodation Statistics*. Disponibile al link: <https://visitory.io/en>
- Waade, A.M. (2020). Arctic Noir on Screen: Midnight Sun (2016-) as a Mix of Geopolitical Criticism and Spectacular, Mythical Landscapes. In Badley, L., Nestingen, A., Seppälä, J. (a cura di). *Nordic Noir, Adaptation, Appropriation*. Switzerland AG, Palgrave Macmillan, 37-54. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-38658-0>
- Wilson, E., Hollinshead, K. (2015). Qualitative tourism research: Opportunities in the emergent soft sciences. *Annals of Tourism Research*, 54, 30-47. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.06.001>
- Włodarczyk, J. (2016). Post-Communist Canine: A Feminist Approach to Women and Dogs in Canine Performance Sports in Poland. *Society & animals*, 24, 129-152. DOI: <https://doi.org/10.1163/15685306-12341398>



Citation: Vincenti, G. (2025). Viaggi e pellegrinaggi attraverso la “campagna romana”: riflessioni sul turismo lento in una terra di transito. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 145-155. doi: 10.36253/bsgi-7504

© 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.

Viaggi e pellegrinaggi attraverso la “campagna romana”: riflessioni sul turismo lento in una terra di transito

Journeys and Pilgrimages Through the “Roman Countryside”: Reflections on Slow Tourism in a Land of Transit

GIULIA VINCENTI

Università degli Studi di Messina, Italia
E-mail: giulia.vincenti@unime.it

Abstract. In both historical and contemporary contexts, Rome has represented a point of convergence in the imagination of travellers and pilgrims, encompassing landscapes, countryside, and the intermediate phase of the journey known as “territorial transit”. The journey to Rome was viewed as both an obligation and an obstacle, creating a sense of “desert” in the surrounding areas. Following a general overview, the analysis shifts to contemporary dynamics, considering pilgrimage as a form of slow travel with a deeper connection to the traversed space. The potential for landscape and environmental revitalization through walking experiences is explored, with a focus on spatial contexts considered marginal, specifically the Tuscia Viterbese. The study focuses on the internal area of “Alta Tuscia - Antica Città di Castro,” aiming to identify potential elements of synergy between slow tourism and the development of internal areas.

Keywords: pilgrimage, slow travel, desert, Rome, Tuscia viterbese.

Riassunto. In passato, ma anche nella realtà contemporanea, Roma ha rappresentato un punto di convergenza nell’immaginario di viaggiatori e pellegrini, includendo paesaggio, campagna e la fase intermedia del viaggio nota come “transito territoriale”. La via per Roma era vista come un obbligo e un ostacolo tra il viaggiatore e la “meta delle mete”, generando una percezione di “deserto” nelle aree circostanti. L’analisi quindi dopo una disamina generale si sposta sulle dinamiche contemporanee, considerando il viaggio-pellegrinaggio come una forma di viaggio lento con una connessione più intima allo spazio attraversato. Si esplora la possibilità di ri-vitalizzazione paesaggistico-ambientale legata all’esperienza del cammino, con un focus su contesti spaziali considerati marginali, in particolare sulla Tuscia viterbese. L’attenzione è rivolta all’area interna “Alta Tuscia - Antica Città di Castro”, cercando di individuare possibili elementi di dialogo tra il turismo lento e lo sviluppo delle aree interne.

Parole chiave: pellegrinaggio, viaggio lento, deserto, Roma, Tuscia viterbese.

1. Introduzione

Se si considera la marginalità come uno stato dinamico piuttosto che una caratteristica stabile e immutabile di una zona, non si può etichettare un luogo come marginale solo per le sue caratteristiche fisiche o la distanza geografica da un centro. Il concetto di margine può essere inteso non solo come isolamento geografico, ma anche come isolamento “relazionale” di certi territori distanti dai centri principali (Bock 2016). Questo approccio complesso allo spazio e alle sue interazioni si inserisce nel contesto del concetto di prossimità, che comprende le relazioni politiche, sociali, culturali ed economiche tra i luoghi (Boschma 2005). Questo concetto solleva la questione di come le politiche pubbliche che mirano a intervenire sulle disuguaglianze spaziali non possano limitarsi a ridurre la distanza fisica tra i luoghi (Moscarelli 2020).

Da queste basi teoriche nasce l'intenzione di esplorare possibili azioni per ridurre la distanza relazionale tra i luoghi. L'intersezione tra marginalità e turismo non è nuova, sia a livello internazionale (Espon 2017; Pelc 2018) sia in Italia, soprattutto riguardo alle aree interne (Ferrari, Cavuta 2018; Meini 2019). L'articolo propone due principali direttrici: una riguarda il turismo, visto non solo come occasione di marketing territoriale, ma come possibile leva per ripensare la pianificazione dei luoghi; l'altra riguarda il viaggio a piedi, che offre una dimensione territoriale capace di connettere i luoghi attraversati. L'idea è che i progetti di mobilità lenta non rappresentino semplicemente un'opportunità di sviluppo turistico ed economico, ma possano creare nuove relazioni tra i luoghi attraversati, contrastando le disuguaglianze spaziali. In tale contesto, la riflessione si concentra sui viaggi devozionali e sulla loro relazione con la città di Roma e il suo contesto. La città, con la sua sfaccettata identità, è stata, come noto, un crocevia storico per pellegrini e differenti tipologie di viaggiatori. Peculiare nell'ambito dei viaggi a Roma è il fatto che il percorso di avvicinamento alla città, soprattutto nella sua fase conclusiva, costituisca un dovere, un impegno, talvolta persino un fastidio o un ostacolo tra il viaggiatore e il raggiungimento della “meta delle mete”. Il concetto di “deserto” che nel tempo è stato associato al territorio circostante Roma ha assunto una dimensione simbolica, creando una frattura spaziale e percettiva tra i territori del transito e la destinazione finale.

Partendo da queste istanze, il contributo volge lo sguardo al contesto delle dinamiche contemporanee, in cui il viaggio-pellegrinaggio può considerarsi una declinazione del viaggio lento, caratterizzata da una connessione più intima con lo spazio attraversato, e un possi-

bile contributo a un cambio di approccio esperienziale rispetto al passato in ottica di relazioni tra i luoghi. In tal senso, questa analisi intende esaminare la possibilità di ri-vitalizzazione paesaggistico-ambientale legata all'esperienza del cammino, in particolare per contesti spaziali considerati marginali. Per questo motivo, è parso interessante soffermare l'attenzione sul territorio della Tuscia viterbese, zona di transito tra la Toscana e Roma, e in particolare sull'area interna “Alta Tuscia - Antica Città di Castro”, per individuare possibili elementi di dialogo tra turismo lento e sviluppo delle aree interne.

2. Pellegrinaggi e cammini: da vie antiche a percorsi moderni

La storia del viaggio offre un punto di vista privilegiato per osservare le società e i loro contatti a livello di mercati, economie, strutture politiche e civili. Il viaggio, infatti, emerge come un elemento centrale nelle trasformazioni storiche, soprattutto nei processi di costruzione dell'identità e nei rapporti di inclusione ed esclusione tra diversi gruppi sociali. (Leed 2007). Diversi motivi hanno spinto e spingono le persone a viaggiare: il desiderio di esplorare ciò che si trova al di là dei confini quotidiani, la necessità di stabilire nuovi rapporti economici, sociali, politici e culturali, oltre alla ricerca dei luoghi della fede (Platania 2003).

Il viaggio religioso ha per lungo tempo rappresentato una delle motivazioni principali che hanno spinto l'uomo a mettersi per via e il pellegrinaggio si è posto come una dei fenomeni religiosi e culturali più diffusi nonché tratto comune delle maggiori religioni del mondo (Jackowski, Smith 1992; Mazza 2007).

È importante, tuttavia, sottolineare come tale fenomeno non sia statico: il pellegrinaggio medievale, motivato dalla fede religiosa e caratterizzato da pratiche ascetiche e penitenziali, nonché da un profondo senso di inquietudine, ha cambiato forma con la secolarizzazione della cultura europea (Berti 2012).

L'interesse per il pellegrinaggio si è evoluto e il modo in cui le persone vedono e vivono questa esperienza appare influenzato da istanze che mettono in risalto una diversità di approcci e interpretazioni. Stanno emergendo evidenti differenze tra il vecchio modo di vedere il pellegrinaggio, che enfatizzava esclusivamente gli aspetti religiosi, e le nuove ricerche che promuovono modelli di viaggio secolari (non religiosi): il pellegrinaggio motivato unicamente da ragioni religiose non è più un paradigma adeguato a una lettura del fenomeno, ma è necessario considerare anche il pellegrinaggio secolare (Collins-Kreiner 2010). Questa evoluzione non implica l'assenza

di similitudini con i pellegrinaggi del passato. Ancora oggi, ci sono elementi spirituali e modalità di viaggio che ricordano l'antico viandante, come la preferenza per camminare a piedi e il desiderio di mantenere un contatto diretto con la terra, evitando strutture che facilitano il viaggio e senza intermediari (Bartolomei 2009). Un contributo alle modificazioni dei paradigmi e delle teorie sul pellegrinaggio e il turismo religioso deriva anche dai significativi cambiamenti che lo stesso concetto di viaggio ha subito negli ultimi decenni, andando a includere istanze quali la ricerca di un benessere fisico e psicologico rinnovato con il conseguente emergere di nuove esperienze turistiche che valorizzano la dimensione culturale oltre che quella spirituale (De Salvo 2015).

Mentre quindi in passato il pellegrinaggio era essenzialmente un atto di devozione religiosa, oggi è spesso una ricerca di significato personale. Coloro che viaggiano al di fuori di un contesto religioso tradizionale sono spesso motivati dalla necessità di introspezione e di trovare una sicurezza interiore. Questo li aiuta a gestire meglio la vita quotidiana con serenità e saggezza (Barber 1993).

Questa tendenza ha portato il viaggiatore contemporaneo a preferire percorsi e itinerari piuttosto che visitare siti culturali estremamente famosi. Questi percorsi e itinerari uniscono vari elementi del patrimonio culturale materiale e immateriale, inclusi paesaggi ed elementi che rappresentano l'identità locale o esperienze umane significative. I percorsi sono solitamente di lunghezza medio-breve e, se legati alla religione, spesso recuperano antichi cammini devozionali locali. Gli itinerari, invece, sono di lunghezza medio-lunga e variano nello spazio e nel tempo. Questi spesso utilizzano, in tutto o in parte, percorsi già esistenti e tracciano strade che includono vie storiche di comunicazione. Inoltre, comprendono elementi del patrimonio culturale che mostrano le relazioni e le influenze condivise per lungo tempo da diversi gruppi culturali (Trono, Oliva 2013). Gli itinerari si sviluppano a livello nazionale e internazionale seguendo antiche vie, come quelle dei pellegrinaggi, dei commerci e delle grandi rotte marittime. Oggi, queste vie sono percorse non solo per il loro valore storico, ma anche per il loro significato psicologico e spirituale.

In base a quanto affermato, il fattore umano appare dunque un elemento essenziale per ragionare di cammini e strade, tenendo conto della realtà, degli aspetti materiali e immateriali e della molteplicità dei suoi utilizzi. L'*homo viator*, infatti, con ogni suo spostamento traccia il proprio cammino e contribuisce a plasmare lo spazio stradale. Già Paul Vidal de La Blache (1908) suggeriva di associare la strada a un tipo di circolazione. Lucien Febvre riprese questa idea (1922) distinguendo le strade politiche da quelle commerciali, religiose e

intellettuali. All'inizio degli anni Duemila, Georges Livet (2005) ha offerto una prospettiva simile per il periodo medievale nella sua ultima sintesi sulla storia delle strade, sottolineando i due motori principali degli spostamenti: la fede e il commercio. È possibile quindi osservare come i percorsi riflettano le trasformazioni territoriali agendo come una sorta di “Cartografia senza carte” (Nuti 2008), stratificandosi nel corso dei secoli e rivelando cambiamenti culturali e fisici significativi.

Nella prospettiva del presente lavoro l'attenzione è rivolta ai viaggi verso e attraverso Roma, con specifico riferimento al territorio della Tuscia.

Storicamente, la Tuscia è stata la principale via di passaggio per coloro che viaggiavano da nord a Roma via terra, per motivi religiosi, culturali, di svago, d'affari, politici o diplomatici. Sebbene esistessero altri percorsi, come la via Lauretana che scendeva lungo l'Adriatico passando per l'Umbria, la documentazione letteraria (Mosca 2002; Esch 1998) indica che la via attraverso la Tuscia, proveniente da Toscana e Siena, era la più frequentata. Questo percorso seguiva la via Francigena e la via Cassia, due vie di comunicazione sovraregionali che spesso si sovrapponevano o erano molto vicine tra loro, mantenendo un legame con l'antica via Cassia romana. La via Cassia, derivata dalla rete stradale romana, rimaneva una strada ben definita nonostante le modifiche nel corso dei secoli, con strutture architettoniche significative come ponti e terrapieni. Al contrario, la Francigena non era un'unica strada, ma un insieme di percorsi variabili usati principalmente dai pellegrini e altri viaggiatori. Questi cammini si formarono durante il periodo longobardo e variarono nel tempo e nelle stagioni, adattandosi alle condizioni del terreno. Lungo questi percorsi, si trovavano stazioni obbligate come ponti, guadi, santuari e strutture di accoglienza per i pellegrini (Mazza 1992).

Durante il Medioevo e l'età moderna, chi percorreva la Cassia usava mezzi di trasporto rapidi come carrozze, cavalli o vetture postali, mentre i meno abbienti continuavano a viaggiare a piedi o con animali da soma. Questa distinzione nei mezzi di trasporto influenzava anche la percezione della distanza che separava da Roma: i viaggiatori su mezzi veloci si sentivano prossimi all'arrivo, concentrando le loro aspettative su Roma, mentre il paesaggio perdeva interesse man mano che si avvicinavano alla “città eterna”.

3. Roma e il suo deserto

Quella che è stata definita una calamita di pietra (Pifferi 2017) nel corso dei secoli ha attirato a sé una vasta gamma di viaggiatori: politici, pellegrini, artisti,

letterati e intellettuali. Nonostante la diminuzione della centralità politica della corte papale, Roma ha continuato a essere il centro gravitazionale per i viaggiatori, anche in contesti non esclusivamente legati alla religione cattolica.

Da sempre il viaggio a Roma può essere caratterizzato da un trittico tipologico che cerca di organizzare e definire in modo completo l'esperienza del viaggio verso la città eterna. Questa triade, spesso fusa e confusa, può essere generalmente associata alle finalità politico-diplomatiche, religiose e culturali che Roma ha veicolato e attratto nel corso dei secoli. La città, al di là del tempo, mescola e sovrappone materialmente e idealmente atmosfere, mondi, epoche, suggestioni, simboli e personaggi diversi. Come affermava Goethe nel suo *Viaggio in Italia*, a Roma si legge la storia in modo unico, poiché sembra essere letta dal di dentro al di fuori, con tutto ciò che si dispone intorno a noi e riprende il suo cammino da noi¹. Si tratta di una città unica e atipica per il viaggiatore: le tre anime che agiscono e interagiscono a Roma attirano viaggiatori delle più diverse tipologie. C'è la Roma sede del vicario di Cristo e dei corpi dei martiri, che con il fenomeno del Giubileo ha sistematizzato il viaggio santo, il pellegrinaggio votivo, l'espiazione dei peccati e la ricerca del cielo in terra. In secondo luogo, c'è la Roma sede papale e centro del potere temporale, che ha sempre attratto viaggiatori di natura diplomatico-politica come re, regine, principi, ambasciatori. Infine, c'è la Roma della storia e della cultura, quella dei grandi artisti e intellettuali che rappresentano il culmine di una tipologia di viaggio educativa e turistica, il viaggio come *exercice profitable*, per citare Montaigne, e non più come costrizione o imposizione divina (Pifferi 2017).

A causa di questa sua rilevanza particolare, Roma è andata assimilando nella percezione collettiva tutto ciò che la circonda: il paesaggio, la campagna e soprattutto quella fase intermedia del viaggio comunemente chiamata "transito territoriale". La strada verso Roma rappresentava (e rappresenta), soprattutto nel suo tratto finale, un dovere, uno sforzo, talvolta persino un fastidio o un ostacolo che si frappone tra il viaggiatore e il raggiungimento di quella che, per le caratteristiche evidenziate, può considerarsi "meta delle mete". Questo meccanismo percettivo ha reso il motivo del deserto che circonda la città eterna una tematica ricorrente nella letteratura di viaggio a Roma, specialmente tra i viaggiatori stranieri che, pro-

venienti dal Nord dopo un lungo percorso, giungevano alla città. Inizialmente basato sulla reale situazione di spopolamento nelle zone limitrofe di Roma, questo concetto si è trasformato in un elemento narrativo ricco di forti e profonde suggestioni. Il deserto intorno allo spazio adiacente alla città era innanzitutto un dato oggettivo e storico, ma ha acquisito forza metaforica attraverso l'immagine dell'intera campagna romana descritta per esempio come un deserto d'Arabia da Chateaubriand che in una lettera del 27 giugno 1803 scriveva: "Arrivato mentre il sole tramontava, ho trovato tutta la popolazione che si dirigeva verso l'Arabia deserta alle porte di Roma" (Chateaubriand 1829)². Questa immagine del deserto attorno a Roma svolge una fondamentale funzione ideologico-immaginifica nella percezione della città da parte dei viaggiatori, come emerge anche da altre forme letterarie come la poesia e il romanzo. Il concetto del deserto, in questo contesto, crea un *topos* letterario che, secondo De Caprio (1998), svolge un ruolo significativo nella rappresentazione di Roma da parte dei viaggiatori, ricorrendo frequentemente senza sostanziali variazioni in diverse opere letterarie. La preoccupazione per la destinazione finale e la rappresentazione del deserto sono elementi chiave nella letteratura di viaggio romana: il primo è collegato alle aspettative del viaggiatore per una città tanto attesa, mentre il secondo assume un significato simbolico segnando una rottura tra Roma e il contesto storico-geografico italiano fino a quel momento esperito dal viaggiatore. Questo deserto rappresenta così una frattura sia spaziale che temporale tra l'ambiente quotidiano del soggetto viaggiante e uno spazio "altro" (De Caprio 2007, 106). È importante sottolineare che questi due aspetti favoriscono una visione centrata su Roma, soprattutto per i viaggiatori dei secoli XVIII e XIX. Il concetto di deserto, che non si limitava ai territori subito intorno a Roma, ma si estendeva toccando principalmente alle aree a nord della città ha progressivamente condotto a una trascuratezza del paesaggio laziale. Questo paesaggio è oggetto di osservazioni fugaci e distratte, con brevi annotazioni specifiche sull'ambiente, poiché tutte le aspettative sono concentrate sull'arrivo imminente; la meta, ovvero Roma, assorbe il viaggio, consumandolo prima di essere raggiunta (De Caprio 2007). I resoconti dei viaggiatori spesso evidenziano il fenomeno della proiezione dell'attenzione in avanti, che rende i territori attraversati virtualmente invisibili. Questo deserto, come accennato, si estende oltre i territori immediatamente circostanti, coprendo l'intero territorio da Viterbo a Roma e oltre, dove sembra non ci sia nulla di degno di osservazione.

¹ "[...] la storia, osserverò in particolare, si legge qui ben diversamente che nel resto del mondo. Altrove, si legge dal di fuori al di dentro: ma qui sembra di leggerla dal di dentro al di fuori; tutto si schiera intorno a noi e tutto riprende il suo cammino da noi. E ciò vale non soltanto per la storia romana, ma anche per la storia universale." Goethe, W. (1998). *Viaggio in Italia*. Milano, Garzanti. La lettera è del 29 dicembre 1786.

² traduzione italiana in *Opere Varie del Visconte Chateaubriand recate in italiano*, Vol. X, Girolamo Tasso, Venezia 1829, 23.

In questo contesto il viaggiatore-pellegrino assume una connotazione particolare. Egli infatti si muove lentamente, il suo punto focale non è ancora centrato sull'arrivo, ma piuttosto sul percorso stesso, il cammino che si sviluppa passo dopo passo. La lentezza intrinseca nel procedere del pellegrino contribuisce a percepire l'arrivo a Roma come ancora abbastanza distante nel tempo. L'ansia della mèta si stempera in una tensione spirituale che anima l'intero itinerario. In questo modo, il pellegrino stabilisce un legame più intimo con lo spazio attraversato, mantenendo la visibilità dell'ambiente e il contatto con l'anima dei luoghi (Hillman 2004) grazie alle memorie storiche e religiose disseminate lungo il percorso.

Risiede pertanto nel rinnovato interesse per la mobilità lenta, l'idea di riflettere sul possibile legame tra viaggiatori lenti del passato, come i pellegrini, con gli *slow traveller* contemporanei, e sul possibile contributo delle dinamiche turistiche attuali alla valorizzazione materiale e percettiva del territorio che collega la partenza alla destinazione. Appare interessante quindi provare a esplorare la connessione tra lo sviluppo turistico, in particolare sul turismo lento, e lo sviluppo territoriale, focalizzandosi su aree considerate “fragili” o “marginali”.

4. Tuscia, terra di transito

Nello specifico la presente riflessione intende muoversi nel contesto della Tuscia viterbese, terra di transito per flussi, turistici e non, da e verso la capitale. Per un lungo periodo, il principale collegamento stradale tra la Toscana e Roma era la Via Cassia, che attraversava integralmente la Tuscia e passava vicino a Viterbo, rendendo questa regione nota come una zona di transito. Questo riguardava non solo il traffico locale o quello tra Roma e Viterbo, ma anche il flusso nazionale di turisti da e verso la capitale (Vona, Zaccheo 2007). Tuttavia, questa situazione ha subito un cambiamento significativo con l'apertura dell'Autostrada del Sole nei primi anni Sessanta. Le amministrazioni locali, probabilmente nel solco della tradizionale tendenza della Tuscia di preservare la sua autonomia, hanno stabilito di far passare l'autostrada per Orte, situata a circa 30 km da Viterbo, in modo che sfiori solo marginalmente il suo territorio. Questa scelta ha dirottato la maggior parte dei viaggiatori provenienti dal Nord e diretti al Centro-Sud verso l'autostrada, allontanandoli dalla Via Cassia. Di conseguenza, Viterbo si è ritrovata nuovamente in una posizione decentrata rispetto alle principali vie di comunicazione italiane, sia stradali che autostradali, come già accaduto in passato con le ferrovie. La costruzione dell'autostrada lontano da Viterbo rappresenta probabilmente l'ultima manifesta-

zione di una tendenza che ha radici in un passato piuttosto remoto (Bentivoglio, Valtieri 1993).

Questo stato storico di marginalità rispetto ai flussi di traffico ha rappresentato senza dubbio un ostacolo per lo sviluppo del turismo moderno, il quale richiede collegamenti facili e rapidi, nonché una vasta e variegata gamma di strutture ricettive. Tuttavia, questa stessa situazione ha anche preservato in gran parte l'ambiente naturale e il paesaggio da eccessive modifiche umane, consentendo la conservazione di tradizioni, culture e caratteristiche distintive della vita sociale. Di conseguenza, questo antico svantaggio può trasformarsi in un'opportunità potenziale; se inizialmente rappresenta il costo delle carenze infrastrutturali moderne, offre anche il vantaggio di una risorsa preziosa e quasi incontaminata, composta da un patrimonio naturale, paesaggistico, storico, culturale e artistico che necessita di essere valorizzato e gestito in modo appropriato. In questo contesto, la lentezza può emergere come un nuovo modello possibile per vivere i luoghi, dove paesaggio, arte, memorie storiche e religiose dell'antico si intrecciano, evocando risonanze interiori. In tale prospettiva la rivitalizzazione paesaggistica ambientale può passare proprio dalla valorizzazione del transito e delle sue pratiche “slow”, recuperando conoscenze e abilità del viaggiare lento che hanno contraddistinto questi territori. Il turismo lento può emergere come un modo di attraversare i territori, consentendo una conoscenza approfondita delle loro caratteristiche, ritmi e stili di vita. Oltre a essere un'opportunità di sviluppo sostenibile, suggerisce un modello di turismo integrato e incentrato sulla condivisione dello spazio anziché sul suo sfruttamento.

Quanto evidenziato si inserisce nel quadro di un incremento dell'interesse per forme di mobilità descritte come “lente” (Cisani, Visentin 2021), “dolci” (Di Marcello 2015) o anche “silenziose” (Paragano, Vincenti 2021). A partire dalla fase del cosiddetto “mobility turn” (Sheller, Urry 2006), molte riflessioni si sono concentrate non solo sul significato della mobilità in generale, ma anche su modalità di spostamento alternative, esplorandone le potenzialità e i vantaggi. Le forme di mobilità lenta, in particolare, suscitano un notevole interesse, soprattutto in relazione al paesaggio, diventando una prospettiva privilegiata di osservazione (Paragano, Vincenti 2021). Questa pratica, per il suo carattere immersivo, consente un rapporto intenso con il paesaggio, fungendo anche da modalità di tutela, canale educativo e opportunità narrativa per i territori (De Vecchis 2014). Parallelamente agli approfondimenti scientifici, si osserva una crescita di pratiche e politiche legate alle diverse forme di mobilità lenta, dalla promozione di percorsi pedonali e ciclabili all'implementazione di interventi da parte di attori

diversi (Castiglioni et al. 2020). Le forme di mobilità lenta sono emerse come mezzi di riscoperta del paesaggio, per le possibilità di contatto con paesaggi remoti o diversi dal contesto urbano comune che sono in grado di offrire, dando origine a particolari manifestazioni turistiche. Luoghi come le aree montane, i borghi e le zone rurali cercano così di plasmare o rimodulare la propria identità in risposta a tali richieste, orientando le trasformazioni del territorio in chiave turistica. Se consideriamo la marginalità territoriale come una disuguaglianza nella relazione tra centri e aree interne, come suggerito da Moscarelli (2021), diventa imperativo pensare allo sviluppo di progetti che ri-configurino tale dinamica. In questo contesto, le vie turistiche lente emergono come possibili assi attorno ai quali esplorare nuove relazioni tra i diversi territori. La deliberata lentezza di tali percorsi crea una connessione significativa tra i poli e le aree interne, attribuendo valore e importanza a ciascun luogo attraversato (Pileri 2020). In questo contesto, ci si propone di delineare i tratti più significativi di alcune esperienze di mobilità lenta nel contesto di territori considerati marginali, per aprire una possibile pista analitica su questo tipo di contesti e sulla loro eventuale capacità di tracciare modelli sociali potenzialmente alternativi alle gerarchie territoriali dominanti. In particolare, l'idea è quella di porre l'accento sul dialogo tra turismo lento e sviluppo delle aree interne, nell'ambito del contesto dell'area interna Lazio 1 "Alta Tuscia - Antica Città di Castro".

5. L'Alta Tuscia, la Via Francigena, la Via Clodia e il Sentiero dei Briganti

L' "Alta Tuscia-Antica Città di Castro" è stata identificata come una delle quattro aree della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) nella regione del Lazio, all'interno di una più ampia classificazione territoriale condotta dall'Agenzia Italiana per la Coesione, secondo il grado di spopolamento e la mancanza di servizi essenziali a livello nazionale. Il Documento Strategico per l' "Alta Tuscia-Antica Città di Castro" ha coinvolto diversi attori pubblici e privati tra cui i diciannove comuni situati nell'area interna (Acquapendente, Arlena di Castro, Canino, Capodimonte, Cellere, Farnese, Gradoli, Grotte di Castro, Ischia di Castro, Latera, Marta, Montalto di Castro, Onano, Piansano, Proceno, San Lorenzo Nuovo, Tessennano, Tuscania e Valentano), l'Autorità Nazionale dell'Energia (ENEL), l'Azienda Sanitaria Locale di Viterbo, gli Uffici Scolastici Regionali della provincia di Viterbo, l'Istituto Tecnico Statale per l'Agroalimentare e l'Istituto per i Servizi Aziendali.

Per quanto riguarda il sistema scolastico, l'area interna ha stipulato un accordo quadro con l'Università della Tuscia, che, pur non essendo fisicamente situata nell'area interna, riveste un'importanza notevole all'interno della rete educativa, facilitando la creazione di una cooperazione interdisciplinare tra i vari ambiti educativo, accademico, scientifico ed economico nella regione. (Agenzia per la Coesione Territoriale 2020).

Questa area progetto ha previsto la realizzazione del "Geoparco degli Etruschi" le cui linee di fruizione lenta, come la Via Francigena, la Via Clodia e il Sentiero dei Briganti diventano degli assi di accesso e scoperta dell'area³. Queste rappresentano le tre direttrici principali: la Via Francigena lungo il versante orientale, il Sentiero dei Briganti che attraversa l'area da Nord-est a Sud-ovest e la Via Clodia da Tuscania a Castro e al confine con la Toscana. Questi percorsi principali si incrociano in alcuni punti, unificando l'intero territorio. Dall'area si diramano nuovi sentieri minori che rendono accessibili le emergenze culturali e ambientali diversamente dislocate.

Il primo percorso menzionato fa parte dei Cammini Europei (MIBACT, Atlante dei Cammini), un rinomato *brand* a livello globale, e con interrelazioni con segmenti coincidenti con la Via Cassia. Il secondo percorso, creato nel 2000 attraverso il Programma Leader 2, è un itinerario che collega l'area da est a ovest, dalla Riserva Naturale di Monte Rufeno fino al mare, coinvolgendo undici comuni, dodici musei (alcuni nazionali) e sette aree archeologiche. La Via Clodia, una strada consolare il cui tracciato non è completamente noto, presenta tratti di basolato di epoca romana nella zona di Tuscania. Le tre direzioni si intersecano in alcuni punti, unificando l'intero territorio. Da questi percorsi principali si diramano nuovi sentieri minori che, come detto, possono fungere da punto di accesso per ulteriori punti di interesse dell'area e con percorsi che sono stati pensati per essere praticabili a piedi, a cavallo e in bicicletta.

³ Nella sua formulazione ufficiale, un geoparco è un'area sufficientemente estesa che contribuisce allo sviluppo economico locale e possiede un patrimonio geologico e geomorfologico peculiare per il suo interesse scientifico, rarità, richiamo estetico o valore educativo. Questi geoparchi devono includere diversi geositi, siti geologici di particolare importanza che narrano la storia della Terra e l'evoluzione del paesaggio, ma possono anche abbracciare luoghi di notevole valore ecologico, archeologico, storico o culturale. L'Area in questione attualmente conta ventiquattro geositi riconosciuti, di cui sei hanno una valenza nazionale. La geologia, rappresentata dai fenomeni geologici generati e modellati dal Distretto Vulcanico Vulsino, svolge un ruolo unificante nell'intero territorio. Gli interventi si concentrano sulla valorizzazione del territorio attraverso la creazione di una rete fisica e digitale per l'accessibilità, la fruibilità e la valorizzazione del Geoparco. Questi interventi includono la riqualificazione di sentieri esistenti e la creazione di nuovi percorsi, la realizzazione di punti di accoglienza e un sistema turistico digitale.

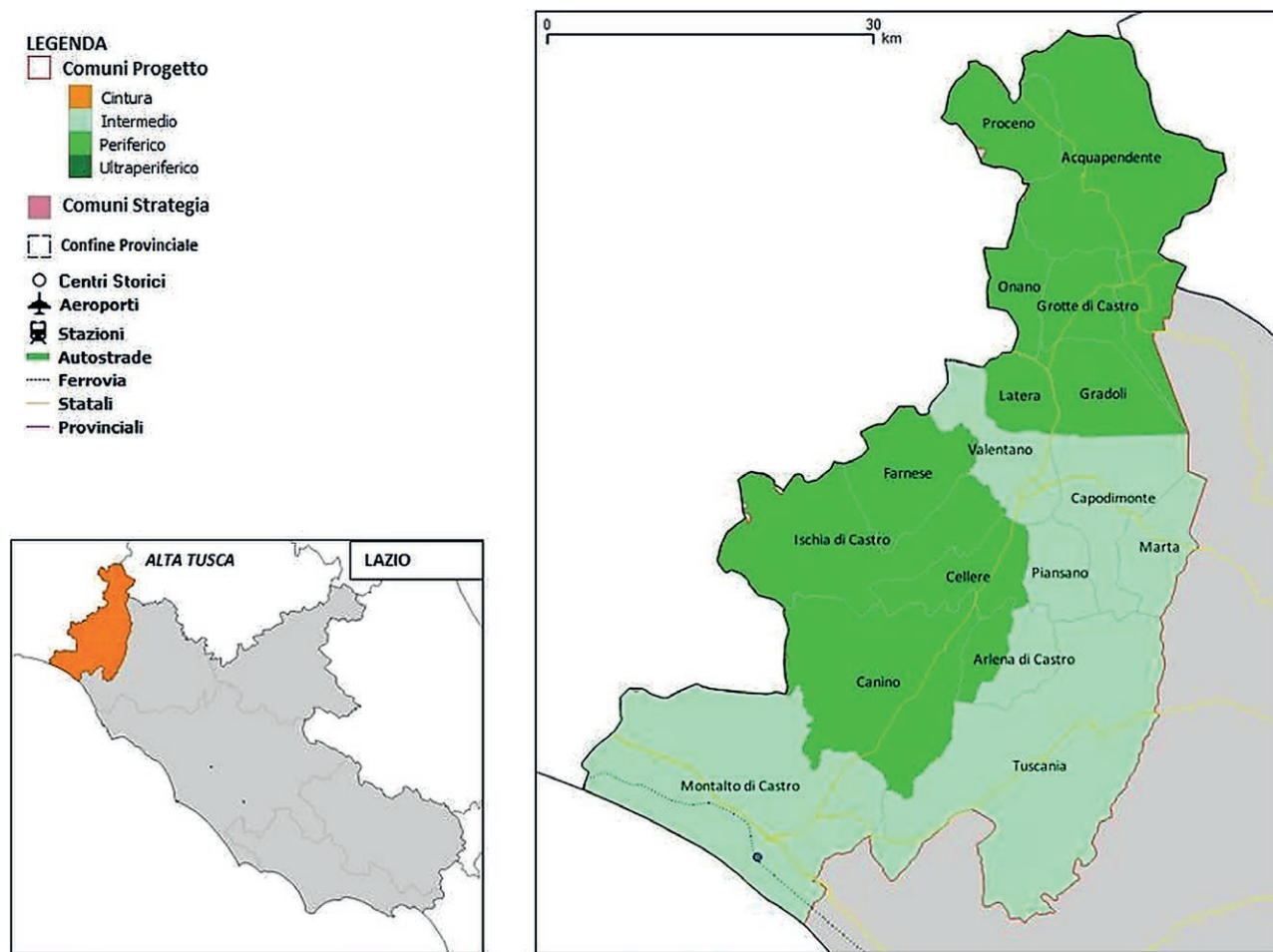


Figura 1. Area interna “Alta Tuscia Antica Città di Castro” e la sua localizzazione rispetto alla Regione Lazio. Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale.

L’individuazione dei percorsi ha inteso privilegiare le strade rurali e vicinali, evitando la creazione *ex novo* di passaggi lungo strade trafficate. L’intervento della Strategia ha portato alla creazione di una rete di sentieri di circa 300 km, l’installazione di cartelli con una grafica uniforme, la realizzazione di trentacinque aree di sosta, picnic e punti panoramici, oltre a lavori di recupero e riqualificazione per migliorare l’accessibilità e la fruizione del territorio. Queste azioni comprendono anche la valorizzazione di siti come l’Archeodromo e il Museo diffuso di Piansano, l’antico molino sotterraneo ad Arlena di Castro e Castel Araldo a Marta. Inoltre, sono stati aperti nuovi accessi a Valentano e Proceno, sono stati implementati quindici musei e antiquarium con postazioni multimediali, è stato istituito un punto informativo multimediale nella Chiesa di Sant’Antonio a Tessennano (Accordo di Programma Quadro Regione Lazio “Area Interna - Alta Tuscia Antica Città di Castro” 2021).

La Via Francigena, il Sentiero dei Briganti e la Via Clodia sembrano convergere dunque in un più ampio progetto di sviluppo locale. In particolare, la creazione del percorso della Via Clodia e delle sue varianti sembra ampliare ulteriormente le possibilità di esplorazione del territorio già offerte (e note) dal tracciato della Via Francigena. Il Sentiero dei Briganti si innesta su queste dinamiche di rivitalizzazione dei percorsi e, in virtù dell’insicurezza che li caratterizzava, più di altri hanno subito le dinamiche percettive penalizzanti descritte in questa sede.

6. Alcune osservazioni

L’articolo ha voluto percorrere l’idea che i progetti di turismo lento possano diventare strumenti per favorire la cooperazione e il dialogo tra gli spazi attraversati, ponendo l’accento sulle differenze esperienziali e



Figura 2. Tavola dei sentieri presenti nell'area interna. Fonte: strategia d'area, Agenzia per la Coesione Territoriale

percettive dei territori analizzati. Questa forma di collaborazione potrebbe offrire l'opportunità di ridurre le disuguaglianze socio-economiche, che spesso portano a marginalità, disuguaglianza ed esclusione territoriale. In relazione alle riflessioni teoriche sulla marginalità, è cruciale comprendere che essa può essere vista come una condizione di squilibrio tra territori, derivante da disuguaglianze spaziali e relazionali.

Per rendere un progetto di turismo lento coerente e integrato, è fondamentale stabilire una rete di relazioni politiche, culturali ed economiche tra vari luoghi. Questo approccio potrebbe contribuire a riequilibrare i rapporti tra le aree coinvolte: nella cooperazione verticale, anche i comuni più periferici, caratterizzati da un basso grado di prossimità relazionale, possono essere inclusi in una rete che consente loro di interagire con istituzioni superiori; nella cooperazione orizzontale, invece, è possibile collegare comuni molto diversi tra loro per dimen-

sioni demografiche, servizi disponibili, conformazione geografica e significato economico e culturale.

Questa ipotesi è stata esaminata attraverso il caso studio, con l'idea di aprire piste di ricerca che possono analizzare sinergie tra le politiche di riequilibrio territoriale e quelle di sviluppo turistico per progetti di territorio con cui ridefinire la pianificazione o la cooperazione tra gli attori e i luoghi. In questo quadro la comparazione dei dati sopra menzionati e del quadro teorico in cui si colloca l'area di progetto dell'Alta Tuscia-Antica Città di Castro consente di proporre alcune osservazioni analitiche sulle dinamiche tra gli stakeholder dell'area interna, evidenziando alcune delle criticità e delle potenzialità del binomio turismo lento-aree interne. A tale scopo, sono stati esaminati i documenti nazionali e i settantadue documenti strategici di tutte le aree interne in Italia, insieme ai tre documenti locali.

Dall'analisi dei settantadue documenti strategici emerge che gli *stakeholder* principali sono associazioni civiche, rappresentanti di categorie economiche e professionali, operatori economici (guide turistiche, piccoli artigiani, imprenditori locali, agricoltori). Le associazioni volontarie rappresentano principalmente l'attivismo civico in vari settori, dall'ambito sociale a quello della salute, della cittadinanza, della cultura e dell'animazione territoriale fino alle politiche trasversali per la tutela dei diritti all'istruzione e all'ambiente. Il profilo della cittadinanza attiva nelle aree interne è in media più giovane rispetto ai dati nazionali, raggiungendo il 22,3% rispetto al 19,4% nel resto d'Italia (De Leo et al. 2023). Nei documenti, il processo partecipativo è descritto e promosso attraverso concetti come esercizio esplorativo, confronto con la comunità e attività di ascolto (Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica 2014). Tuttavia, l'analisi dei documenti strategici locali mostra che, nella maggior parte dei casi, si è ricorsi a pratiche consultative piuttosto che deliberative, con un predominio di tavole tematiche e riunioni pubbliche.

Il processo per l'area interna in esame è iniziato nel 2018, con l'approvazione dell'area progettuale da parte della Regione Lazio. Il coinvolgimento di diciannove comuni, di un team di esperti e di diversi stakeholder ha seguito le linee guida nazionali, con una fase partecipativa che ha preceduto la finalizzazione e l'approvazione del documento strategico, avvenuta nel luglio 2021 da parte della Regione Lazio. Tuttavia, nonostante una visione ambiziosa per la città policentrica, il riconoscimento del geoparco UNESCO e una riconfigurazione dei servizi a favore delle persone vulnerabili, la strategia non sembra aver ancora realizzato appieno i suoi piani e azioni. Le pratiche di multi-stakeholder non sembrano fornire spinte efficaci per condividere il piano strategico e rea-

lizzare una trasformazione territoriale basata su un coinvolgimento più forte. L'assenza di monitoraggio a medio termine a livello nazionale e regionale ha limitato l'apprendimento istituzionale o comunitario.

Questo perché, sebbene il percorso sia formalmente completato, manca spazio per i *feedback* del processo, elementi essenziali nella politica pubblica per contrastare o adattare i problemi durante l'attuazione. L'analisi delle pratiche *multi-stakeholder* indica che, nonostante il soddisfacimento dei requisiti procedurali, le relazioni tra gli *stakeholder* non sono state sviluppate in modo significativo, con la *governance* amministrativa che ha assorbito la maggior parte dell'energia (De Leo et al. 2023).

La domanda che si pone a valle delle riflessioni proposte riguarda la capacità dell'approccio meno invasivo del turismo lento di porsi come attivatore di potenzialità sopite o rese opache dalla preponderanza di poli attrattivi maggiori. Seguendo il filo del ragionamento suggerito in questa sede, si è inteso delineare alcuni elementi utili a riflettere non solo su quest'ultimo aspetto ma anche sul ruolo della mobilità lenta nel restituire al turismo un significato esperienziale che va oltre il mero consumo dell'evento, contribuendo a trasformazioni sociali più ampie.

In particolare, è possibile considerare le aree interne e le infrastrutture del turismo lento come aspetti complementari di una stessa realtà: le aree interne aspirano al riscatto attraverso progetti di turismo lento, e le rotte del turismo lento, nel racconto del loro percorso, traggono nutrimento dalla bellezza e dal capitale territoriale delle aree interne. Il connubio tra turismo e sviluppo territoriale, focalizzato nella dialettica tra turismo lento e sviluppo delle aree marginali, è stato ampiamente discusso nelle politiche pubbliche e oggetto di studio nel dibattito accademico nazionale e internazionale (Meini 2019; Ferrari, Cavuta 2018; OECD 2006; Pelc 2018). Il turismo è visto come un mezzo per valorizzare il capitale territoriale e si configura come uno strumento valido per rivitalizzare territori marginali (Espon 2017). In modo simile, la stessa Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) considera il turismo come una delle cinque linee di sviluppo locale, insieme ad altri quattro *asset* strategici. Tuttavia, se il turismo è indubbiamente un settore potenziale per lo sviluppo, non tutte le tipologie di turismo sono adatte a contesti fragili e complessi come quelli delle aree marginali e interne. È essenziale considerare anche le riflessioni critiche sul tema (Moscarelli et al. 2022).

Nel contesto italiano, i recenti sforzi volti a esaminare il turismo come catalizzatore per lo sviluppo delle aree interne (Meini et al. 2017; Battino, Lampreu 2017; Salvatore, Chiodo 2016), fanno emergere questa complessità di cui appare essenziale tener conto. L'“Area inter-

na Alta Tuscia-Antica Città di Castro” è esemplificativa dell'alternativo destino di una “terra di transito”, ma anche del fatto che, nonostante un percorso definito a livello nazionale con chiare linee guida per il processo partecipativo, sia essenziale la collaborazione tra i vari *stakeholder* territoriali per sviluppare relazioni solide o garantire una qualità di interazione significativa. L'analisi condotta da De Leo e Altamore (2023) rivela infatti che la struttura governativa e l'organizzazione della governance amministrativa hanno assorbito la maggior parte delle risorse, relegando le pratiche *multi-stakeholder* agli attori istituzionali, spesso impreparati e privi di risorse per affrontare processi complessi. Le istituzioni locali hanno dimostrato un impegno sporadico e scarso interesse per il processo partecipativo, compromettendo la possibilità di partenariati innovativi. Inoltre, la mancanza di spazi adeguati all'apprendimento pratico ha limitato la condivisione di conoscenze e competenze, affidando l'esperienza a un numero ristretto di attori.

Al di là di valutazioni specifiche sugli interventi nell'area, quello che si intende sottolineare è la necessità, ai fini di un cambio di paradigma nell'approccio ai territori marginali-marginalizzati. La possibile relazione tra aree interne e turismo lento sembra mancare allo stato attuale di una prospettiva di gestione del territorio associata a percorsi ciclabili o cammini. Sembra pertanto essenziale riflettere su come queste infrastrutture possano contribuire a ridefinire i luoghi attraversati, oltre a esplorare come le linee di turismo e viaggio lento possano essere l'asse portante per innescare progetti di sviluppo territoriale. Appare altrettanto urgente sollevare dubbi e domande orientate a riflettere su cosa potrebbe cambiare se le linee di turismo e viaggio lento diventassero l'elemento centrale per innescare progetti di sviluppo territoriale che metta in relazione i luoghi e contrasti quella frammentazione territoriale che esclude sempre di più i margini e acuisce le disuguaglianze tra territori.

Riferimenti bibliografici

Aa. Vv. (1829). *Opere varie del visconte Chateaubriand recate in italiano*. Vol. 10. Venezia, Girolamo Tasso editore.

Accordo di Programma Quadro Regione Lazio “Area Interna – Alta Tuscia Antica Città di Castro” (2021) https://www.lazioeuropa.it/app/uploads/2022/04/dgr_54_2021_02_02_approv_apq_alta_tuscia.pdf

Agenzia per la Coesione Territoriale. (2020). *Area Interna Alta Tuscia Antica Città di Castro Strategia d'Area*. <https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2020/12/Lazio-Alta-Tuscia-strategia.pdf>

- Barber, R. (1993). *Pilgrimages*. Londra, The Boydell Press.
- Bartolomei, L. (2009). Pilgrimages and Tourisms. Differences and Intersections between Different Ways of Land Use. In Trono, A. (a cura di). *Proceedings of the International Conference, Lecce, Poggiardo 27th-29th October 2009: Tourism, Religion & Culture: Regional Development through Meaningful Tourism Experiences*. Galatina, Congedo.
- Battino, S., Lampreu, S. (2017). Strategie di valorizzazione e promozione in chiave turistica del patrimonio culturale nelle aree interne. Un caso in Sardegna. *Annali del Turismo*, 6, 83-105.
- Bentivoglio, E., Valtieri, S. (1993). *Guida a Viterbo*. Bari, Edizioni Dedalo.
- Berti, E. (2012). *Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa: tra ricerca di identità e progetto di paesaggio*. Firenze, University Press.
- Bock, B. (2016). Rural Marginalization and the Role of Social Innovation: A Turn Towards Nexogenous Development and Rural Reconnection, *Sociologica Ruralis*, 56(4), 552-573. DOI: <https://doi.org/10.1111/soru.12119>
- Boschma, R.A. (2005). Proximity and Innovation: A Critical Assessment. *Regional Studies*, 39, 61-74. DOI: <https://doi.org/10.1080/0034340052000320887>
- Brilli, A. (1995). *Quando viaggiare era un'arte. Il romanzo del Grand Tour*. Bologna, Il Mulino.
- Brilli, A. (2014). *Gerusalemme, la Mecca, Roma. Storie di pellegrinaggi e di pellegrini*. Bologna, Il Mulino.
- Buttay, F., Livet, G. (2005). Histoire des routes & des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences. *Histoire, économie & société*, 24(2), 312.
- Castiglioni, B., Cisani, M., Piccolo, M. (2020). Camminare nel paesaggio come pratica educativa: una prospettiva geografica. *Studium Educationis*, 1, 65-82. DOI: <https://doi.org/10.7346/SE-012020-06>
- Cisani, M., Visentin, F. (2021). Paesaggi in movimento e movimenti nel paesaggio: pensare, esplorare e creare paesaggi attraverso le mobilità lente. In Castiglioni, B., Puttili, M., Tanca M. (a cura di). *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*. Firenze, Società di Studi Geografici, 131-136.
- Collins-Kreiner, N. (2010). The Geography of Pilgrimage and Tourism: Transformations and Implications for Applied Geography. *Applied Geography*, 30, 153-164. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2009.02.001>
- De Caprio, V. (1998). Giuseppe Acerbi a Roma. Diario di un viaggiatore diventato turista. In Roscetti, F. (a cura di). *Il viaggio in testi inediti o rari*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (2007). L'ansia della meta e la scomparsa del Lazio. In De Caprio, V. (a cura di). *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane 1800-1920*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (a cura di, 2007). *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane 1800-1920*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (2008). Fra Francigena e Cassia nel viterbese. Spunti di riflessione sul viaggiare lento. In De Caprio, V. (a cura di). *Via Cassia e via Francigena nella Tuscia*. Viterbo, Sette Città.
- De Leo, D., Altamore, S. (2023). Why Multi-Stakeholder Practices Don't Work: Looking Beyond the Extent and Diversity of Actors for Co-Producing Collective Action; A Case Study from an Inner Area in Italy. *Planning Practice & Research*, 38(3), 447-463. DOI: <https://doi.org/10.1080/02697459.2023.2199647>
- De Salvo, P. (2015). Il viaggio tra spiritualità e territorio: una visione moderna del pellegrinaggio. La Via di Francesco. In Giacalone, F. (a cura di). *Pellegrinaggi e itinerari turistico-religiosi in Europa*. Perugia, Morlacchi Editore, 245-258.
- De Vecchis, G. (2014). *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*. Roma, Carocci.
- Di Marcello, R. (2015). Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette. *Geotema*, 49, 95-99.
- Esch, A. (1996). *La via Cassia: sopravvivenze di un'antica strada con note per un'escursione tra Sutri e Bolsena*. Roma, Viella.
- Espan. (2017). *Policy Brief: Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions*. www.espon.eu/rural-shrinking
- Febvre, L. (1922). *La Terre et l'évolution humaine, introduction générale de l'histoire*. Parigi, La Renaissance du Livre.
- Ferrari, F., Cavuta, G. (a cura di, 2018). *Turismo e aree interne. Esperienze, strategie, visioni*. Roma, Aracne.
- Goethe, W. (1998). *Viaggio in Italia*. Milano, Garzanti.
- Hillman, J. (2004). *L'anima dei luoghi*. Milano, Rizzoli.
- Ilardi, E., Capalbi, D. (2016). Grand Tour: Imaginary, Territory and Digital Cultures. *DigitCult - Scientific Jour-*

- nal on Digital Cultures*, 1(3), 37-48. DOI : <https://doi.org/10.4399/97888548993914>
- Jackowski, A., Smith, V. (1992). Polish Pilgrim-tourists. *Annals of Tourism Research*, 19(1), 92-106. DOI: [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90109-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90109-3)
- Leed, E.J. (2007). *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*. Bologna, Il Mulino.
- Maćzak, A. (1994). *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*. Roma-Bari, Laterza.
- Mazza, C. (1992). Carta dei pellegrinaggi. In Andreatta, L. (a cura di), *Santuario e pellegrinaggio: evangelizzare la pietà popolare*, Roma, A. Primerano, 27-32.
- Mazza, C. (2007). *Turismo religioso. Un approccio storico-culturale*. Bologna, EDB.
- Meini, M. (a cura di, 2019). *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Meini, M., Di Felice, G., Nocera, R. (2017). Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 161, 4-21. DOI: <https://doi.org/10.13137/2282-572X/21485>
- Mosca, A. (2002). *Via Cassia: un sistema stradale romano tra Roma e Firenze*. Firenze, Leo S. Olschki.
- Moscarelli, R. (2020). Il turismo lento come occasione di pianificazione territoriale e di rinnovamento urbano. Il caso del Cammino di Santiago. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 129(3), 152-174.
- Moscarelli, R. (2021). Marginality: From Theory to Practices. In Pileri P., Moscarelli R. (a cura di). *Cycling and Walking for Regional Development. How Slowness Regenerates Marginal Areas*. Cham, Springer, 3-16.
- Moscarelli, R., Introini, V., Toma, G. (2022). Aree interne e turismo lento: un'analisi sulla coerenza delle politiche nazionali lungo la Via Francigena e la ciclovía dell'Acquedotto Pugliese. *Territorio*, 101(2), 1-186.
- Nuti, L. (2008). *Cartografe senza carte. Lo spazio urbano descritto dal Medioevo al Rinascimento*. Milano, Jaca Book.
- OECD (2006). *Innovation and Growth in Tourism. Organization for Economic Cooperation and Development*. Paris, OECD Publishing. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264025028-en>
- Papotti, D. (2003) Attività odepórica ed impulso scritto: la prospettiva geografica sulla relazione di viaggio. *Annali d'Italianistica*, 21, 393-407.
- Paragano, D., Vincenti, G. (2021). Mobilità lente in aree interne. La Via Silente: tra nuove forme di valorizzazione territoriale e diffusione di modelli sociali alternativi. In 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, 240-250.
- Pelc, S. (2018). Drivers of Marginalization from Different Perspectives. In Pelc, S., Koderman, M. (a cura di). *Nature, Tourism and Ethnicity as Drivers of (De)Marginalization. Insights to Marginality from Perspective of Sustainability and Development*. Cham, Springer, 3-27.
- Pifferi, S. (2017). Le guide di e per Roma. Evoluzione e dinamiche scritte della guidistica romana in Età Moderna. In Aletta, A. (a cura di). *Il mondo rappresentato. Metafora del viaggio e viaggi reali*. Roma, Artemide, 67-83.
- Pileri, P. (2020). *Progettare la lentezza*. Busto Arsizio, People.
- Platania, G. (2003). *Viaggi, Mercatura e Politica*. Viterbo, Sette Città.
- Platania, G. (2006). *Da est ad ovest, da ovest ad est. Viaggiatori per le strade del mondo*. Viterbo, Sette Città.
- 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>
- Simonica, A. (1995). *Antropologia del turismo*. Roma, NIS.
- Smith, V.L. (1992). Introduction: the quest in guest. *Annals of Tourism Research*, 19, 1-17.
- Timothy, D.J., Olsen, D.H. (2006). *Tourism, Religion and Spiritual Journeys*. Londra, Routledge.
- Trono, A., Oliva, L. (2013). Percorsi religiosi tra turismo culturale e strategie di pianificazione sostenibile: ricerca e innovazione. *Annali del turismo*, 2, 9-34.
- Turner, V., Turner, E. (1978). *Il Pellegrinaggio*. Lecce, Argo.
- Vidal de la Blache, P. (1908). *Tableau de la géographie de la France*. Parigi, Hachette.
- Vincenti, G. (2023). Geografia e racconto di viaggio negli itinerari dei travellers italiani: Giuseppe Acerbi e Capo Nord. *Memorie Geografiche - Narrazioni/Narratives*. Firenze, Società di Studi Geografici, 865-870.
- Vona, S., Zaccheo, L. (2007). *Strade Regionali del Lazio*. Roma, ASTRAL-Regione Lazio.



Citation: Rabbiosi, C., & Meneghello, S. (2025). Sempre in divenire: camminare lungo antiche rotte di pellegrinaggio come pratica patrimonializzante. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 157-168. doi: 10.36253/bsgi-7565

© 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.

Sempre in divenire: camminare lungo antiche rotte di pellegrinaggio come pratica patrimonializzante

Always in Becoming: Walking along Ancient Pilgrimage Ways as Heritage-Making

CHIARA RABBIOSI¹, SABRINA MENEGHELLO^{2,3}

¹ *Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, Università degli Studi di Padova, Italia*

² *Dipartimento di Culture del progetto, Università Iuav di Venezia, Italia*

³ *Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, Università degli Studi di Padova, Italia*

E-mail: chiara.rabbiosi@unipd.it, sabrina.meneghello@unipd.it

Abstract. The tourist and heritage value of many types of landscape is currently receiving increased attention, thanks to the growing popularity of slow mobility. In this light, historical pilgrimage routes are being rediscovered across Europe in a secular context. In this article, we use a phenomenological approach to mobility, tourism, and cultural heritage to investigate how walking, defined as a place performance, contributes to the heritage-making of the landscapes covered by walking routes based on historic pilgrimages. These are increasingly being proposed as walking holiday routes. Referring to two experiences conducted on the Cammino di Sant'Antonio, a route that intersects with other historical-religious routes in Veneto, such as the Via Romea Strata (2021) and the Via Romea Germanica (2022), the contribution is based on mobile ethnography, enriched by geo-questionnaire results. Both experiences originated as study trip, with walking serving as an embedded and immersive tool for learning and inquiry, enabling a better understanding of the relationship between tourism and landscape. The coming together of bodies, senses, cultural goods, the environment, through the walking allows to understand how this very practice of patrimonialisation and heritage-making plays a key role in re-interpreting pilgrimages, questioning recurring themes in the promotion of tourism and landscape.

Keywords: place performance, walking holiday, pilgrimage, touristscape, slow mobility.

Riassunto. La valenza turistica e patrimoniale dei paesaggi sta godendo attualmente di una rinnovata promozione stimolata dalla possibilità di farne esperienza attraverso forme di mobilità lenta. A questo riguardo, in Europa, i pellegrinaggi storici e i loro tracciati sono riscoperti sempre più in chiave secolare. In questo contributo adottiamo un approccio fenomenologico alla mobilità, al turismo e al patrimonio culturale per interrogare il modo con cui il camminare, inteso come *performance* dei luoghi, contribuisca a patrimonializzare i paesaggi attraversati nel momento in cui alcune “antiche” rotte

di pellegrinaggio sono riproposte più genericamente come itinerari di vacanza in cammino. Facendo riferimento a due esperienze svolte su tratte del Cammino di Sant'Antonio che incrociano in Veneto altri itinerari di importanza storico-religiosa, la Via Romea Strata (nel 2021) e la Via Romea Germanica (nel 2022), il contributo si basa sui risultati emersi da due etnografie in cammino, integrate dai risultati di un geo-questionario. Entrambe hanno avuto origine come escursione didattica dove il camminare stesso è stato considerato strumento di indagine incorporato e immersivo per comprendere la relazione tra turismo e paesaggio. Il venire insieme di corpi, sensi, beni culturali, ambiente, attraverso il camminare consente di comprendere quanto questa stessa pratica – patrimonializzante e patrimonializzata – giochi un ruolo chiave nel re-interpretare i pellegrinaggi, mettendo in discussione temi ricorrenti nella promozione turistica e del paesaggio.

Parole chiave: performance locative, vacanze in cammino, pellegrinaggi, promozione turistica, mobilità lenta.

1. Introduzione

Negli ultimi anni si è registrato in Italia, e in Europa più in generale, un crescente interesse intorno al tema della valorizzazione di antichi itinerari storico-religiosi a fini turistico-ricreativi. A livello nazionale, il fenomeno è stato oggetto di numerose riflessioni scientifiche (Giacalone 2015; Mercatanti, Messina 2020; Morazzoni, Boiocchi 2013; Spagnoli 2022) e attenzione istituzionale nei piani strategici turistici (Mibact – Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo 2017; Servizio studi Senato della Repubblica e Camera dei Deputati 2023). Una prospettiva condivisa è quella di comprendere il fenomeno all'interno del più ampio discorso sull'affermazione degli itinerari associabili alla mobilità lenta in ambito turistico e del tempo libero (Cisani, Rabbiosi 2023; Dickinson, Lumsdon 2010b; Fullagar et al. 2012; Lumsdon, McGrath 2011).

L'attenzione sul cosiddetto *slow tourism* in Italia ha iniziato a essere evidente già all'inizio del 2010, ma la pandemia da Covid-19 ha dato un'ulteriore spinta. Sebbene dei dati solidi siano difficilmente identificabili, è parere condiviso che il nucleo consolidato di praticanti si sia ampliato durante e dopo la pandemia includendo sempre più persone alla ricerca di esperienze ricreative all'aria aperta, a contatto con la natura e capaci di avvicinare ad aspetti del patrimonio naturale e culturale meno noti. Un tipo di domanda alla quale le antiche vie di pellegrinaggio, rivalorizzate e in parte anche reinventate, sanno rispondere (Enit-TCI-Ipsos 2023; Terre di mezzo editore 2022, 2023). Emerge anche una progressiva secolarizzazione delle motivazioni che porta-

no a percorrere questi itinerari alla ricerca non più solo di esperienze religiose da compiersi in solitaria bensì anche di occasioni di condivisione e socialità, mescolando le carte che distinguono rigidamente il profilo di chi si riconosce in un pellegrinaggio e chi, invece, si muove come turista o assumendo altre identità mobili associate al tempo libero (Meneghello 2024), una dinamica recentemente documentata dalla letteratura scientifica internazionale (Lopez et al. 2017; Nilsson, Tesfahuney 2018; Shinde, Cheer 2024). Sebbene in ambito di promozione e gestione di questo tipo di itinerari un ruolo maggiore lo giochino una pletora di attori comprensiva di guide specializzate, piccole imprese e gruppi di volontariato, è da notare anche l'attenzione delle istituzioni, afferenti a diversi livelli geografici, che incentivano il tracciamento e la strutturazione di nuovi percorsi, spesso inclusivi di contenuti e servizi innovativi. Data l'esemplarità del programma degli Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa lanciato nel 1987 con l'ormai famoso Cammino di Santiago de Compostela, il lavoro congiunto del Ministero della Cultura e del Turismo intende approdare ad un Disegno di Legge per la promozione dei cammini come itinerari culturali. Di fatto, molte Regioni stanno puntando allo sviluppo di itinerari tematici spesso grazie al passaggio di antichi percorsi storico-religiosi come asset strategico della propria offerta turistica.

L'attenzione e il successo dei cammini pongono dei quesiti interessanti rispetto al tema della patrimonializzazione di beni e pratiche che contribuiscono a consolidare questo tipo di "paesaggio turistico" inteso come assemblaggio di tutti i diversi elementi che contribuiscono a stabilizzare reti di attori, spazi e politiche. Di fatto, i cammini che ripercorrono o inventano le rotte di pellegrinaggio possono essere alla volta considerati specifici tipi di destinazione turistica dai confini non facilmente definibili (Morazzoni, Rabbiosi 2022) e, allo stesso tempo, un bene (o meglio un insieme di beni) culturali e naturali consolidati attraverso le *performance* locative di una pletora di attori (Rabbiosi 2021b). Il tema della patrimonializzazione dei cammini e del camminare come forma di turismo lento emerge chiaramente nel momento in cui si considera il ruolo delle politiche già menzionate e di tutti quegli attori (o stakeholder) che hanno un interesse specifico, prevalentemente socio-economico, ad investire sul tema. Meno attenzione è però posta sull'azione patrimonializzante di camminatori³, pellegrini³, turisti o visitatori¹ che dir si voglia. Partendo

¹ Il tentativo di adottare una forma linguistica inclusiva si collega all'invito della linguista Vera Gheno (2024) a considerare il linguaggio come una realtà dinamica e in costante evoluzione, accettando la sfida di creare nuove modalità espressive orientate ad abbandonare le categorie binarie che caratterizzano la comunicazione quotidiana. Là

dal tipo di fruizione più comune degli itinerari che rivalutano antiche rotte di pellegrinaggio, e cioè dal camminare, questo articolo si propone di colmare un gap di conoscenza interrogando il modo con cui il camminare stesso contribuisce a patrimonializzare i paesaggi di questo tipo di itinerario.

Per rispondere a questa domanda adotteremo una prospettiva fenomenologica allo studio dei cammini e attraverso questa prospettiva analizzeremo due esperienze svolte nell'ambito di alcune escursioni didattiche che miravano esplicitamente ad analizzare il nesso tra turismo, cammino e paesaggio.

2. Turismo lento, *heritage-making* e paesaggio

Le modalità con cui il turismo lento prende forma sono molteplici (Dickinson, Lumsdon 2010a; Fullagar et al. 2012): questo contributo si focalizza sulla pratica dei cammini che può sostenere diversi tipi di mobilità, quale ad esempio quella di peregrinazione di tipo spirituale o religioso ma anche di tipo più ludico, dando vita a delle “vacanze in cammino” (Gavinelli, Zanolin 2023; Rabbiosi 2021b). Si tratta di un tipo di mobilità all'aperto, che pertanto si sovrappone al cosiddetto turismo *outdoor*, talvolta estesa nel tempo (da una sola giornata a una settimana e oltre), che può richiedere un'elevata prestazione fisica. Di fatto, una visione delle vacanze in cammino che non consideri quanto camminare non sia necessariamente un atto incorporato facilmente e automaticamente (Springgay, Truman 2019) è non solo parziale, ma anche socialmente escludente. D'altro canto, e di specifico interesse qui, a seconda di come si realizza, questo tipo di mobilità può anche avvicinarsi al pellegrinaggio, soprattutto in un contesto in cui questo è riscoperto in maniera secolarizzata o post-secolarizzata, in cui significati trascendenti e esistenziali sono attribuiti non solo al raggiungere una destinazione “sacra” (non necessariamente dal punto di vista religioso), ma al peregrinare stesso (Munar et al. 2021).

Come già citato nell'introduzione, l'attenzione della maggior parte degli studi sui cammini ricade sui comportamenti di chi li pratica, sulla loro possibile misura-

zione e “profilazione”, sulle strategie per implementare la “camminabilità” turistica di un territorio rispondendo ad una logica positivista della ricerca. In tutte queste prospettive, però, il profondo legame tra corpo, mente e ambiente, che emerge nel realizzarsi del camminare stesso, viene prevalentemente scisso. Al contrario, la ricerca sui cammini dal punto di vista fenomenologico pone attenzione al divenire di questa unità, a partire da specifiche relazioni tra corpi, ausili per la mobilità, infrastrutture, paesaggi, che plasmano dinamiche spaziali alla volta sociali e materiali (Rabbiosi 2021b). Al di là del quadro concettuale, è possibile fare riferimento ad alcuni recenti studi empirici che si collocano in questa prospettiva. Alexandra Witte (2021), ad esempio, ha esplorato le esperienze di turismo lento in Cina “camminando con” diversi tipi di persone itineranti. Osservando in movimento quello che accadeva, la ricercatrice ha potuto testare come l'incontro lungo il percorso di paesaggi, sentieri, lasciti del passato, elementi della flora contestuale, ma anche la classica segnaletica volta a dare indicazioni di percorso o offrire interpretazioni patrimoniali sul percorso stesso, desse vita a risposte diverse. Alcuni camminatori erano pronti a confermare le interpretazioni più note con le proprie *performance* locative, altre ne proponevano di nuove. In alcune zone della Cina, la circumambulazione delle montagne è una pratica antica e strettamente spirituale. L'attenzione turistica contribuisce a patrimonializzare un rituale attraverso la pratica del camminare. Per altri camminatori, il patrimonio ricercato e riprodotto è invece quello “coglibile dall'occhio”, che rimanda a specifiche immagini di paesaggio a cui il contesto culturale di provenienza attribuisce valore positivo dal punto di vista politico e culturale. Per altri ancora, il cammino acquisisce tanto più significato quanto consente di incontrare un immaginario di *wilderness*, anch'esso socialmente e spazialmente situato, salvo che questo incontro avviene meno attraverso la vista e più attraverso l'incontro tattile e percettivo con tracciati incolti, rimandando a sensazioni corporee specifiche, quali la fatica. Anche Sarah Peters (2019) e Chiara Rabbiosi (2021a), a partire dalle proprie esperienze, hanno interpretato il camminare come sfida fisica e contemporaneamente mentale, riflettendo su come il “viaggio interiore” che il turismo a piedi può innescare sia un viaggio individuale che si intreccia con un viaggio collettivo frutto dell'incontro e delle interazioni con le altre persone incontrate sulla rotta, costituendo una parte importante di questo tipo di esperienza. A partire dall'analisi di quanto scritto su alcune cartoline pre-stampate e distribuite lungo il percorso della Via dei Pellegrini del Galles del Nord (*Taith Pererin Gogledd Cymru*), Richard Scriven (2021) ha messo a fuoco la diversità di interessi personali, sociali

dove non si conosce il genere della persona cui ci si riferisce, nel testo si utilizzano parole invariabili per genere (come i nomi che terminano in “-e”, “-ente”, “-ante”, tra cui studente) o riformulazioni che utilizzino parole con un solo genere grammaticale (“persona”). Dove non è possibile, è stato utilizzato lo schwa breve (ə) per il singolare neutro e lo schwa lungo (3) per il plurale. Al fine di non rendere il testo troppo difficile da leggere, per alcune espressioni comuni che adottano il maschile sovraesteso (come, nel nostro ambito di riferimento, “gli attori sociali”) abbiamo mantenuto questa forma pur essendo consapevoli del limite.

e spirituali di chi cammina su questa rotta. La Via rappresenta uno spazio liminale: uno spazio di separazione dalle richieste della vita quotidiana e l'incontro spirituale o emozionale (più che religioso) possibile. Si tratta di una liminalità spesso idealizzata che si traduce in una *performance* del luogo specifica che include un investimento fisico ed emotivo, oltre che sensoriale. Il percorso camminato stesso esprime una propria *agency*, offrendo rinnovamento personale e/o spirituale, mentre l'armonia e la generosità delle persone incontrate lungo il percorso forniscono incoraggiamento emotivo e consolidano una comunità di pratiche che si estende al di là del singolo percorso o di chi cammina, includendo anche altre categorie di persone. Anche l'immersione nella natura è percepita attraverso lenti spirituali. Come già sottolineato dai riferimenti per eccellenza di questo tipo di approccio ai cammini e al camminare, quali Tim Ingold, Joo Lee Vergunst e John Wylie (2005), si tratta di una *performance* locativa che continua a farsi tutt'uno con il paesaggio, inclusivo di tutti gli elementi che lo compongono e lo animano, tra cui diverse componenti viventi (umane, non umane, più che umane) e non viventi.

Il paesaggio gioca un ruolo significativo nel rapporto che intercorre tra turismo e produzione di patrimonio, soprattutto nel momento in cui turismo e patrimonio hanno assunto un ruolo maggiore nei processi di sviluppo locale (Dematteis 1994, 1998). Lo sviluppo locale è stato messo in relazione, sebbene con approcci diversi, ai fenomeni sempre più evidenti di cambiamenti nelle relazioni sociali ed economiche a scala globale. Una di queste è sicuramente innestata dal turismo, fenomeno transcalare per definizione (Turco 2012). Non si può oggi parlare di paesaggio senza rilevare la pervasività del turismo e il ruolo di chi visita nella produzione e fruizione di stimoli, esperienze e rappresentazioni connessi al paesaggio. Viceversa, non si possono trattare temi turistici senza fare riferimento al paesaggio (Dal Borgo, Gavinelli 2012), sia esso considerato in modo onnicomprensivo nel suo ruolo attivo di soggetto o strumento che concorre a definire l'esperienza dell'abitare e del muoversi, più o meno temporaneamente nei, o attraverso, i luoghi oppure, in modo riduttivo, come una tra le attrattive capaci di orientare le scelte di chi viaggia (Meneghello 2023b).

La complessità che è cifra definitoria del nesso paesaggio-turismo è descritta dalla metafora del "paesaggio come teatro" di Turri (1998) e la dialettica tra "agire che definisce e trasforma la natura o l'ambiente ereditato" e "farsi spettatore, rispecchiamento, coscienza dell'agire" (Turri 1998, 16). Partendo da prospettive e obiettivi di ricerca differenti, Mavric e Urry (2009), Minca (2007), Stoffelen e Vanneste (2015), Terkenli (2004) hanno rilevato come l'abbinamento dei due ambiti di indagine –

paesaggio e turismo – venga spesso dato per scontato e trattato in modo superficiale, dicotomico o troppo specialistico sia nella teoria che nella progettualità territoriale. Riflettere sul nesso paesaggio-turismo può spingere, invece, verso percorsi teorici non banali, imponendo indagini di campo complesse che devono tenere conto della molteplicità di elementi e fattori chiamati in gioco. In particolare, Theano Terkenli (2004) ha indicato le principali tendenze che orientano la trattazione del tema, suggerendo una possibile sistematizzazione a livello teorico dei numerosi e crescenti contributi scientifici sull'argomento. Le tre tendenze sono, *in primis*, l'attenzione a livello internazionale, maturata in seno alla riflessione europea, verso i valori del paesaggio e le implicazioni della relazione con il turismo nei termini della pianificazione, dell'*assessment* e delle politiche; in secondo luogo, la consapevolezza degli impatti generati sul paesaggio in molte aree del mondo a causa dello sviluppo turistico; infine, l'interesse manifestato verso i temi dei paesaggi del turismo dai più recenti approcci postmoderni e post-strutturalisti che, nelle geografie culturali e sociali, focalizzano soprattutto l'attenzione sulle complesse relazioni tra il fenomeno del turismo e la costruzione, ricostruzione e consumo dei paesaggi, anche nei contesti del quotidiano. Nell'approccio "relazionale" ai paesaggi turistici e, più in generale, nelle riflessioni geografiche derivate dalle scienze sociali e umanistiche sulle interazioni performative e mobili che possono descrivere la relazione con i luoghi del turismo (Coleman, Crang 2002; Crouch 2005; Edensor 2001, 2007; Mavric, Urry 2009; Rabbiosi 2018, 2021a; Sheller, Urry 2004) si può trovare quindi l'*humus* più fertile per interrogare il ruolo che reti di attori sociali, pratiche e relative *agency* hanno nella definizione e fruizione di "paesaggi in cammino" come pratica patrimonializzante.

L'attenzione sulle *performance* locative può essere utile per considerare la pratica dei cammini come agente di patrimonializzazione, ma anche come pratica che è a sua volta patrimonializzata grazie all'attenzione turistica che le viene data. Il carattere selettivo del patrimonio è sempre nutrito da, e nutre, dinamiche dello spazio e del luogo multidimensionali e ambigue (Atkinson 2005; Graham et al. 2000; Lowenthal 1998). Di fatto il concetto di patrimonio (o *heritage*) coesiste facilmente con altri concetti squisitamente geografici, tra cui quello di paesaggio (Harvey 2015). Per molto tempo, la creazione del patrimonio è ruotata intorno ad artefatti, monumenti o siti selezionati come rappresentazioni tangibili di un'identità alla volta locale o nazionale che incarnava i valori morali sostenuti dalla comunità socio-politica dominante (Graham et al. 2000). Il "discorso autorizzato del patrimonio" (Smith 2006, 11) ha, per lungo tem-

po, privilegiato la monumentalità e le grandi narrazioni, ma anche la comprensione del valore e del significato di beni e spazi (o siti), come intrinseco, obiettivo, e legato ad una dimensione lineare del tempo, alla profondità e al giudizio scientifico o esperto, spesso basato su nozioni di estetica di espressione delle classi o delle società dominanti (Smith 2006; Vecco 2010). Solo più di recente un corpo crescente di letteratura ha iniziato a concentrarsi sul patrimonio inteso in un senso più ampio, ponendo attenzione non solo alla dimensione soggettiva e intangibile del patrimonio, ma mettendo propriamente al centro la dimensione corporea e sensoriale che contribuisce all'*heritage-making* (Silverman et al. 2017; Waterton, Watson 2015). Questo approccio pone l'attenzione sulla costruzione sociale del patrimonio ma anche sulla sua comprensione personale ed emotiva (Waterton 2014), che può dare valore a luoghi e paesaggi ordinari.

Il quadro teorico presentato servirà, nei prossimi paragrafi, a porre l'attenzione sulle *performance* locative al fine di analizzare la pratica dei cammini come agente di patrimonializzazione, ma anche come pratica che è, a sua volta, patrimonializzata grazie all'attenzione turistica che le viene data.

3. Camminare come metodo di ricerca

Camminare non è solo un oggetto di ricerca. Negli ultimi due decenni è stata posta attenzione sul camminare come vero e proprio metodo di ricerca. Si tratta di una tradizione ormai consolidata che affonda le sue origini nei cosiddetti *walk-along*, o interviste in cammino (Anderson 2004). Queste hanno poi avuto un ulteriore momento di consolidamento in parallelo alla notorietà del filone di studi sulla mobilità, che ha incluso una riflessione sui *mobile method* (Büscher et al. 2011; si veda anche Bourlessas, Rabbiosi 2021). Le *walking methodologies* oggi hanno assunto un'identità a sé stante (O'Neill, Roberts 2019) con riferimento sia alla ricerca in senso stretto (Macpherson 2016), sia a pratiche pedagogiche, soprattutto di tipo "pubblico" (Springgay, Truman 2019). Con riferimento all'approccio adottato in questo contributo, sarà importante ricordare che l'apprendimento incorporato è anche al centro della comprensione fenomenologica del camminare e dei cammini. Facendo riferimento agli studi del/sul turismo, Küpers e Wee (2018) hanno sottolineato che l'approccio fenomenologico al camminare consente di rivelare ciò che è generalmente "non sentito, invisibile, non toccato, non gustato e non odorato e quindi inconoscibile, impensabile o irrealizzabile" nella maggior parte degli studi turistici (Küpers, Wee 2018, 379), dunque può ser-

vire a rielaborare e reintegrare "le pratiche incarnate di apprendimento e l'apprendimento incarnato nella pratica" (Küpers, Wee 2018, 379).

Come già Küpers e Wee (2018), anche noi abbiamo usato il camminare come strumento didattico per avvicinare alcuni studenti a incorporare conoscenze e competenze sulle "vacanze in cammino" simulando un'esperienza di questo tipo (si veda anche Meneghello et al. 2022). In particolare, in questo contributo facciamo riferimento a due esperienze svolte su tratte del Cammino di Sant'Antonio che incrociano in Veneto altri itinerari di importanza storico-religiosa, quali la Via Romea Strata (esperienza svolta nel 2021) e la Via Romea Germanica (nel 2022). Le esperienze sono state svolte nell'ambito dell'insegnamento Valorizzazione turistica e promozione del paesaggio, offerto in due corsi di laurea magistrale, Scienze per il Paesaggio e Turismo, Cultura, Sostenibilità all'Università di Padova. In entrambi gli anni, l'esperienza è consistita in due giorni di cammino per un totale di circa 50 km, con un pernottamento. In parte l'esperienza si è avvalsa di una multi-modalità di trasporto, avendo raggiunto il punto di partenza un anno in treno e un anno con un pullman di linea. L'esperienza è stata svolta prima che, nell'ambito del programma didattico, si iniziasse ad approfondire il tema delle "vacanze in cammino", secondo la logica pedagogica della *flipped classroom* (Birch 2014) favorendo la costruzione di un percorso didattico nelle fasi successive basato in buona parte su brainstorming, confronto e incontri con esperti.

In questo articolo, come già discusso altrove (Rabbiosi, Meneghello 2023), usiamo l'espressione "studenti/turisti"² per indicare che è stato chiesto di impegnarsi nell'esperienza non come ricercatori di una realtà oggettiva "là fuori", ma propriamente come camminatori, pellegrini, turisti o visitatori. Sono stati invitati, tuttavia, ad essere turisti riflessivi – in linea con la svolta postmoderna nel turismo (Minca, Oakes 2006) – prestando attenzione alle proprie pratiche e alla dimensione sensoriale sviluppata rispetto al paesaggio. All'esperienza di cammino hanno preso parte 15 studenti/turisti nel 2021 e 14 nel 2022, insieme alla docente, che è anche una delle due autrici; la seconda autrice ha partecipato solo alla prima esperienza. Chi ha partecipato appartiene a generi diversi, ha un'età compresa tra i 23 e i 43 anni e non ha segnalato disabilità fisiche o cognitive. Si tratta in prevalenza di studenti/turisti italiani, provenienti da diverse regioni, e di due studenti/turisti cinesi. Durante l'esperienza, le persone studenti/turiste hanno utilizzato un geo-questionario digitale

² L'espressione è usata per indicare l'identità ibrida tra turista e studente di chi ha partecipato all'esperienza.

sviluppato dalla seconda autrice, volto a raccogliere in mobilità le dimensioni percettive-emotive, spirituali e socio-ricreative della pratica di cammino (si veda Meneghello 2023a per un approfondimento). Lo strumento ha consentito anche di tenere traccia dell'eterogeneità socio-demografica. L'adesione all'esperienza è avvenuta su base volontaria, seppur caldeggiata dalla docente, e in ogni caso è stato ottenuto il consenso informato all'uso dei dati a fini di ricerca.

4. Il contesto di cammino

Le due esperienze attraverso le quali in questo articolo si analizza la dimensione patrimonializzante del camminare sono state svolte in Veneto. È importante richiamare che la Regione Veneto, con l'obiettivo di arricchire l'offerta turistica regionale, ha lanciato nel 2024 una strategia dei cammini. I principali attori turistici e i soggetti gestori dei percorsi iscritti nel registro regionale sono stati coinvolti a costruire un vero e proprio prodotto turistico denominato Cammini veneti (Regione Veneto 2024). Quelli presi qui in considerazione sono, nello specifico, il Cammino di Sant'Antonio (<https://www.ilcamminodisantantonio.org/>), la Via Romea Strata (<https://www.romeastrata.org/>) e la Via Romea Germanica (<https://viaromeagermanica.com/>), che in parte si innestano l'uno nell'altro, o si sovrappongono, nei pressi di Padova. Il primo consiste di alcune tratte consolidate di pellegrinaggio di devozione popolare, in particolare tra Camposampiero, a nord di Padova, e la famosa Basilica del Santo. Il Santo – nome con il quale viene unanimemente indicato nella regione Fernando Martins de Bulhões, più noto come Sant'Antonio di Padova – percorse questa tratta al sopraggiungere della morte, nel 1231. La tratta più lunga del Cammino di Sant'Antonio, inaugurata nel 2010, conta 400 chilometri e va dal santuario toscano di La Verna, in provincia di Arezzo, a Padova, valorizzando i luoghi francescani incontrati dal Santo in area appenninica. In questo senso il Cammino di Sant'Antonio è alla volta una via di pellegrinaggio consolidata ed anche un cammino – o pellegrinaggio – di recente “invenzione”. Si consideri che è in fase di valutazione e definizione anche una tratta più lunga, dalla Sicilia a La Verna che non trova solidi riscontri di tipo storico archivistico e che ripercorre altri cammini già esistenti. Romea Strata e Romea Germanica fanno entrambe parte delle vie Romee, i percorsi nati per unire Est e Nord Europa con Roma e Gerusalemme e che ancora oggi definiscono un patrimonio culturale di alto valore religioso, monumentale e paesaggistico. In particolare, la prima acco-

muna alcuni percorsi dei pellegrini dall'Est Europa. Dal 2015 la rotta è stata promossa a fini turistico-culturali. La seconda rimanda più specificatamente a un'importante direttrice che collega la Germania all'Italia. Come anticipato, entrambe intrecciano il Cammino di Sant'Antonio in Veneto, e in particolare nei pressi di Padova, ed è intorno a questi intrecci che si sono svolte le esperienze di cammino dalle quali questo articolo muove le proprie riflessioni.

5. Un patrimonio? Tanti patrimoni!

Il geoquestionario ha permesso di raccogliere informazioni la cui esperienza qui analizziamo. Pochi studenti/turisti hanno dichiarato di aver già percorso lunghe tratte in cammino e l'esperienza didattica si è configurata come prima esperienza di *slow tourism*. Oltre alle risposte che indicano naturalmente i motivi di studio, emerge soprattutto l'interesse generico per aspetti culturali, segnalato dalla metà di chi ha risposto al geo-questionario, e l'aspettativa di incontrare borghi (un terzo di chi ha risposto). Altre componenti che si possono incontrare in cammino, come gli elementi naturali, l'incontro con altre persone, la possibilità di fare trekking e la ricerca del benessere, vengono segnalate invece da pochi studenti/turisti. Ciò che viene evidenziato, tuttavia, dalla descrizione dell'esperienza restituita attraverso il geo-questionario, le foto condivise e la discussione sollecitata a posteriori non corrisponde alla prevalente motivazione culturale dichiarata inizialmente. Inoltre, i luoghi del patrimonio religioso incontrati lungo il cammino non hanno costituito una parte centrale dell'esperienza rispetto ad altre componenti del paesaggio che rimandano alla dicotomia rurale-urbano, alla presenza di elementi connessi all'acqua come canali, argini e anche animali che invece hanno assunto un ruolo più significativo nel denotare l'esperienza.

5.1. Patrimonio religioso

Nonostante non sembrino aver caratterizzato in modo rilevante l'esperienza, alcuni elementi del patrimonio religioso sono segnalati ed apprezzati proprio perché scoperti inaspettatamente grazie alla scelta di un cammino che ripercorre, reinterpretandolo, antiche rotte di pellegrinaggio. Si tratta di piccole chiese, spesso di grande valore storico-artistico, che un tempo erano tappe di pellegrinaggio e oggi sono luoghi della devozione, dell'identità e della memoria collettiva locale. Ad esempio, percorrendo la Romea Strata nel 2021 è stata fatta una

sosta alla Chiesa di San Massimo in località Borghetto, nel comune di San Martino di Lupari a nord di Padova. Una studente ha descritto questa piccola chiesa come “la più bella scoperta fatta lungo il cammino” e aggiunge: “Non sono un’amante del camminare di per sé ma ciò che fa davvero la differenza sono i luoghi come questi. Camminare permette di non perdersi luoghi inattesi”.

Un altro elemento del patrimonio religioso che emerge come importante dai racconti e dalle foto è la presenza di ruderi di chiese e capitelli lungo il cammino. Si tratta di segni della devozione popolare a cui si presta attenzione grazie alla lentezza del tipo di mobilità turistica adottata e alla possibilità di fermarsi per consultare una carta. Questi elementi si incontrano sia nelle tratte in cui il Cammino di Sant’Antonio ricalca la Romea Strata sia lungo la Romea Germanica, tanto a nord quanto a sud di Padova. Lungo il Muson dei Sassi, ad esempio, prima di raggiungere la città, alcuni studenti/turisti individuano sulla carta la presenza passata di un antico ospizio per pellegrini. Oggi si vede una casa di campagna come tante altre lungo il canale. Uno studente commenta: “Ritengo significativo questo elemento del patrimonio perché rappresenta un segno tipico del paesaggio che si incontra tra Camposampiero e Padova, un paesaggio fatto di case sparse tra campi e canali. Il toponimo è come un fossile, rimanda ad un punto di ristoro e accoglienza sulla via di pellegrinaggio. L’attuale casa di campagna collega pratiche di ieri e di oggi”.

I/le nostri studenti/turisti in gran parte hanno dichiarato di non avere alcuna intenzione religiosa nel porsi verso di essa ed alcuni non conoscevano la storia del Santo. Soprattutto durante l’esperienza del 2021, svolta nello stesso giorno in cui un gruppo di camminatori dichiaratamente religiosi erano sulla tratta in occasione di un appuntamento organizzato dagli Antoniani per l’evento Antonio 2020-2022 (<https://www.antonio800.org/antonio2022-il-programma-del-cammino-in-veneto-di-novembre-21/>), alcuni alcuni studenti/turisti si sono spinti a criticare i rituali di devozione osservati lungo la strada. Tuttavia, mentre percorrevamo il tratto lineare tra Camposampiero e Padova – un tragitto unanimemente definito come “monotono” – uno studente/turista ha deciso di cercare sul suo smartphone la lista dei miracoli che rendono Sant’Antonio oggetto di devozione religiosa tra i cattolici. Pur continuando a camminare, ha cominciato a leggere a voce alta i miracoli, sfruttando la propria arte oratoria. La *performance* ha generato nella maggior parte dei/delle studenti/turisti una certa ilarità, ma anche interesse, compattando l’insieme di persone in movimento intorno all’oratore. Per quanto ludica, la *performance* ha contribuito a fornire informazioni utili legate al patrimonio devozionale

intangibile del percorso che sono state anche utilizzate, più tardi, per trasformare in qualcosa di comprensibile le sculture e i dipinti della vita del Santo che decorano gli interni della Basilica a Padova, destinazione finale del nostro viaggio a piedi.

5.2. Tra intimità e condivisione

Nel corso dell’esperienza del 2021, una studente/turista ha camminato, in una delle due giornate di viaggio, insieme a un gruppo misto di religiosi e laici mobilitati in occasione di una delle tappe dell’evento Antonio 2020-2022, organizzato nell’ottocentesimo della presenza del Santo in Italia. Nel dare un resoconto dell’esperienza, questa partecipante spiega che si aspettava un’esperienza solitaria e silenziosa, anche se in gruppo. Al contrario, ha proseguito, l’esperienza di cammino si è rivelata una conversazione, fatta di commenti condivisi sul paesaggio camminato o addirittura in atti di solidarietà come nel caso di camminatori che si sono fatti carico del bagaglio di altri. Questa esperienza di gruppo inaspettata decostruisce il mito dei pellegrinaggi come esperienze di spiritualità esclusivamente introspettiva o solitaria, connotando positivamente l’esperienza come “di condivisione o di senso di appartenenza” nelle parole della studente/turista.

Lungo la Romea Germanica a sud di Padova (nel 2022) sono stati rilevati riscontri simili. In prossimità del comune di Monselice la visione della rocca sul colle e il profilo dei Colli Euganei hanno generato nel gruppo di studenti/turisti gioia e rassicurazione, dopo aver percorso decine di chilometri lungo distese di campi, spesso su strade condivise con i mezzi di trasporto motorizzati e non certo pensate per facilitare il cammino come pratica spirituale. Il paesaggio è stato per lo più percepito come grigio e noioso. Il gruppo è molto stanco e non è particolarmente propenso a visitare il cuore del patrimonio turistico-religioso di Monselice. Eppure, c’è chi, sfidando la stanchezza, va alla ricerca di peculiarità del patrimonio. È interessante quanto descritto da una studente/turista: “Partendo con un gruppo organizzato si passa molto tempo assieme e non sempre c’è silenzio o occasioni per ascoltarsi. Ho quindi deciso la sera di allontanarmi dal gruppo per andare sola lungo il sentiero delle Sette Chiese a Monselice e visitare il Mastio Federiciano. La città medievale di sera è stata una scoperta incantevole. Purtroppo, l’accesso al percorso era chiuso. Da sola, quella sera mi sono ritrovata in compagnia di due statue raffiguranti dei leoni. L’occasione mi ha permesso di riflettere che forse chi cammina da solo va veloce ma chi cammina insieme va lontano”.

La dicotomia tra esperienza individuale/intima e collettiva/pubblica ritorna. Un’altra studente/turista

ha dichiarato “il gruppo in questa esperienza ha per me sopperito... alla, come dire... i paesaggi che abbiamo attraversato non hanno molto aiutato a fare un’esperienza intima in qualche misura. Quando si parte per camminare, nelle mie esperienze pregresse, si vuole anche riflettere, stare da soli, mettersi alla prova, anche fisicamente. Questa dimensione a me è un po’ mancata e quindi ho molto apprezzato invece la parte di condivisione, con un gruppo che ha abbondantemente sopperito alle carenze paesaggistiche”. Nella pratica le due dimensioni non sono state nettamente separate ed inoltre hanno connotato il paesaggio del cammino/in cammino molto al di là di quanto visibile all’occhio.

5.3. Fuori contesto

Il piacere della condivisione generato dalla pratica del cammino emerge anche dal racconto degli incontri con persone delle comunità locali vissuti lungo il percorso. Gli/le studenti/turisti hanno apprezzato soprattutto il ruolo di alcuni mediatori e mediatrici che hanno accolto e trasmesso passione attraverso azioni e narrazioni su aspetti tangibili e intangibili del patrimonio. Nell’esperienza del 2021 la già citata visita alla chiesa di San Massimo, mediata da una guida professionista, ha permesso di conoscere Pino, un anziano che si occupa nel tempo libero dell’apertura e dell’accoglienza al sito religioso. Il commento di uno studente è emblematico: “Mi ha colpito il suo impegno e amore nella manutenzione della chiesa e nella diffusione di informazioni storiche e utili ai turisti”. Anche la sosta nel 2021 alla casa di spiritualità di Camposampiero gestita da religiose è stata molto apprezzata. Il sentimento comune è riassunto nelle dichiarazioni di due studenti/turisti: “L’accoglienza è stata da 10 e lode. Le camere erano ordinate e pulite e il cibo abbondante. La cordialità e simpatia del personale sono state davvero insuperabili!”. E ancora: “Questo è stato sicuramente un paesaggio che mi è rimasto impresso”.

Accanto al senso di gratitudine diffuso verso le persone *local* che hanno favorito forme di familiarizzazione verso i luoghi incontrati, sono emersi tuttavia altri sentimenti, meno lineari e positivi, che invitano a problematizzare lo *slow tourism* come pratica di interazione con le comunità locali. Soprattutto durante la prima escursione del 2021, i/le studenti/turisti si sono sentiti più volte esclusi dal contesto, guardati come presenze strane e straniere. Il passaggio ha generato spesso reazioni di sospetto e irritazione manifestate talvolta attraverso plateali lamentele. Gli/le studenti/turisti ricordano situazioni vissute sia lungo strade di campagna poco frequen-

tate che nel traffico centro urbano: “È stato spiacevole quando un anziano in bicicletta ha quasi urtato in bici uno dei pellegrini imprecaando per la presenza dei camminatori”, e ancora: “..in zona Arcella a Padova un’auto ha rallentato bruscamente; il conducente ha suonato forte il clacson e gesticolato contro di noi sebbene non stesse rispettando il limite di 50 km/h. Certo, alcuni di noi erano un po’ spostati dal marciapiede ma non davamo fastidio. Si capiva dai grossi zaini in spalla che si trattava di un gruppo in cammino...”.

Emerge da entrambe le esperienze che il camminare è ancora pratica fuori contesto a meno che non venga svolta lungo specifiche infrastrutture, già patrimonializzate e valorizzate come cammini o percorsi pedonali. Laddove la rotta non è nota nel suo significato storico né praticata a piedi o in bici nel tempo libero da residenti, il passaggio di chi fa una “vacanza in cammino” viene percepito come pratica dissociata dal contesto, un tentativo di sottrazione indebita del proprio spazio abituale da altri soggetti in movimento. La preparazione del passaggio attraverso incontri con specifici mediatori risulta quindi centrale per colmare le potenziali dissonanze che il cammino può generare lungo i territori attraversati.

5.4. Natura e spiritualità

Come anticipato, la relazione con alcuni elementi naturali del paesaggio incontrati lungo il percorso ha assunto un ruolo significativo nel denotare l’esperienza. La natura viene percepita attraverso i sensi ed esperita attraverso le sensazioni ed emozioni vissute in cammino. La relazione con la natura viene proiettata sul paesaggio passando attraverso l’esperienza individuale e quella condivisa. Attraversare in cammino il continuum tra contesti agricoli, peri-urbani e cittadini, frutto di una millenaria cultura rurale di cui si decifrano ancora, passo dopo passo, molti segni, porta le persone studenti/turiste a descrivere il paesaggio veneto incontrato usando il termine “agripolitano diffuso” e andando oltre la dicotomia rurale-urbano.-

I luoghi attraversati, in particolare quelli connessi all’acqua come canali e argini, generano benessere perché attivano sensazioni positive alla vista e all’udito. Una studente condivide così il suo incontro con questi elementi specifici della natura: “È stato piacevole imbattersi in una sinuosità molto suggestiva, qui il silenzio della campagna ha permesso di cogliere il rumore dell’acqua”. L’incontro con la natura è piacevole anche per la scoperta di spazi preziosi di biodiversità che favoriscono incontri inaspettati con piante e animali come salici e sambuchi, aironi cinerini e alzavole. Di fatto,

“lungo il fiume” è l’espressione che alcuni studenti/turisti scelgono per intitolare il paesaggio scelto e per altri il titolo ideale è “la gratificazione della natura”.

Di particolare interesse risulta poi l’associazione natura-spiritualità che emerge da più voci del gruppo. Il cammino avvicina agli elementi fisici del paesaggio permettendo di coglierne i dettagli, i profumi, le superfici e i suoni, favorendo la consapevolezza di sperimentare nel contempo sensazioni fisiche ed emozioni maggiormente connesse alla sfera della spiritualità.

All’esperienza di immersione, osservazione e contemplazione del paesaggio e di incontro con gli elementi naturali, anche quando richiede sacrificio, sforzo, fatica, viene associato un valore spirituale da buona parte degli/lle studenti/turisti. Il riconoscimento di questo valore rimanda al significato più generale di camminare lungo gli antichi percorsi connettendosi, attraverso l’immedesimazione, anche con la figura del Santo. Una studente descrive così questo aspetto: “La bellezza del contesto con l’argine del fiume e i colori autunnali mi hanno colpita. Sebbene la tratta possa risultare monotona, mi ha consentito di ammirare la campagna veneta sotto un’altra prospettiva e mi ha fatto empatizzare con il Santo e i suoi cammini”.

Questo significa che la materialità del cammino, ciò che viene percepito con i sensi, come il silenzio, il cinguettio di un uccello o la durezza di un sasso, influenza la propria personale definizione di spiritualità incontrata in cammino, spesso al di là di fattori razionali come la spinta motivazionale a conoscere elementi del patrimonio religioso, materiali e immateriali.

6. Conclusioni

In questo articolo abbiamo voluto dimostrare che un approccio più attento a quello che accade su, intorno e lungo i cammini possa essere utile per comprendere meglio i processi di turistificazione e patrimonializzazione di cui sono oggetto. Il nostro obiettivo è stato di contribuire a un dibattito sicuramente già in corso, grazie anche al successo che il cosiddetto *slow tourism*, e le vacanze in cammino come sua espressione, ha avuto negli ultimi anni. Il dibattito, tuttavia, sino ad oggi si è concentrato soprattutto sulle potenzialità legate allo sviluppo locale e alla rigenerazione dei territori, con particolare attenzione, in Italia, alle aree marginali. L’interesse si è rivolto in primo luogo al ruolo di stakeholder istituzionalizzati in una prospettiva di pianificazione turistica, oppure alla definizione dei profili di chi viaggia in una prospettiva di marketing. Minore attenzione è stata posta sul divenire dei cammini attraverso una molteplicità di relazioni sociali e materiali tra paesaggi, oggetti, flora, fauna, persone. Adot-

tando un approccio fenomenologico, attento alle *performance* locative (Rabbiosi 2021b; Rabbiosi, Meneghello 2023), abbiamo cercato di colmare questo gap nel dibattito in corso focalizzandoci su due esperienze “prototipo” di vacanze in cammino, svolte con due gruppi di studenti/turisti nel 2021 e nel 2022, lungo alcune tratte di cammini che ricalcano antiche rotte di pellegrinaggio.

Sono tre gli aspetti più significativi che derivano dalla nostra analisi. In primo luogo, l’elemento performativo emerge come estremamente significativo nel dare vita – in maniera dinamica, magari anche contraddittoria – al processo di patrimonializzazione dei cammini perché è quello che consente di confermare la bontà delle politiche, oppure di sfidarle o ancora di spingerle più lontano. Citando in contumacia Jorge Leitão, un pellegrino “professionista” conosciuto nel corso delle nostre ricerche³, “non esistono i cammini se non vi è chi li cammina”. L’attenzione sulle *performance* locative in cammino consente di fare emergere il ruolo significativo della materialità degli itinerari che si esprime attraverso la sensorialità che media l’incontro con il paesaggio e permette di riconoscere come patrimonio determinati elementi. Non solo senza persone camminanti non ci sarebbero cammini, ma nemmeno la possibilità che una chiesa poco nota o una pietra miliare, una lepre o i filari di una specifica coltura, possano essere esperiti – con uno sguardo, attraverso un suono, o anche attraverso un palmo di mano o di piede – e quindi identificati come patrimonio.

Il secondo aspetto significativo rimanda alla specificità dei cammini che ricalcano antiche rotte di pellegrinaggio, dove il patrimonio prevalente – quanto meno quello che tematizza il cammino – rimanda a monumenti e beni tangibili o rituali associati a una specifica forma devozionale, rappresentando per quel cammino la forma autorizzata di patrimonio (Smith 2006). In realtà, complice anche il sovrapporsi della dimensione *outdoor* cui il tempo libero o le vacanze lungo i cammini si prestano e la più ampia secolarizzazione della società, il processo di *heritage-making* include elementi che vanno oltre la religiosità. Da un lato è la dimensione spirituale ad avere la meglio su quella religiosa, e questa può contribuire a patrimonializzare elementi afferenti ad altri ambiti: in primo luogo a quelli del paesaggio naturale che mediano intime ricerche esistenziali. Dall’altro, il paesaggio in tutte le sue altre espressioni oltre a quella religiosa o naturale – quella agricola ma anche quella urbana – costituiscono parte del patrimonio, tangibile e intangibile.

³ Jorge Leitão è collaboratore del Cammino di Sant’Antonio nel tracciare nuove tratte e verificare la percorribilità di quelle già esistenti. La citazione è presa da un seminario tenuto all’interno dell’insegnamento Valorizzazione turistica e promozione del paesaggio, Università di Padova, 01/12/2021.

Il terzo elemento emerso è quello della profonda relazionalità propria della dimensione performativa. Come abbiamo detto è una relazionalità materiale. Ma è anche sociale, costruita non solo con beni e oggetti, ma anche attraverso le interazioni con altri camminatori. È un tipo di relazionalità che media e che allo stesso tempo costruisce non solo i cammini come patrimoni, ma anche lo stesso camminare come pratica patrimoniale, con un accento particolare a forme di abitare lo spazio in movimento e collettivamente (Meneghello 2023a; Rabbiosi 2021a). Emerge però che in questo paesaggio, alla volta patrimoniale e turistico, vi sono delle relazioni mancate: in primo luogo quella con le comunità locali. Questa relazione è presente solo quando mediata da figure professioniste. In alternativa, le *performance* locative di turisti e residenti sembrano essere quasi di chiusura, dei secondi rispetto ai primi. Dove altrove un'attitudine negativa verso le persone turiste è data dall'eccesso di turismo, quelli presentati sono più probabilmente casi opposti: l'incontro con un Altro, in questo caso rappresentato da persone che praticano "vacanze in cammino", non sembra essere contemplato. I principi del turismo sostenibile considerano centrale le comunità locali nei progetti di sviluppo turistico (Borrelli, Mela, Mura 2023; Bozzato 2021). Quanto emerso dal nostro caso porta a interrogare le recenti strategie di valorizzazione turistica e promozione del paesaggio attraverso i cammini: Quanto possono essere efficaci se i cammini non sono riconosciuti (e praticati) dalle comunità locali?

Questi tre aspetti richiedono ulteriore approfondimento e monitoraggio, per comprendere meglio le forme, le potenzialità, ma anche le criticità della valorizzazione turistica e della promozione del paesaggio dei cammini. Quanto presentato è solo un "primo passo".

Riferimenti bibliografici

- Anderson, J. (2004). Talking whilst Walking: A Geographical Archaeology of Knowledge. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36(3), 254-261.
- Atkinson, D. (2005). Heritage. In Atkinson, D., Jackson, P., Sibley, D., Washbourne, N. (Eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London, Taylor, 141-150.
- Birch, P. (2014). Turning Education Upside-Down: the Flipped Classroom. *Scuola democratica, Learning for Democracy*, 3, 631-642. DOI: <https://doi.org/10.12828/78677>
- Borrelli, N., Mela, A., Mura, G. (2023). *Turismo sostenibile e comunità*. Milano, Ledizioni.
- Bourlessas, P., Rabbiosi, C. (2021). La svolta delle mobilità ancora in movimento tra potenzialità e criticità. *Memorie Geografiche*, 19, 471-473. https://www.societa-studigeografici.it/wp-content/uploads/2021/12/Memorie_Geografiche_2021.pdf
- Bozzato, S. (2021). *Turismo, comunità, territori: Frontiere di sostenibilità*. Milano, Mimesis.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K. (Eds.). (2011). *Mobile Methods*. Abingdon; New York, Routledge.
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring Tourism 'Slow' Mobilities. In Biasiori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (Eds.). *Reimagining Mobilities Across the Humanities*. New York, Routledge, 156-169.
- Coleman, S., Crang, M. (2002). *Tourism: Between Place and Performance*. New York, Berghahn Books.
- Crouch, D. (2005). Flirting with Space-tourism Geographies as Sensuous/Expressive Practice. In Cartier C., Lew, A. (Eds.). *Seductions of Place: Geographical Perspectives on Globalization and Touristed Landscapes*. London, Routledge, 23-35.
- Dal Borgo, A., Gavinelli, D. (2012). *Il paesaggio nelle scienze umane: approcci, prospettive e casi di studio*. Milano, Mimesis.
- Dematteis, G. (1994). Possibilità e limiti dello sviluppo locale. *Sviluppo Locale*, 1(1), 10-30.
- Dematteis, G. (1998). La geografia dei beni culturali come sapere progettuale. *Rivista Geografica Italiana*, 105, 25-35.
- Dickinson, J., Lumsdon, L. (2010a). *Slow Travel and Tourism*. London / Washington, Earthscan.
- Dickinson, J., Lumsdon, L. (2010b). Walking and Tourism. In Dickinson, J., Lumsdon, L. (Eds.). *Slow Travel and Tourism*. London / Washington, Earthscan, 119-134.
- Edensor, T. (2001). Performing Tourism, Staging Tourism. *Tourist Studies*, 1(1), 59-81. DOI: <https://doi.org/10.1177/146879760100100104>
- Edensor, T. (2007). Mundane Mobilities, Performances and Spaces of Tourism. *Social & Cultural Geography*, 8(2), 199-215. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649360701360089>
- Enit-TCI-Ipsos. (2023, ottobre, 12). *Indagine sul turismo escursionistico*. Enit – Agenzia Nazionale del Turismo. <https://www.enit.it/it/turismo-escursionistico-enit-touring-club-per-la-prima-volta-uno-studio-per-mappare-l'offerta-turistica-italiana-dei-cammini-a-piedi>

- Fullagar, S., Markwell, K., Wilson, E. (Eds.). (2012). *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*. Bristol, Channel View Publ.
- Gavinelli, D., Zanolin, G. (2023). La pratica dei cammini come opportunità per la valorizzazione dei borghi italiani. In Varotto, M., Rabbiosi, C., Cisani, M. (a cura di). *Geografie in movimento. 2: Oggetti, merci, beni: L'impronta materiale del movimento nello spazio*. Padova, CLEUP, 379-384.
- Gheno, V. (2024). *Grammamanti. Immaginare futuri con le parole*. Torino, Einaudi.
- Giacalone, F. (Ed., 2015). *Pellegrinaggi e itinerari turistico-religiosi in Europa: Identità locali e dinamiche transnazionali*. Perugia, Morlacchi editore U.P.
- Graham, B. J., Ashworth, G. J., Tunbridge, J. E. (2000). *Geograph of Heritage: Power, Culture and Economy*. London, Routledge.
- Harvey, D. C. (2015). Landscape and Heritage: Trajectories and Consequences. *Landscape Research*, 40(8), 911-924. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2014.967668>
- Ingold, T., Vergunst, J. L. (Eds.). (2008). *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Aldershot / Burlington, Ashgate.
- Küpers, W., Wee, D. (2018). Tourist Cities as Embodied Places of Learning: Walking in the "Feelds" of Shanghai and Lisbon. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 376-390. DOI: <https://doi.org/10.1108/IJTC-12-2017-0076>
- Le Vie Francigene (2024, gennaio, 22). *Il 2023 della Via Francigena: Numeri e stime sul flusso dei pellegrini*. <https://www.viefrancigene.org/it/il-2023-della-via-francigena-numeri-e-stime-sul-flusso-dei-pellegrini>
- Lopez, L., González, R. C. L., Fernández, B. M. C. (2017). Spiritual Tourism on the Way of Saint James the Current Situation. *Tourism Management Perspectives*, 24, 225-234. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.07.015>
- Lowenthal, D. (1998). *The Heritage Crusade and the Spoils of History*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Lumsdon, L., McGrath, P. (2011). Developing a Conceptual Framework for Slow Travel: A Grounded Theory Approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 265-279. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.519438>
- Macpherson, H. (2016). Walking Methods in Landscape Research: Moving Bodies, Spaces of Disclosure and Rapport. *Landscape Research*, 41(4), 425-432. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156065>
- Mavric, M., Urry, J. (2009). Tourism Studies and the New Mobilities Paradigm. In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*. SAGE, London, 646-658. DOI: <https://doi.org/10.1515/tw-2020-0012>
- Meneghello, S. (2023a). Mapping Tourist Landscapes in Pandemic Times: A Dwelling-in-motion Perspective. *Tourism Geographies*, 25(7), 1730-1745. DOI: <https://doi.org/10.1080/14616688.2023.2172604>
- Meneghello, S. (2023b). *Luoghi, persone e pratiche nella definizione del tourist landscape. Proposte teoriche, casi di studio, prospettive didattiche e di policy making*. Tesi di dottorato in Studi Storici, Geografici e Antropologici, Università degli Studi di Padova, Italia.
- Meneghello, S. (2024). Walking Tourism on a Spiritual Trail: Competing Needs from the Sacred Landscapes. In Shinde, K. A., Cheer, J. M. (Eds.). *A Research Agenda for Religious Tourism*. Northampton, Edward Elgar Publishing, 131-147.
- Meneghello, S., Meini, M., Petrella, A., Rabbiosi, C. (2022). The Landscape-Tourism Nexus as a Learning Object. Comparing Two Italian Experiences in Geography Higher Education. *J-Reading. Journal of Research and Didactics in Geography*, 2(11), 51-61. DOI: <https://doi.org/10.4458/5598-05>
- Mercatanti, L., Messina, G. (Eds., 2020). *In cammino. Geografie di viaggio e di pellegrinaggio*. Torino, Nuova Trauben.
- Minca, C. (2007). The Tourist Landscape Paradox. *Social & Cultural Geography*, 8(3), 433-453. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649360701488906>
- Minca, C., Oakes, T. (2006). Introduction: Travelling Paradoxes. In Minca, C., Oakes, T. (Eds.). *Travels in Paradox: Remapping Tourism*. Lanham, Rowman & Littlefield Publishers, 1-22.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT) (2017). *Italia, Paese per Viaggiatori. Piano Strategico del Turismo 2017-2022*. Roma, Invitalia.
- Morazzoni, M., Boiocchi, M. (2013). I cammini culturali e le nuove vie di turismo religioso. Il progetto di promozione turistica "Strada delle abbazie. fede arte e natura nella grande Milano". *Almatourism - Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 4(7), 44-58. DOI: <https://doi.org/10.6092/issn.2036-5195/3911>
- Morazzoni, M., Rabbiosi, C. (2022). La regione turistica. In Bolocan Goldstein, M., Gavinelli, D. (Eds.). *Regioni e regionalizzazioni d'Europa: Lo spazio-mondo in divenire*. Milano, Pearson, 159-182.

- Munar, A. M., Meged, J. W., Bødker, M., Wiedemann, C. D. (2021). Existential Walking. *Annals of Tourism Research*, 87, 103118. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103118>
- Nilsson, M., Tesfahuney, M. (2018). The Post-Secular Tourist: Re-thinking Pilgrimage Tourism. *Tourist Studies*, 18(2), 159-176. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797617723467>
- O'Neill, M., Roberts, B. (2019). *Walking Methods: Research on the Move*. New York: Routledge.
- Peters, S. (2019). The Pedagogy of Pilgrimage on the Camino de Santiago Written into Performance. *Journal of Public Pedagogies*, 4, 74-80. <https://www.publicpedagogies.org/wp-content/uploads/2019/11/07-Peters.pdf>
- Rabbiosi, C. (2021a). Performing a Walking Holiday: Routing, Immersing and Co-dwelling. *Tourist Studies*, 21(3), 367-386. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797621998177>
- Rabbiosi, C. (2021b). Vacanze in cammino, performance dei luoghi: Una proposta concettuale. In Iacoli, G., Papotti, D., Peterle, G., Quaquarelli, L. (a cura di). *Culture della mobilità: Immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*. Firenze, Franco Cesati editore, 249-262.
- Rabbiosi, C., Meneghello, S. (2023). Questioning Walking Tourism from a Phenomenological Perspective: Epistemological and Methodological Innovations. *Humanities*, 12(4), 65. DOI: <https://doi.org/10.3390/h12040065>
- Regione Veneto (2024, gennaio, 27). Turismo. Presentata la strategia regionale dei cammini veneti. Assessore Caner, "Tutti gli attori del turismo slow interessati da questo progetto. Serve sinergia per dare fisionomia al prodotto". <https://www.regione.veneto.it/article-detail?articleId=13953353>
- Scriven, R. (2021). A 'New' Walking Pilgrimage: Performance and Meaning on the North Wales Pilgrim's Way. *Landscape Research*, 46(1), 64-76. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2020.1829574>
- Servizio studi Senato della Repubblica e Camera dei Deputati. (2023). *Schema del Piano Strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027*. Roma, Servizio studi Senato della Repubblica e Camera dei Deputati. <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01375440.pdf>
- Sheller, M., Urry, J. (2004). *Tourism Mobilities*. New York, Routledge.
- Shinde, K. A., Cheer, J. M. (Eds.). (2024). *A Research Agenda for Religious Tourism*. Northampton, Edward Elgar Publishing.
- Silverman, H., Waterton, E., Watson, S. (2017). *Heritage in Action*. New York, Springer Science+Business Media.
- Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London, Routledge.
- Spagnoli, L. (a cura di, 2022). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, Franco Angeli.
- Springgay, S., Truman, S. E. (2019). Walking in/as Publics: Editors Introduction. *Journal of Public Pedagogies*, 4, 1-12. <https://www.publicpedagogies.org/wp-content/uploads/2019/11/01-Springgay.pdf>
- Stoffelen, A., Vanneste, D. (2015). An Integrative Geotourism Approach: Bridging Conflicts in Tourism Landscape Research. *Tourism Geographies*, 17(4), 544-560. DOI: <https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1053973>
- Terkenli, T. S. (2004). Tourism and Landscape. In Lew, A. A., Hall, C. M., Williams, A. M. (Eds.). *A Companion to Tourism*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, 337-348.
- Terre di mezzo editore. (2022, aprile, 27). *Italia, Paese di Cammini. Ecco tutti i numeri del 2021*. <https://www.terre.it/cammini-percorsi/i-dati-dei-cammini/italia-paese-di-cammini-ecco-tutti-i-numeri-del-2021/>
- Terre di mezzo editore. (2023, marzo, 23). *Italia, Paese di Cammini. Ecco tutti i numeri del 2022*. https://www.terre.it/cammini-percorsi/i-dati-dei-cammini/italia-paese-di-cammini-tutti-i-numeri-del-2022/?srsltid=AfmBOorgLafwmlSdIxJs_i7_rAik0-Cw3U1XFvDKortplHttrCIvBvQy
- Turco, A. (2012). *Turismo & Territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*. Milano, Unicopli.
- Turri, E. (1998). *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*. Venezia, Marsilio.
- Vecco, M. (2010). A Definition of Cultural Heritage: From the Tangible to the Intangible. *Journal of Cultural Heritage*, 11(3), 321-324. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.culher.2010.01.006>
- Waterton, E. (2014). A More-Than-Representational Understanding of Heritage? The 'Past' and the Politics of Affect. *Geography Compass*, 8(11), 823-833. DOI: <https://doi.org/10.1111/gec3.12182>
- Waterton, E., Watson, S. (Eds.). (2015). *The Palgrave Handbook of Contemporary Heritage Research*. Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- Witte, A. (2023). Revisiting Walking as Mobile Place-Making Practice: A Discursive Perspective. *Tourism Geographies*, 25(1), 334-356. DOI: <https://doi.org/10.1080/14616688.2021.1878269>
- Wylie, J. (2005). A Single Day's Walking: Narrating Self and Landscape on the South West Coast Path. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30(2), 234-247. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2005.00163.x>



Citation: Conti Puorger, A., Petrella, M., & Visentin, F. (2025). Ipotesi di turismo lento nelle aree interne. note da un laboratorio partecipativo nei Monti Frentani. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 169-182. doi: 10.36253/bsgi-7583

© 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.

For Italian evaluation purposes: the paper was conceived jointly by all the authors. Adriana Conti Puorger takes responsibility for sections 2 and 3; Marco Petrella and Francesco Visentin for sections 4, 5 and 6; all the authors have elaborated jointly section 1.

Ipotesi di turismo lento nelle aree interne. Note da un laboratorio partecipativo nei Monti Frentani

Hypothesis of Slow Tourism in Inner Areas. Notes From a Participatory Laboratory in the Frentani Mountains

ADRIANA CONTI PUORGER¹, MARCO PETRELLA², FRANCESCO VISENTIN³

¹ *Dipartimento di Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza, Sapienza Università di Roma, Italia*

² *Dipartimento di Bioscienze e Territorio, Università degli Studi del Molise, Italia*

³ *Dipartimento di Lingue e Letterature, Comunicazione, Formazione e Società, Università degli Studi di Udine, Italia*

E-mail: adriana.contipuorger@uniroma1.it; marco.petrella@unimol.it; francesco.visentin@uniud.it

Abstract. The contribution fits into the context of the research of PRIN MIND - The Mountains within the Mountains - Narratives, dynamics and development paths in the Italian mountains: new readings. In this context, the unit of the University of Rome, one of the 5 research units into which the PRIN is divided, has activated participatory laboratories in the Apennine context with the aim of analyzing and assisting, with qualified local development operators, the implementation of 'project community' experiences, which define a collective and collaborative operating mode. In June 2023 the Roman unit with the Maiella Verde LAG participated in the experiential phase of the Laboratory in the Frentani Mountains, encouraging meetings between researchers, development actors, communities and places. The aim of the paper is to analyse the idea to build some cycle paths in the Frentani Mountains as a tool of development. This strategy would like to be an instrument to prevent the depopulation, the marginality and the fragility of the inner area through the connection between agriculture and tourism. For doing this we present a field work activity, conducted by e-bike along one of the projected itineraries, in three phases: a) an in-depth analysis of the context, b) a critical observation of the pretended practice of landscape through the design/ideaation of a slow mobility routes involving strategies of participation and transformation of the landscape and mobility, c) Using our experience we tried to discuss the possible relationship between sustainable tourism purposes and everyday life in inner areas. The analysis of this development strategy leaves some open questions in relation to the development models. The paradigm through which the 'project communities' are imagined and implemented should be put in relation to the new dynamics that seek to respond to new needs dictated by climate change, economic/pandemic crises and technological innovation.

Keywords: cultural landscape, local development, governance, middle mountains.

Riassunto. Il contributo si inserisce nel contesto delle ricerche del PRIN MIND - Le Montagne dentro la Montagna - Narrazioni, dinamiche e percorsi di sviluppo nella montagna italiana: nuove letture. In questo quadro l'unità operativa di Roma, uno dei cinque gruppi di ricerca in cui è articolato il PRIN, ha attivato dei laboratori partecipativi in contesto appenninico con l'intento di analizzare e coadiuvare, con gli operatori qualificati dello sviluppo locale, l'implementazione delle "comunità di progetto", che definiscono una modalità operativa collettiva e collaborativa. A giugno 2023 l'unità romana con il GAL Maiella Verde è stata comparsa della fase esperienziale del Laboratorio nei Monti Frentani, favorendo l'incontro tra ricercatori, attori dello sviluppo, comunità e luoghi. Lo scopo del presente contributo è quello di analizzare le attività svolte in merito all'ideazione di percorsi ciclabili ed escursionistici nei Monti Frentani quale proposta di sviluppo nell'area del Medio-Alto Vastese da parte del GAL locale. Tale strategia vuole rispondere ai temi dello spopolamento, della marginalità e della fragilità del contesto attraverso l'integrazione tra attività agricole e turismo. Abbiamo idealmente ripercorso uno degli esperimenti, caratterizzato dall'uso delle e-bike, strutturando l'analisi in tre fasi: a) l'approfondimento del contesto, b) l'osservazione della pratica della costruzione/trasformazione del paesaggio attraverso l'ideazione/strutturazione di percorsi di mobilità lenta coinvolgendo strategie di partecipazione e trasformazione del paesaggio e delle mobilità, c) il particolare punto di osservazione del campione di turisti accademici nell'esplicitazione del paesaggio percepito e delle possibili relazioni tra sostenibilità e quotidianità in un'area marginale. L'analisi di questa strategia lascia aperte alcune questioni in relazione ai modelli di sviluppo proposti. Il paradigma attraverso il quale sono immaginate le "comunità di progetto" andrebbe messo in relazione con le nuove dinamiche che cercano di rispondere a delle nuove necessità dettate dai cambiamenti climatici, dalle crisi economiche/pandemiche e dall'innovazione tecnologica.

Parole chiave: paesaggio culturale, sviluppo locale, governance, montagne di mezzo.

1. Introduzione

Il lavoro muove i suoi passi dal Progetto PRIN "MIND¹ - Le Montagne dentro la Montagna. Narra-

¹ Il progetto PRIN MIND - Le Montagne dentro la Montagna Narrazioni, dinamiche e percorsi di sviluppo nella montagna italiana: nuove letture - intende inserirsi e problematizzare il dibattito sulla centralità/marginalità dei territori montani italiani (Manifesto di Camaldoli), alla luce anche delle riflessioni che si stanno sviluppando in ambito europeo (CIPRA, EUSALP), per studiare e analizzare le dinamiche ambientali-economiche e socio-culturali, con una lettura sincronica dei processi in atto, appoggiando e favorendo delle letture endogene. La realizzazione del progetto è affidata a cinque UO che geograficamente si distribuiscono tra area alpina e appenninica andando a coprire la montagna italiana: l'arco alpino (Università di Udine, Università IUAV di Venezia e IULM di Milano), e l'Appennino

zioni, dinamiche e percorsi di sviluppo nella montagna italiana: nuove letture". In termini generali, l'attività di ricerca focalizza l'attenzione sulla centralità/marginalità dei territori montani italiani per studiare e analizzare le dinamiche ambientali-economiche e socioculturali con un approccio sincronico dei processi in atto. Le terre alte, in linea con quanto sottolineato nel documento 'Per una nuova centralità della montagna', noto come Manifesto di Camaldoli (2019), sono lette sempre più come luogo privilegiato e anticipatore di dinamiche e processi che, alle diverse scale geografiche, evidenziano modelli di territorializzazione e politiche che puntano al superamento delle disparità di sviluppo (De Rossi 2018; Meini 2018; Varotto 2020).

In questo ambito le Università di Roma Tor Vergata e Sapienza Università di Roma hanno avviato una collaborazione con il Gruppo di Azione Locale (GAL) abruzzese Maiella Verde nel tentativo di individuare alcune linee di sviluppo locale nel territorio dei Monti Frentani. Questo territorio, che potremmo identificare come montagna di mezzo (Varotto 2020), è stato ed è tuttora oggetto di progetti e interventi di sostegno finalizzati a tutelare e sviluppare tali aree per far fronte a condizioni di svantaggio economico, infrastrutturale e sociale. Non è solo la consapevolezza dell'economicità del presidio dei territori montani a dirigere, nel corso degli anni, gli interventi contro il diffuso fenomeno dello spopolamento, ma il timore di perdere modalità insediative che hanno generato degli effetti di territorializzazione specifici. Da questa consapevolezza si dipanano le questioni sul 'desiderio di paesaggio' (Raffestin 2005) e le riflessioni sulla sua natura di bene pubblico ed elemento culturale (Turco 2002; Pettenati 2023). Come ha sottolineato Harvey, si registra "a parallel endeavour of academic, policy and popular inquiry that explores the significance of landscape and heritage as meaningful categories of an emergent and processual nature" (Harvey 2015, 911). Tale impostazione si contrappone a "uno sguardo utilitario, che non riesce a diventare contemplativo" (Raffestin 2005, 29).

Il presente articolo, dunque, si struttura su due piani. Uno è quello applicativo/esperienziale in cui il mondo accademico si è relazionato con attori locali e pianificatori; vi è poi quello analitico in cui la sensibilità della lettura della geografia si è integrata per affinare le interpretazioni delle progettualità per lo sviluppo della montagna.

L'incontro con gli attori si è incentrato sull'individuazione di alcune modalità di valorizzazione dell'area

(Università di Roma La Sapienza con Roma Tor Vergata e Università del Molise con Università dell'Aquila). Questa articolazione garantisce una lettura integrata delle aree montane della penisola, superando tradizionali e non funzionali divisioni tra le due principali catene orografiche, e restituendo così un quadro il più possibile unitario.

come lo sviluppo di itinerari di turismo dolce. Le ipotesi di lavoro sono state proposte dal territorio attraverso la formula della “comunità di progetto”, soggetto collettivo che intende attuare iniziative basate sul riconoscimento di possibili tracce paesaggistiche volte allo sviluppo della destinazione turistica dei Monti Frentani. Il GAL ha quindi accolto, elaborato e proposto tre attività esperienziali riassumibili nelle categorie Sentieri, Cicloturismo, Borghi. Il gruppo di lavoro del PRIN ha preso parte a tutte le azioni, confrontandosi attivamente e intrecciando le esperienze e le conoscenze. Nel contributo verrà dedicata particolare attenzione al tema della mobilità che ha visto gli autori direttamente coinvolti nella fase di sperimentazione del percorso “Le ciclabili naturali dei Monti Frentani: La ciclovia della Ventricina”.

Il tema dello sviluppo locale che, per i territori rurali, ha seguito i percorsi e le evoluzioni dell’iniziativa LEADER² e della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), è un elemento considerato nel testo per interpretare la capacità di tali politiche di identificare il paesaggio-patrimonio montano come ambito di sperimentazione facendo della multifunzionalità, che connota il mondo rurale, un mezzo per la cura dell’abitare più che il fine della valorizzazione. La sintesi della letteratura sulla montagna riguardante i temi delle politiche di sviluppo economico e sociale, dunque, precede una sintetica analisi del contesto territoriale in esame. Quest’ultima si basa sui dati estratti dai Piani di Sviluppo Rurale del GAL Maiella Verde, in parte aggiornati ed elaborati dall’unità di ricerca del PRIN dell’Università La Sapienza³. Le analisi socioeconomiche vanno inserite nell’ottica interpretativa della lettura geografica della complessità paesaggistica e della sua duplicità che oscilla continuamente tra dimensione materiale e immateriale, oggettiva e soggettiva, naturale e culturale (Wiley 2007). L’esperienza della ricerca-azione riflette sulla mobilità lenta come strategia di fruizione e sviluppo della montagna con l’obiettivo di esplicitare le diverse prospettive della patrimonializzazione paesaggistica. In qualità di

“sperimentatori privilegiati” ci siamo confrontati sulla comprensione del modello progettuale turismo-agrifood-mobilità lenta: a quale concetto di sviluppo risponde? È la declinazione post-produttiva del paesaggio il patrimonio sul quale attorcigliare le tendenze di una politica territoriale condivisa in grado di restituire nuove prospettive di sviluppo per i territori montani? O forse dovremmo rinnovare i parametri e i sistemi valoriali attraverso cui leggere la montagna ponendo maggiore enfasi su di una visione endogena e non necessariamente antropocentrica? Sono domande aperte che cercheremo di intercettare consci della complessità delle dinamiche in atto.

Le ulteriori riflessioni del contributo si concentrano sulla valutazione delle motivazioni che portano un GAL - e il territorio che rappresenta - a proporre linee progettuali per lo sviluppo socioeconomico attraverso la valorizzazione del paesaggio (interpretato come patrimonio) grazie alla costruzione di itinerari di mobilità lenta. Per sviluppare l’analisi verrà presentato e descritto il laboratorio partecipato e l’esperienza di ricerca-azione che ci ha visti protagonisti in qualità non solo di attori (ricerca in movimento) ma anche di ricercatori (esperienza in azione).

Questa “ricerca in movimento” ed “esperienza in azione”, sebbene limitata nel tempo, permette alcune prime considerazioni e una possibile lettura critica del contributo dei territori montani al più generale quadro dei processi territoriali e delle *policy* che lo coinvolgono. Questo ragionamento è quindi da intendersi come una prima riflessione da collocare all’interno di un palinsesto più ampio: un progetto di rilevanza nazionale (PRIN) sull’attrattività della montagna italiana.

2. Paesaggio montano, *governance* e sguardi dissonanti

Il recupero delle specificità che scardinano le letture sull’uniforme visione della deprivazione delle terre alte ha condotto le recenti interpretazioni sulle aree montane (Camaldoli 2019). In contrapposizione, si osserva una persistente narrazione omologante sulla marginalità concentrata sullo spopolamento e sulla scarsa accessibilità. La stessa SNAI evidenzia la duplice faccia della medaglia leggendo la stretta correlazione tra i due fattori. La sintesi montagna/ruralità/marginalità ha iniziato a essere decostruita già dagli anni Settanta avviando una distinzione di aspetti spesso trattati in modo congiunto. L’adeguamento delle politiche ai processi della modernizzazione (Pascolini 2008), ha fatto prevalere la risposta del modello urbanocentrico sulle terre alte e rurali (Vallerani 2021).

In generale, i segni lasciati dalle prime fasi della politica per le aree montane, che è passata da un approc-

² Nel 1990, un gruppo di funzionari della Commissione europea propone per la prima volta l’iniziativa LEADER, “Liaison Entre Actions de Développement de l’Économie Rurale” nella volontà di mobilitare le energie e le risorse della popolazione e delle organizzazioni attraverso la costituzione di partenariati territoriali tra il settore pubblico, quello privato e la società civile in azioni per lo sviluppo rurale. Gruppi di azione locale. Nel periodo di finanziamento 2014-2020, il campo di applicazione dell’approccio LEADER è stato ulteriormente esteso, con la denominazione “Sviluppo locale di tipo partecipativo (CLLD)”, nelle zone rurali, urbane e di pesca. Fonte e approfondimenti in https://ec.europa.eu/enrd/leader-clld/leader-toolkit/leaderclld-explained_it.html

³ All’aggiornamento dei dati e alla cartografia necessaria alla stesura del PSL 2023-2027 ha contribuito la Dott.ssa Ilaria Guadagnoli, assegnista dell’Unità di ricerca di Roma La Sapienza nell’ambito PRIN.

cio perequativo strutturato tra sussidi e incentivi (Legge “per la montagna” n. 991 del 1952), all’avvio della Politica Agricola Comunitaria, hanno paradossalmente assecondato i fenomeni dello spopolamento e della marginalizzazione favorendo un processo di razionalizzazione ed efficientamento delle imprese agricole delle aree forti e amplificato la marginalità delle aree periferiche, maggiormente acclive (Varotto 2020; Ferrario, Marzo 2021; Breschi, Ferrari 2023). La richiesta d’interventi che tenessero conto della possibilità di costituzione di organismi specifici di autogoverno per la montagna (Legge 3 dicembre 1971, n.1102 - Costituzione Comunità Montane), si è articolata attraverso i processi di regionalizzazione delle politiche europee nel tentativo di rinforzare i modelli di programmazione dal basso. Date importanti riguardano il lancio dell’iniziativa europea LEADER (1990) e l’avvio della cosiddetta programmazione negoziata. Le modalità di programmazione dello sviluppo locale partecipativo sperimentate in Italia si sono bene adattate alla programmazione dei fondi strutturali per il ciclo 2000-2006 e si sono rinnovate nella processualità della regionalizzazione degli strumenti dello sviluppo locale per favorire la modernizzazione del settore agricolo con un approccio definito multifunzionale⁴.

Il richiamo alle macro-tendenze delle politiche che hanno marcato i contesti in esame permette di evidenziare i passaggi che hanno tentato di costruire una “nuova” montagna che da problema diventava potenzialmente risorsa (De Vecchis 1996). Questa trasformazione si è tuttavia concretizzata nella misura in cui le matrici discorsive della sostenibilità, che comprendono gli aspetti della scarsità delle risorse e del cambiamento climatico, hanno dato risalto allo sviluppo locale nella sua natura sistemica. Attraverso azioni collettive e integrate, tali processi genererebbero delle esternalità positive, associabili alla produzione di beni pubblici, intrecciandosi con riflessioni più ampie sui beni comuni e sulla loro gestione⁵.

⁴ L’OCSE (Organizzazione per lo Sviluppo e la Cooperazione Economica), nel 1998, propone una sintesi dei requisiti della multifunzionalità delle imprese agricole che è rappresentata dalla capacità di produzione di beni e servizi secondari, materiali e/o immateriali e il riconoscimento per alcuni dei beni immateriali della loro natura di esternalità o bene pubblico. (ISMEA 2016). Sullo stesso tema il Consiglio europeo di Berlino (1999) in cui il concetto di multifunzionalità entra definitivamente a fare parte della politica comunitaria (Agenda 2000), trovando seguito nelle finalità dei Piani di Sviluppo Rurale (PSL).

⁵ I discorsi su commons e commoning sono trattati nel campo interdisciplinare dell’ecologia politica le cui chiavi tematiche spaziano dall’estrazione delle risorse e della *governance*, ai conflitti socio-ambientali, alla giustizia ambientale, ai beni comuni e alla loro mercificazione. Il dibattito geografico si sviluppa nel solco della matrice critica e radicale. Per una sintesi si veda il testo di Robbins (2012) e il volume curato da Perreault et al. (2015). Un riferimento è anche il recente testo cura-

La dialettica tra livello teorico e pratica politica è intellegibile nel coinvolgimento di diversi attori, nel moltiplicarsi dei livelli di *governance*, nel rafforzamento di alcune dinamiche connesse al potere locale e nelle modalità di dare contezza dell’ambiente con un crescente riconoscimento dei servizi ecosistemici⁶. Tuttavia, permangono ambiguità in molte delle dinamiche discorsive che vorrebbero superare i criteri di produttività e funzionalistici in un contesto territoriale le cui pratiche sono sagomate da politiche economiche più ampie e prodotte da categorie neoliberiste. In questo contesto possiamo osservare delle forme ibride in cui si adattano gli elementi dettati dalla sovra scala del sistema economico/politico e vi si contrappone una situata (ed estemporanea) riunione tra soggetti e ambiente, ambito pubblico e ambito privato. Il ruolo assegnato alla collaborazione e alla partecipazione è spesso influenzato da dinamiche specifiche dei luoghi che sono interdipendenti tra di loro.

In questo quadro emerge il riferimento alla comunità, parola utilizzata più volte dai responsabili del GAL, che impone una riflessione sul suo uso associato all’idea di *commoning*. Quando parliamo di comunità di solito si fa riferimento ad un gruppo, più o meno coeso ed eterogeneo, di persone che condividono cultura, valori e/o interessi comuni, in base all’identità sociale e/o al territorio, e che hanno qualche mezzo per riconoscere, e (inter)agire su questi punti in comune. Questa definizione è tuttavia riduttiva poiché, se analizzata dal punto di vista geografico, cioè meramente spaziale, la comunità è spesso utilizzata per connotare una scala alla quale fare riferimento (indipendentemente dal grado di interazione come notato da Benedict Anderson 1983) e attraverso la quale indicare o identificare un territorio conferendogli unicità, coesione, relazione e cooperazione. Tenendo oltretutto presente che, come nota Ben Bowles in un recente saggio, “writing about communities forming is always to smooth over difference, as its perspective is skewed towards looking at how community is made and maintained; it is not predisposed to look at the rocky parts of this process, its failures, its blindspots and its exclusions” (Bowles 2024, 123). Nel contesto specifico sembra che la “comunità di progetto” risieda soprattutto nella capacità di legare insieme delle pratiche di pro-

to da Pellizzoni (2023). Si ricorda come in Italia, a partire dai lavori sulla filosofia politica di Agamben, sono seguiti gli sviluppi di una riflessione giuridica sui beni comuni. Si rimanda per brevità a <https://www.labsus.org/2009/04/i-beni-comuni-e-la-commissione-rodota/>

⁶ Millennium Ecosystem Assessment (MEA, o MA) è un progetto di ricerca internazionale sviluppato con l’obiettivo di individuare lo stato degli ecosistemi globali, valutare le conseguenze dei cambiamenti negli ecosistemi sul benessere umano e fornire una valida base scientifica per la formulazione di azioni necessarie alla conservazione e all’uso sostenibile degli ecosistemi (ISPRA).

duzione e consumo che sono in grado di accogliere, non senza uno spiccato spirito propositivo, determinate regole che rispondono a dei meccanismi di *governance* che abbiamo delineato sopra (Joseph 2002; Herbert 2005).

In questo senso, il *commoning* è potenzialmente centrato sulle differenze di interesse materiale e di potere della collettività rispetto all'interesse delle istituzioni per la collettività (Turner 2017), che verranno lette nelle pratiche delle iniziative svolte dagli attori e filtrate, nella loro valutazione e interpretazione, dalla nostra diretta partecipazione. Lo spessore di questo *commoning* vincola infatti il tema del paesaggio al concetto di patrimonio territoriale e alla sua pratica nell'esplicitazione del diritto collettivo al territorio (Magnaghi 2015).

Queste riflessioni sono lo sguardo con cui abbiamo interpretato le iniziative dei percorsi LEADER volte ad arginare le dinamiche della deterritorializzazione coinvolgendo determinati attori locali come agenti trasformativi per attivare percorsi di resilienza. Si ritiene che questi processi assecondino alcune riflessioni sul paesaggio quale risultato di una costruzione culturale intrinsecamente partecipativa/cooperativa e deposito del patrimonio identitario (Bonesio 2007; Magnaghi 2010) in cui le comunità tentano di avviare azioni in risposta alle esigenze di vivibilità del quotidiano strutturando una volontà di opposizione all'abbandono. Nel riconoscere questo valore immateriale del paesaggio da parte delle politiche di sviluppo locale si potrebbe nascondere tuttavia l'ambiguità economicista attraverso la quale si consuma il patrimonio-risorsa. Nei paragrafi seguenti, dopo la presentazione di un'analisi quantitativa del contesto analizzato, ci si interroga sulle implicazioni delle azioni sottese al Laboratorio partecipativo nel tentativo di comprendere in che misura i percorsi in elaborazione siano rispondenti a specificità territoriali e non meramente a "codici estetici e culturali ritenuti genericamente capaci di attrarre masse di visitatori e investitori" (Dematteis 2021, 93).

3. Contesto in numeri

I 22 comuni appartenenti al progetto per i Monti Frentani sono una partizione degli ambiti di intervento del GAL Maiella Verde, organismo che ha un'importante storia in qualità di animatore dello sviluppo locale. Situato nella provincia di Chieti in corrispondenza della Maiella, il territorio di sua competenza prosegue dalla dorsale orientale del massiccio fino ai confini meridionali provinciali. Rispetto alle fasce altimetriche del GAL si individuano, negli aggiornamenti degli ambiti di competenza, le aree del Chietino, quelle del Sangro-Aventino,

il Sistema urbano di Lanciano e l'area del comprensorio vastese per la parte coincidente con i comuni dei Monti Frentani. In tali contesti il GAL opera fin dalla nascita dei programmi dell'iniziativa LEADER e ha maturato esperienze di sviluppo locale seguendo e supportando i reiterati percorsi della programmazione europea. Dall'esperienza dei Patti Territoriali a sostegno dello sviluppo delle comunità rurali delle valli del Sangro e dell'Aventino, che hanno affiancato i tre cicli di programmazione LEADER dal 1991 fino al 2006, lo stesso GAL si è successivamente occupato della realizzazione del Piano di Sviluppo Locale attuato nell'ambito dell'Asse IV del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Abruzzo 2007-2013 e in quello della programmazione 2014-2022 con il V Piano di Sviluppo Locale che impiega la programmazione dei fondi strutturali e quelli per le aree interne della provincia di Chieti. È, infine, coinvolto nella stesura della nuova Strategia di Sviluppo Locale 2023-2027, documento in fase di pubblicazione. Per una breve schematizzazione degli aggiornamenti sulle dinamiche socioeconomiche si è provveduto ad un aggiornamento degli indicatori utilizzati nei precedenti piani citati in modo da favorire la lettura diacronica dell'evoluzione dell'area. Il profilo dei comuni di nostro interesse presenta la convergenza delle caratterizzazioni che scaturiscono dalle classificazioni per l'ammissibilità ai sostegni della politica di sviluppo rurale e per quella della strategia per le aree interne (PSL 2014-2022 GAL Maiella Verde), con una coincidenza tra alto grado di ruralità e alto grado di perifericità.

In sostanza la politica di sviluppo rurale è attuata rispetto alla classificazione del grado di ruralità delle unità amministrative individuato in base a quattro macro-tipologie di aree: a) Aree urbane e periurbane, b) Aree rurali ad agricoltura intensiva, c) Aree rurali intermedie, d) Aree rurali con problemi complessivi. Questa ripartizione è stata mantenuta ed arricchita rispetto al raggruppamento per aree omogenee sviluppato dalla SNAI tenendo conto, come noto, delle accessibilità ai servizi per prossimità. Per l'area in oggetto si tratta di comuni ricadenti nella classificazione c) e d) della politica di sviluppo rurale e in quella di comune periferico o ultraperiferico per quanto attiene alla classificazione SNAI. Sono, inoltre, comuni montani (<http://www.simontagna.it/portalesim/comunimontani.html>), che insistono sul sistema dei Monti Frentani, con orientamento nord est – sud ovest seguendo la Valle del Treste. Solamente il comune di Cupello è classificato come parzialmente montano. La delimitazione dell'area, dunque, è marcata dalle valli del Sangro e del Trigno, con un andamento discendente verso la linea di costa adriatica. In riferimento all'altitudine, questa digrada dai 1415 m

s.l.m. di Monte Castel Fraiano nel comune di Castiglione Messer Marino proseguendo, con alte colline, negli altri comuni verso l'Adriatico; i comuni costieri non rientrano nell'area GAL. Lungo le conformazioni vallive si innesta la viabilità della Strada Provinciale 212 e della Strada Statale 650; entrambe, raggiunta la piana litoranea, si intersecano con l'autostrada Adriatica A14/E50.

Nella carta in figura 1, rielaborata dal PSL 2014-2022, è rappresentata la suddivisione della provincia di Chieti rispetto ai comuni del GAL, suddivisi in relazione alla classificazione della SNAI 21 - 27, di cui si evidenzia l'ampliamento dell'area progetto pilota (APP) Basso Sangro-Trigno. In blu, infine, il confine dei 22 comuni del GAL che ricadono nel comprensorio vastese.

Lo sguardo sulle tendenze di alcuni fenomeni monitorati si incentra sulle dinamiche demografiche e rispecchia le fasi di una riaccutizzazione della marginalità, andamenti schematizzati nella tabella 1, con risvolti in molti aspetti settoriali dell'economia locale. La densità di popolazione è un indicatore che rimanda al grado di ruralità dell'area. Questo dato, accompagnato da quello sulla perdita di popolazione nel periodo dal 2011 al 2022, dagli elevati livelli dell'indice di dipendenza strutturale e dell'indice di vecchiaia, racconta molto dell'indebolimento sociale amplificato dagli altrettanto bassi valori di prossimità infrastrutturale. La stessa lettura si riscontra nella SNAI; questa quantifica la perifericità spaziale di un'area che, nonostante la vicinanza alla costa e alle destinazioni del turismo invernale, appare accusare le conseguenze "di un modello di sviluppo turistico spazialmente concentrato e tipologicamente duale (riconducibile essenzialmente al turismo balneare e a quello della neve)" (Fuschi et al. 2023, 266).

Di contro, è singolare l'andamento del saldo migratorio. La metà dei comuni in esame presenta, per l'anno 2022, un saldo migratorio positivo, pur se con intensità contenuta e non in grado di contrastare la ben più consistente perdita del saldo naturale, ma che, tuttavia, sembrerebbe suggerire alcune tendenze o indizi che andrebbero approfonditi puntualmente.

I risvolti e le valutazioni economiche contenute nel PSL 2007-2013 e in quello del 2014-2022 segnalavano una diminuzione delle unità locali e, analogamente, denunciavano la riduzione del numero di aziende agricole e zootecniche. Per fronteggiare la crisi, la Regione è intervenuta con il Piano di Rilancio (DGR n. 499/2011) della Val Sinello, ricadente nel comprensorio vastese, contenente l'indicazione per integrare agricoltura e agroalimentare. Una successiva indagine effettuata dal GAL ha riscontrato, nell'area, la presenza di aziende agrituristiche e di fattorie didattiche ma anche di numero-

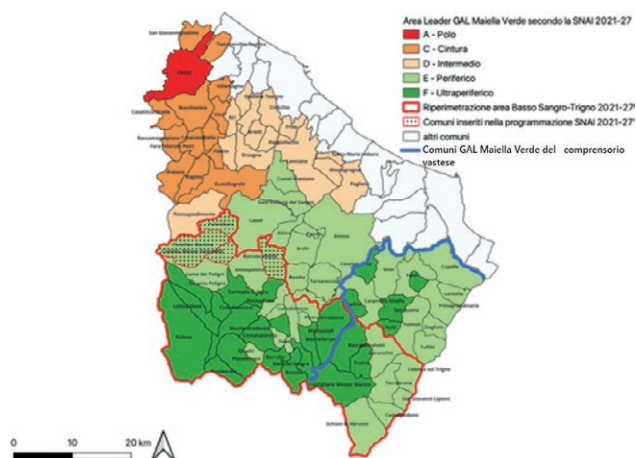


Figura 1. Area di competenza GAL Maiella Verde: classificazione comuni rispetto alla SNAI, APP Basso Sangro-Trigno, confini GAL del comprensorio vastese. Fonte: elaborazione di Adriana Conti Puorger sulla carta presentata nel Piano di Sviluppo Locale (PSL) 2014-2022 GAL Maiella Verde.

se aziende con annessi laboratori di trasformazione e/o punti vendita dei propri prodotti.

Il ruolo della multifunzionalità dell'agricoltura sembra, allora, offrire un indizio di risposta che tenta di colmare parzialmente il vuoto lasciato dallo spopolamento e il conseguente abbandono e riduzione delle superfici agricole e prative (Marchetti et al. 2012). Nei comuni oggetto di analisi, inoltre, sono presenti cinque siti di interesse comunitario e un'oasi naturalistica (<http://www.altovastese.it/ambient/s-i-c-vastese/>), risultato di processi messi in atto per la realizzazione di un sistema coordinato e coerente di Siti di Interesse Comunitario (SIC) e di Zone di protezione speciale (ZPS) avviato con Natura 2000 (Direttiva 92/43/CEE). Tali risorse propongono un'alternativa allo sviluppo rurale rispondendo alla domanda di sostenibilità nelle forme note dell'ecoturismo e del turismo attivo (Duncan 2012).

In tale direzione nel PSL 2014-2022 il GAL Maiella Verde sosteneva strategie di sviluppo locale attraverso itinerari e mete di interesse culturale e naturale strutturando un circuito di progettazione partecipata. Il contesto esaminato mostra, pertanto, un tentativo di avvio di un percorso in termini di dotazione di servizi turistici che vanno dalle manifestazioni legate alle culture locali con produzioni enogastronomiche e di artigianato alla realizzazione della Carta dei prodotti tradizionali e delle varietà autoctone, attraverso produzioni certificate e le collaborazioni con i presidi Slow Food. Il laboratorio, svolto nel giugno 2023 e incentrato sull'ideazione della Destinazione Monti Frentani, si pone in continuità con le azioni già attuate nelle passate programmazioni

Tabella 1. Elenco dei Comuni dei Monti Frentani, superficie, popolazione 2011–2022, indici di dipendenza strutturale 2022, indice di vecchiaia 2022 e saldo migratorio e naturale 2022-ISTAT statistiche demografiche. Fonte: elaborazione di Adriana Conti Puorger su dati ISTAT. (*) valori medi dell'area.

Comune	Sup. kmq	Popolazione 2011	Popolazione 2022	Variazione popolazione 2011-2022 (%)	densità al 2022	Indice dipendenza strutturale 2022	Indice vecchiaia 2022	Saldo migratorio 2022	Saldo naturale 2022
Carpineto Sinello	29,9	662	502	-24,17	17	74,9	328,3	-9	-17
Carunchio	32,6	600	567	-5,50	17,4	60,8	376,1	1	-13
Casalanguida	13,7	984	819	-16,77	60,1	70,1	392,9	1	-19
Castelguidone	15,1	384	294	-23,44	19,7	56,7	1000	-8	-2
Castiglione Messer Marino	48	1952	1517	-22,28	31,9	75,6	340,4	-15	-13
Celenza sul Trigno	22,7	961	783	-18,52	34,5	68,5	359,2	-4	-15
Cupello	48,4	4800	4766	-0,71	98,3	54,8	159,7	18	-1
Dogliola	11,8	372	313	-15,86	26,1	61,5	337	4	-2
Fraine	16,1	381	261	-31,50	16,6	74,5	875	-2	-11
Fresagrandinaria	25,1	1023	927	-9,38	36,7	67,7	282,1	39	-11
Furci	26	1033	806	-21,97	31	66,3	494,5	4	-18
Gissi	36,6	2927	2479	-15,31	68,3	60,6	249,3	-15	-23
Guilmi	12,6	423	408	-3,55	32,2	74,9	284,4	8	-4
Lentella	12,6	719	655	-8,90	52,1	51,3	272,9	7	-1
Liscia	8,2	696	642	-7,76	78,2	70,5	277,5	1	-7
Palmoli	32,8	965	826	-14,40	29,5	2,88	342,9	31	-14
Roccaspinalveti	33	1403	1182	-15,75	35,5	75,5	477,5	3	-16
San Buono	25,3	976	861	-11,78	34,3	68,1	304,6	0	-8
San Giovanni Lipioni	8,7	210	135	-35,71	16,2	135,6	2566,7	1	-5
Schiavi di Abruzzo	45,6	882	643	-27,10	14,3	124,8	776,7	-9	-27
Torrebruna	23,3	895	698	-22,01	30,2	91,2	800	0	-19
Tufillo	21,4	445	336	-24,49	15,9	76,7	355,9	-28	-7
Tot Comuni	549,5	23693	20420	-13,81	37,5	74,5(*)	529,71(*)	42	-253

che hanno monitorato e incentivato il sistema turistico. Essere stati presenti in un momento della configurazione partecipativa delle progettualità ci ha consentito di approfondire alcune dinamiche territoriali, permettendo di unificare il piano delle *policy* con la lettura e l'interpretazione delle categorie teoriche di tali processi (Evanagelista, 2018).

4. Dalla “comunità di progetto” al laboratorio partecipativo: la ricerca in movimento

In un testo pubblicato nel 2019 per la Rivista della Rete Rurale Nazionale il cui tema era ‘L'economia della condivisione’, Mario di Lorenzo, del GAL Alto Molise e Carlo Ricci, del GAL Maiella Verde, individuavano nell'ambito delle nuove Strategie di Sviluppo Locale sostenute dal LEADER due orizzonti principali: richiamare nuovi abitanti e il recupero di pratiche e

conoscenze basate sull'approccio collaborativo o comunitario. Queste due piste di lavoro vorrebbero provare a contrastare

due specifici fra i tanti effetti della *depopulation*, il male che affligge quasi tutto l'Appennino: l'emorragia di giovani qualificati, una perdita non solo fisica ma anche di capacità, di ‘genius loci’, e il graduale processo di sottoutilizzo, che quasi sempre porta al deterioramento e all'abbandono, dei beni comuni dell'Appennino, risorse strutturali e abitative, risorse culturali e identità, senso di appartenenza, biodiversità (2019, 27).

Nell'esigenza di evidenziare, per grandi linee, come la condivisione costituisca l'intelaiatura delle progettualità proposte dal GAL, è utile considerare i richiami alla cooperazione e alla comunità contenuti nella risoluzione del Parlamento europeo del 2 luglio 2013 sul “Contributo delle cooperative al superamento della crisi” (2012/2321 [INI]).

Il documento riconosce l'importanza crescente delle 'cooperative di comunità' in quanto consentono la partecipazione diretta dei cittadini in relazione a diverse esigenze, in un processo sussidiario di sostituzione o presa in carico dei deficit di *welfare state* a livello locale rispetto ai servizi sociali e sanitari, quelli scolastici, i servizi commerciali. La stessa fiducia è evidenziata nel Reg. Ue n.1303/2013 sul ruolo dei GAL per lo sviluppo locale che è stato ulteriormente esteso, con la denominazione "Sviluppo locale di tipo partecipativo (CLLD)" nel periodo di finanziamento 2014-2022 dell'approccio LEADER. Il passaggio dalle 'cooperative di comunità' (Mori 2015) verso le "comunità di progetto" proposte dal GAL trova la sua cifra nel tema della co-progettazione. I progetti di comunità vorrebbero – nelle intenzioni – attivare processi collettivi espressione dei bisogni emergenti dal territorio e favorire delle azioni cooperative pubblico-privato a livello locale (Reterurale.it - Report 2020).

Inoltre, dal "Contesto in numeri" dipinto precedentemente non sembra che ci siano dubbi su quali siano le tinte della questione: una crisi (o un cambiamento?) economico-ecologico-sociale che ha accelerato i fenomeni dello scivolamento a valle (o verso la costa) dei centri più in quota e una rarefazione sempre più marcata dell'antropizzazione montana anche in contesti paradossalmente vicini al litorale. Questo si traduce nei dati preoccupanti relativi allo spopolamento e all'invecchiamento. Questi fattori sono al contempo causa ed effetto di un generalizzato allontanamento da quelle attività tradizionali che erano in grado di tenere stretti i nodi della maglia territoriale prevenendo il dissesto del complesso mosaico territoriale e paesaggistico che aveva caratterizzato un modello insediativo entrato in crisi già da molto tempo (De Rossi 2018). Il quadro è indubbiamente allarmante ma andrebbe in qualche modo decostruito assecondando un'ottica non prettamente antropocentrica (assenza/contrazione umana che si traduce in abbandono e in depauperamento) attraverso la quale leggiamo la trasformazione dei territori e dei rispettivi paesaggi. A contrastare la "desertificazione demografica" si individuano una quantità di progetti, iniziative, attività e idee creative per la rivitalizzazione delle aree interne che diversi attori locali (pubblici e privati) hanno proposto nei vari periodi della programmazione, opponendosi alla cosiddetta "decadenza" in favore di una rinnovata abitabilità/attrattività. Ragionare per micro-scale attraverso soluzioni *ad hoc* in cui ciascun luogo possa produrre delle nuove identità eco-sociali in grado di rispondere puntualmente ai problemi è la trama per ritessere le relazioni. La contrazione demografica e il conseguente abbandono dovrebbero essere considerati come dei processi in divenire e potrebbero essere inquadrati come dei

percorsi circolari che non terminano fino a quando non si decide di intervenire o cambiare prospettiva (Dal Borgo et al 2016).

In questo contesto si inserisce la proposta del laboratorio partecipativo tra la "comunità di progetto", portatrice della volontà di "valorizzazione e recupero del patrimonio boschivo attraverso la realizzazione di una rete sentieristica, escursionistica e cicloturistica integrata, costituita da un insieme di itinerari interconnessi che si snoderà per l'intero ambito abruzzese dei Monti Frentani"⁷ e, dall'altra, l'adesione per attività di studio dei ricercatori delle varie unità del PRIN.

L'iniziativa "Monti frentani esperienze da vivere" dal 15 al 17 giugno, era strutturata su tre momenti. Una prima fase di confronto prevedeva l'analisi/diagnosi delle dinamiche socio-territoriali in atto. La panoramica, su base quantitativa, è stata presentata dal gruppo di ricerca di Roma Sapienza e Tor Vergata per stimolare la condivisione di informazioni, esigenze, visioni tra attori locali e ricercatori. Una seconda fase, che potremmo definire di "ricerca in movimento", era caratterizzata dalla sperimentazione in prima persona dei tre itinerari proposti. Il gruppo è stato diviso in tre comitive miste di ricercatori e attori locali che hanno percorso i rispettivi itinerari e avviato delle prime riflessioni in itinere grazie a dei focus group/ incontri tematici. Infine, una fase di "esperienza in azione" durante la quale agli "sperimentatori privilegiati" si chiedeva di raccogliere e rielaborare le impressioni e le percezioni dei partecipanti durante il lavoro di terreno e di offrire un quadro, seppur primitivo, di analisi per evidenziare i punti deboli delle proposte. Quindi ci si proponeva di analizzare quella che, nella visione dei responsabili del GAL, dovrebbe portare alla costruzione della "Destinazione Monti Frentani". In sintesi, "la destinazione", scivoloso terreno attraverso il quale leggere un sistema turistico (Barbini 2018), viene proposta nella veste di progetto di comunità e valutata attraverso un laboratorio partecipativo. In questi luoghi elettivi, attraverso il rafforzamento delle peculiarità proprie del trinomio turismo-agrifood-mobilità lenta, si vorrebbe innescare un percorso virtuoso che possa in qualche modo tradurre in pratica il tema della cura del paesaggio – concepito soprattutto come patrimonio territoriale (agire verso la patrimonializzazione) – e che dovrebbe favorire sia i residenti che i turisti proponendo, in sostanza, una rischiosa ibridazione tra valutazioni eco-sociali e abitative (trasformazione) e il valore del-

⁷ Dalla pagina web della 'comunità di "progetto" dei "Monti frentani esperienze da vivere" <https://montifrentaniesperienzedavivere.maiella-verde.it/approfondimento-sugli-obiettivi-del-progetto-dei-monti-frentani/>

la patrimonializzazione (conservazione). Queste azioni volte a tutelare e valorizzare il paesaggio attraverso le “comunità di progetto”, potrebbero essere lette come dei tentativi di costruire delle esperienze che si collocano, come strategie situate (Bianchi 2022), a livello intermedio tra la *governance* sovrastatale e le logiche di mercato, mitigandone gli effetti. Allo stesso tempo può essere la traccia su cui decostruire e rileggere lo sviluppo locale e la *governance* ad esso associata che nasce nell’ottica neo-liberista ma che è soggetta, nella pratica situata, a una traduzione propria e che può tradire (Latour, 2010), nella sua opposizione, la pura logica del mercato.

5. Riflessioni dal Laboratorio partecipativo “Destinazione Monti Frentani”

Durante i tre giorni del laboratorio partecipativo si è delineato uno scenario di indagine che ha generato discussioni e interrogativi alla base di una riflessione approfondita sul tema avvenuta in itinere e nel momento di presentazione finale. Un esperimento di tre giorni può effettivamente trasformarsi in una proposta concreta per lo sviluppo del territorio? L’analisi dei dati statistici può rappresentare uno strumento per ottenere interpretazioni che vanno oltre il paradigma che definisce il territorio appenninico principalmente in termini di assenza? È possibile individuare relazioni e processi in grado di analizzare cosa vi è al di là della spesso richiamata emorragia demografica? A partire da queste domande, il paragrafo intende fornire riflessioni emerse durante la sperimentazione, evidenziando peraltro questioni relative alle possibilità, ai significati, alle implicazioni e ai limiti insiti nella visione di sviluppo territoriale e turistico sorti durante l’iniziativa.

Nella prima fase del laboratorio, che ha previsto un confronto aperto tra i vari partecipanti, è stato composto il contesto territoriale a partire da dati statistici caratterizzati da incongruenze e contraddizioni apparenti: una elevata dipendenza strutturale che coesiste con una significativa carenza di servizi; indici migratori positivi riscontrabili nei centri caratterizzati da una variazione demografica negativa; scarsità di posti letto in netto contrasto con un elevato numero di abitazioni non occupate⁸.

Queste risultanze, in cui gli attori locali ponevano una forte aspettativa in merito alla possibilità di individuare elementi certi per una diagnosi dei problemi del territorio, non si sono rivelate esaustive e hanno lasciato emergere il ruolo centrale del confronto tra ricercatori e

testimoni locali evidenziando l’importanza, specie nelle aree interne, dell’utilizzo di metodi misti in cui analisi quantitativa e qualitativa individuano quelle relazioni, quei processi e quelle territorialità attive che il dato statistico non permette di cogliere e analizzare.

Il confronto è apparso infatti l’unica modalità per concentrarsi sui luoghi che dovrebbero essere il punto di partenza di una visione rivolta alla costruzione di valori e sviluppo del territorio da intendersi, in prima istanza, in termini qualitativi.

La ricerca in movimento, strutturata intorno a un *fieldwork* e a un successivo focus group sulla performance e sulla mobilità, ha costituito una fase centrale che ha permesso l’avvio di un percorso di analisi trasformativo e critico (Fig. 2). L’esperienza si è sviluppata lungo un itinerario caratterizzato da distese boschive, campi spesso incolti e piccoli agglomerati, in un contesto territoriale del quale gli accompagnatori hanno più volte messo in luce il declino e l’abbandono e nel quale la pratica turistica, al momento in una fase iniziale, viene identificata dagli attori locali come una delle poche possibilità di sviluppo.

Partendo dal piccolo centro di Furci, il gruppo ha percorso 26 km sostando dapprima nel territorio di San Buono – con fermata in un antico forno per la cottura di mattoni e tegole, “la terra cruda” – e poi a Liscia, presso il Santuario di San Michele Arcangelo, costruito inglobando una sorgente d’acqua, da secoli luogo di culto della comunità locale e meta di pellegrinaggi. Nel percorso sono state utilizzate vecchie biciclette muscolari trasformate in *e-bike* da parte di un’azienda locale che monta kit di conversione su vecchie bici. Una piccola azienda locale sta dunque cercando di intercettare un mercato in crescita come quello dell’*e-bike* che ben si adatta a quest’area, caratterizzata da continue variazioni altimetriche e di conseguenza non adeguata a ciclisti poco esperti. Come sottolineato dal recente rapporto Isnart-Legambiente 2024,

a livello economico, il cicloturismo rappresenta una voce importante del fatturato turistico del nostro Paese, con un impatto economico diretto di spese stimabile in oltre 5,5 miliardi di euro al 2023, in crescita del 35% sul 2022 e del 19,1% sul 2019 (4,6 miliardi) (Isnart-Legambiente 2024, 6).

La destinazione finale è stata Carunchio, presso un laboratorio di lavorazione del maiale nero, da cui si ricava la ventricina. Tale salume è stato oggetto di un percorso di patrimonializzazione durante la precedente programmazione (PSL), attraverso il progetto “Dieci sapori da salvare”, in grado di attivare una serie di percorsi virtuosi di micro-imprenditoria legata al recupero di alcune specificità locali, tra cui il peperone rosso di Altino e,

⁸ Su quest’ultimo punto, si veda <https://www.openpolis.it/numeri/piu-case-non-abitate-nelle-aree-interne-e-nei-comuni-montani/>

appunto, la ventricina, diventata nel frattempo presidio Slow Food. Presso la sede del laboratorio abbiamo svolto il focus group e abbiamo potuto testare la possibile continuità progettuale che ci era stata presentata.

Le prime riflessioni, sorte mentre l'assistenza elettrica facilitava la nostra ascesa permettendoci di concentrarci sulle implicazioni offerte dal cicloturismo in *e-bike* per lo sviluppo delle montagne di mezzo, hanno dato risalto al problema della sicurezza dei percorsi, connessa alla capacità delle reti territoriali di programmare e gestire una manutenzione costante, sempre più complessa a causa delle trasformazioni delle reti socioculturali. Mezzi configurabili a metà strada tra la mobilità lenta e il trasporto veloce, le *e-bike* sono inoltre apparse nell'immediatezza strumenti di facilitazione che permettono l'utilizzo, per finalità turistiche, di una ciclovía ancora in fase di strutturazione e caratterizzata da fondi stradali irregolari, pendenze e dislivelli; d'altro canto, è emerso il loro ruolo di agenti trasformativi di un "paesaggio ciclistico" (Cisani 2021; Papotti 2021; Cisani et al. 2022) inevitabilmente mediato attraverso il filtro percettivo prodotto dalla pedalata assistita. Un filtro che, sebbene da un lato si annulli trasformandosi in apertura verso un paesaggio da osservare e contemplare nelle salite più difficili, dall'altro crea una condizione peculiare che avvicina l'*e-biker* al più convenzionale dei turisti, ingombrante in quanto elemento stesso del paesaggio percepito, anche dagli abitanti (Fig. 3).

Le modalità attraverso cui l'utilizzo dell'*e-bike* in questo percorso possa conciliarsi con il desiderio – espresso nelle strategie del GAL – di sviluppare un turismo basato su "paesaggi che si respirano, luoghi di esperienza ed interazione fra abitanti permanenti e temporanei, oggetti di



Figura 2. Il gruppo degli escursionisti lungo una strada bianca. Fonte: Francesco Visentin.



Figura 3. Gli *e-biker* affrontano la salita "assistiti". Fonte: Francesco Visentin.

narrazione e portatori di un patrimonio di cultura e biodiversità" (Di Lorenzo, Ricci 2019, 57), più volte emersa nel focus group, rappresenta una questione aperta. In questo senso, la sosta nel territorio di San Buono, nella cava dismessa con un antico forno per la cottura di mattoni e tegole di terra cruda, appare icastica (Fig. 4). Il racconto dell'anziano proprietario della cava, testimone delle primitive tecniche per la realizzazione dei mattoni, ha rappresentato l'unico strumento in grado di risignificare un paesaggio che, trasformato e in parte cancellato dalla dismissione e dall'inselvaticamento nei suoi tratti materiali, qui come negli altri luoghi visitati, acquisisce senso nella dimensione immateriale del racconto in quanto "sapere vivente". Esso appare pertanto l'emblema, la contraddizione e il limite di un contesto territoriale in cui potenziale turistico e abbandono, paradossalmente due lati della stessa medaglia, diventano strumenti di una patrimonializzazione dissonante che ambisce a trasformare il mero ricordo, la memoria e l'assenza in risorsa e patrimonio.

Nel momento conclusivo di "esperienza in azione", nella consapevolezza dei limiti di un esperimento

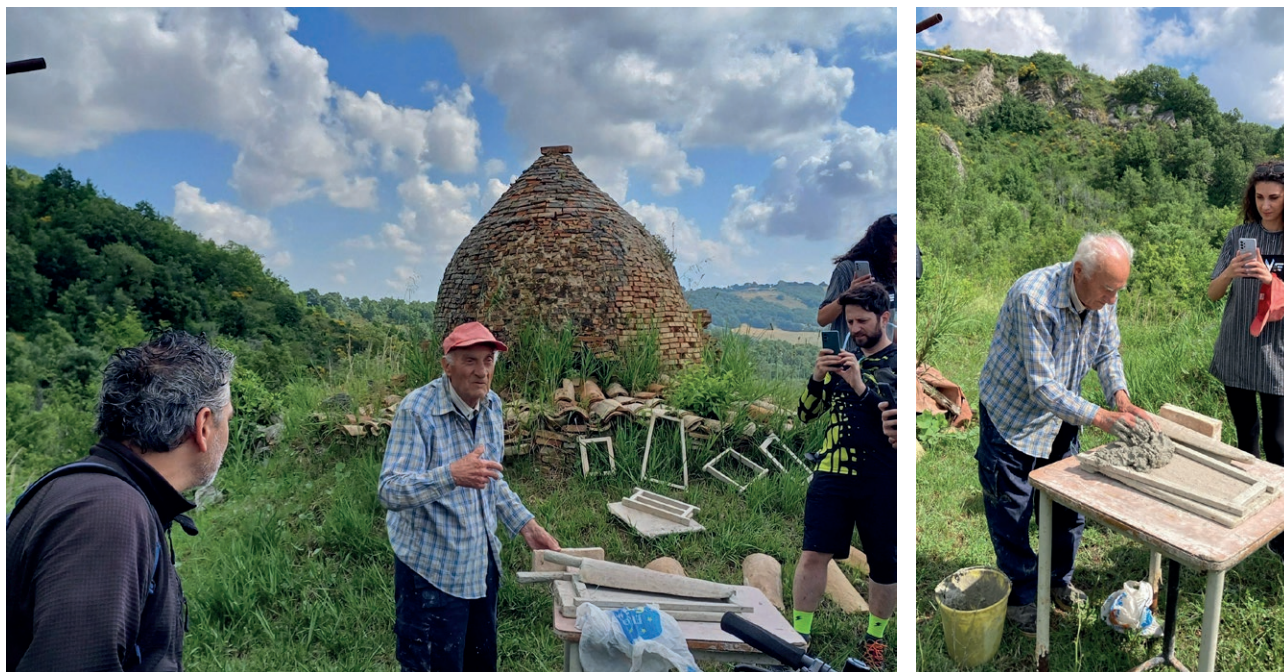


Figura 4. La cava con l'artigiano della terra cruda. Fonte: Francesco Visentin e Giada Mastrostefano.

che, seppure connotato da ritmi intensi, si è sviluppato per soltanto tre giorni, la destinazione Monti Frentani è stata analizzata e discussa non solo in vista di ipotesi per la gestione della destinazione, ma soprattutto in merito ai significati, alle opportunità e ai vincoli determinati dal turismo lento nelle montagne di mezzo. Ne sono derivate, in conclusione, una serie di questioni in massima parte ancora aperte. Da un lato di natura pratico-gestionale, legate in modo particolare all'individuazione di un target turistico interessato ad esperienze di fruizione come quella oggetto dell'esperienza. Dall'altro di carattere più ampio legate alla possibilità, offerta da esperienze come quella analizzata, di rivitalizzazione della montagna. Da tale punto di vista, è apparso chiaro il rilievo di percorsi che, come questo, possono rappresentare strade percorribili se associate e costruite intorno a nuove modalità dell'abitare la montagna di mezzo basate, come nelle intenzioni da noi saggiate, su percorsi solidali alternativi al liberismo selvaggio (Varotto 2020, 160).

6. Conclusioni

L'aver partecipato al laboratorio ideato e proposto dal GAL ci ha permesso di confrontarci su alcuni aspetti specifici della montagna appenninica in relazione a quel-

li generali sviluppati all'interno del PRIN. In particolare, le connessioni innescate dalla "ricerca in movimento" ci hanno permesso di riflettere sui temi relativi all'attuazione di politiche in area montana per lo sviluppo economico e sociale. Le proposte progettuali che abbiamo potuto conoscere, sperimentare e valutare puntano alla valorizzazione del paesaggio quale patrimonio da fruire attraverso la mobilità lenta, il cui obiettivo più ampio è quello di generare dei circoli virtuosi tra territorio/produzione agricoltura/turismo attraverso la costruzione di itinerari dedicati. Alla base vi è il cambiamento sociodemografico delle aree visitate. Questo viene affrontato attraverso degli schemi che associano la deterritorializzazione al tema dell'abbandono (di pratiche e di manufatti), a quella della mancata cura del territorio (inselvaticamento e rischio idrogeologico) e della sempre più labile infrastrutturazione (marginalità e distanza). E forse, invece, abbiamo riscontrato la possibilità di immaginare una nuova relazione tra comunità e ambiente, in cui la salvaguardia dell'agrobiodiversità e delle conoscenze locali sia sostenuta al contempo da reti di distribuzione, mercati di vendita diretta e gruppi di acquisto solidale. Una visione che guarda con curiosità alle alternative e non si riferisce solo a dei modelli esogeni frutto di immaginari urbani, dove al centro c'è, come osservato da Zinzani, un "superamento di una visione neutra e depoliticizzata della sostenibilità e della crisi eco-climatica in montagna

e di conseguenza di evidenziare la progressiva ripolitizzazione dell'ambiente montano" (Zinzani 2023, 89).

Perciò la rarefazione antropica dovrebbe essere letta non solo come dato in sé o assoluto, ma come processo, cioè come una dinamica aperta che permette di provare a individuare altre possibilità di rinnovamento. In quanto, per Raimondi,

l'abbandono non è mai un abbandono, spesso ha con sé una portata simbolica e metaforica così dirompente, che da esso potrebbe sorgere qualcosa che 'ri-nasce' per una seconda volta. Ma l'abbandono pone domande dai suoi luoghi della disattenzione e assenza di cura. E saranno questi elementi ad essere qui i cardini sorgivi per un riscolto, per un ri-avvicinamento al *possibile* come all'*incredibile* (Raimondi 2016, 304).

Frenare quindi l'emorragia demografica e arrestare la china dell'invecchiamento nelle terre alte ha sicuramente un suo valore ma allo stesso tempo le proposte adottate partono da prospettive che fondano le loro radici in schemi di pensiero consolidati all'interno di un quadro economico post-produttivo caratteristico del tardo-capitalismo. Questi tentativi stanno generando degli incroci (a livello di scala, di economie e di *governance*) tra proprietà privata (es. abitazioni per uso vacanze, aziende agricole/agriturismi, piccole imprese) e beni pubblici/demanio (rete viabilità, boschi, paesaggio) che si adattano facendo propri gli input del sistema di accumulazione.

Quello che ci siamo chiesti durante la nostra azione è se nell'ambito della crisi socio-climatica in cui le politiche di *governance* giocano ancora un ruolo rilevante, sia importante riflettere sulla necessità di problematizzare (e perché no, ri-politicizzare) e mettere in discussione i paradigmi attraverso i quali si ripercuotono – sotto altre vesti – i processi di accumulazione ed estrazione di capitale attraverso l'ambiente e, in questo caso specifico, con una retorica ben oliata e patinata di verde grazie al trionfo turismo-agrifood-mobilità lenta (Rabbiosi 2019; Brand, Pettenati 2022; Cisani, Rabbiosi 2023; Zinzani 2023). Qual è il limite ultimo da cui poter ripartire, dopodiché si rischia di arrivare al vuoto dei territori (montani e non)? Per Zanolin infatti "il vuoto non lascia spazio alla speranza, il luogo abbandonato può forse essere riscoperto, la rovina può essere ristrutturata, il residuo può essere reintegrato, dopo il vuoto non c'è nulla." (Zanolin 2016, 158). Ragionare più a fondo sulle cause, e anche sul concetto di vuoto che si celano dietro all'abbandono, e magari provare a prendere seriamente in considerazione altre componenti oltre a quella umana, e non semplicemente cancellare e passare al prossimo progetto inseguendo parole d'ordine o schemi di pensie-

ro presi in prestito, dovrebbe essere quindi il *modus operandi* da seguire.

Questa strategia lascia aperte alcune questioni in relazione ai modelli di sviluppo proposti. Il paradigma attraverso il quale sono immaginate le "comunità di progetto" andrebbe messo in relazione con le nuove dinamiche che cercano di rispondere a delle necessità dettate dai cambiamenti climatici, dalle crisi economiche/pandemiche e dall'innovazione tecnologica. Il tentativo è valido ma dovrebbe anche tenere in considerazione le discussioni che evidenziano come i processi di costruzione sociale degli ambienti montani volgano verso questioni eco-culturali in grado di sgretolare un modello di concepire l'ambiente come separato o sussidiario alla sfera economica, politica, storica e culturale (Viveiros de Castro 1998; Castree 2014). Gli equilibri socio-ambientali che si vorrebbero immutabili e sempre a favore della sfera antropica, hanno mostrato, nell'esperienza del laboratorio, di poter essere ri-considerati nelle diverse temporalità e nelle difformi pratiche ecologiche, di gruppo e individuali. Questi equilibri sono difatti inestricabilmente legati e reciprocamente costituiti con le dimensioni socioculturali che si sviluppano in determinati contesti.

Riferimenti bibliografici

- Anderson, B. (1983). *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. Londra, Verso. [Traduzione italiana: Anderson, B. (1996) *Comunità immaginate. Origini e fortuna dei nazionalismi*. Roma: Manifestolibri.]
- Barbini, F.M. (2018). Destinazione turistica: Dilemmi interpretativi e conseguenze organizzative. *Prospettive in Organizzazione*, 10, 1-10, <https://prospettiveinorganizzazione.assioa.it/la-destinazione-turistica-dilemmi-interpretativi-e-conseguenze-organizzative-barbini/>
- Bianchi, I. (2022). The Commonification of the Public Under New Municipalism: Commons-State Institutions in Naples and Barcelona. *Urban Studies*, 60(1), 2116-2132. DOI: <https://doi.org/10.1177/00420980221101>
- Bonesio, L. (2007). *Geofilosofia Del Paesaggio*. Milano, Mimesis.
- Bowles, B. (2024). *Boaters of London. Alternative Living on the Water*. New York, Berghahn Books.
- Brand, C., Pettenati, G. (2022) Mountains and Food: Current Trends and Challenges in Europe's Mountain. *Regions, Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 110(2). DOI: <https://doi.org/10.4000/rga.10885>

- Breschi, M., Ferrari, M. (2023). *Montagne vuote. 'Homo appenninicus' cercasi*. Udine, Forum Editrice.
- Castree, N. (2014). *Making Sense of Nature: Knowledge, politics and democracy*. Londra, Routledge.
- Cisani, M. (2021). A Ride on the Wild Side. Il ruolo della natura nei paesaggi della ciclabilità. *Rivista Geografica Italiana*, 127(2), 119-136. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa2-2021oa12036>
- Cisani, M., Papotti, D., Popan, C. (2022). The Courier, the Student, the Tourist: Three Perspectives on Cycling Landscapes. *J-READING*, 2, 73-84. DOI: <https://doi.org/10.4458/5598-07>
- Cisani, M., Rabbiosi, C. (2023). Exploring tourism 'slow' mobilities. In Biasiori, L., Mazzini, F., Rabbiosi, C. (a cura di). *Reimagining Mobilities across the Humanities: Volume 2: Objects, People and Texts* (1st ed.). Londra, Routledge, 156-169. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003278672>
- Commissione Europea (1997). *Agenda 2000-Comunicazione della Commissione sul futuro delle politiche dell'Unione europea al Parlamento europeo al termine della Conferenza intergovernativa (CIG)*. Amsterdam. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_97_660
- Dal Borgo, A., Garda, E., Marini, A. (a cura di, 2016). *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*. Milano, Mimesis.
- De Rossi, A. (a cura di, 2018). *Riabitare l'Italia Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*. Roma, Donzelli.
- De Vecchis, G. (1996). *Da problema a risorsa: sostenibilità della montagna italiana*. Roma, Kappa.
- Dematteis, G. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma, Donzelli.
- Di Lorenzo, M., Ricci, C. (2019). Leader e approccio collaborativo: istruzioni per l'uso. In Di Napoli, R. Del Prete, A. Forcina B. (a cura di). *L'economia della condivisione. Rivista della Rete Rurale Nazionale*, 11, 27-30.
- Duncan, T. (2012). The 'mobilities turn' and the Geography of Tourism. In Wilson, J. (a cura di). *The Routledge handbook of tourism geographies*. Abingdon – New York, Routledge, 130-136.
- Evangelista, V. (2018). Progettualità e partecipazione nella Strategia Nazionale per le Aree Interne: il Basso Sangro-Trigno. *Geotema*, 56, 63-70.
- Ferrario, V., Marzo, M. (a cura di, 2021). *La montagna che produce. Productive mountains*. Milano, Mimesis Edizioni.
- Fuschi, M., Pascetta, C., Scorrano, S. (2023). Politiche di valorizzazione della rete tratturale e sviluppo locale: una rinnovata sfida per l'abruzzo. *Documenti geografici*, 13(3), 265-289. DOI: https://doi.org/10.19246/DOCUGEO2281-7549/202303_13
- Harvey, D. (2015). Landscape and Heritage: Trajectories and Consequences. *Landscape Research*, 40(8), 911-924. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2014.967668>
- Herbert, S. (2005). The Trapdoor of Community. *Annals of the Association of American Geographers*, 95(4), 850-865. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2005.00490.x>
- ISMEA (2016). *Documento nell'ambito del Programma Rete Rurale Nazionale. Piano 2016 - Scheda Progetto Ismea 13.1 Agriturismo e multifunzionalità*. <https://www.ismea.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/10070>
- ISNART, Legambiente (2024). *Viaggiare con la bici. La via italiana al cicloturismo 2024. 4° Rapporto sul Cicloturismo Isnart - Legambiente*. <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Viaggiare-con-la-bici-2024.pdf>
- Joseph, M. (2002). *Against the Romance of Community*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Latour, B. (2010). Tarde's Idea of Quantification. In Candea, M. (a cura di). *The Social After Gabriel Tarde: The Debates and Assessments*. Londra, Routledge, 145-162.
- Magnaghi, A. (2010). *Il progetto locale. Verso una coscienza di luogo*. Torino, Bollati Boringhieri.
- Magnaghi, A. (2015). Mettere in comune il patrimonio territoriale: dalla partecipazione all'autogoverno. *Glocale. Rivista molisana di storia e scienze sociali*, 9/10, 139-157.
- Marchetti, M., Bertani, R., Corona, P., Valentini, R. (2012). Cambiamenti nella copertura forestale e negli usi del suolo valutati dall'Inventario degli usi del suolo in Italia. *Forest@ - Giornale di Selvicoltura ed Ecologia Forestale*, 9, 170-184. DOI: <https://doi.org/10.3832/efor0696-009>
- Meini, M. (a cura di, 2018), *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Rubettino editore.
- Mori, P.A. (2015). Cooperazione di comunità e la partecipazione dei cittadini alla gestione dei servizi pubblici. *Economia cooperativa. Rilevanza, evoluzione e nuove frontiere della cooperazione italiana*, Terzo Rapporto Euricse. <https://euricse.eu/it/publications/economia-cooperativa-rilevanza-evoluzione-e-nuove-frontiere-della-cooperazione-italiana/>

- Pascolini, M. (a cura di, 2008). *Le Alpi che cambiano. Nuovi abitanti, nuove culture, nuovi paesaggi*. Udine, Forum.
- 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.
- Pellizzoni, L. (a cura di, 2023). *Introduzione all'ecologia politica*. Bologna, Il Mulino.
- Perreault, T., Bridge, G., McCarthy, J. (a cura di, 2015). *The Routledge Handbook of Political Ecology* (1st ed.). Londra / New York, Routledge.
- Pettenati, G. (a cura di, 2023). *Landscape as Heritage. International Critical Perspectives*. Londra / New York, Routledge.
- Rabbiosi, C. (2019). Locating Italianicity Through Food and Tourism: Playing with Geographical Associations. In Sassatelli, R. (a cura di). *Italians and Food. Consumption and Public Life*. Cham, Palgrave Macmillan, 71-99.
- Raffestin, C. (2005) *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*. Firenze, Alinea.
- Raimondi, S. (2016) "Dialogo." Quando un abbandono non è mai un abbandono. In Dal Borgo, A., Garda, E., Marini, A. (a cura di). *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*. Milano, Mimesis, 303-318.
- Rete Rurale (2020). *Favorire L'impostazione E Attuazione Di "Progetti Di Comunità" Nelle Aree Leader Toscane*. [reterurale.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/21174](https://www.reterurale.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/21174)
- Robbins, P. (2012). *Political Ecology: A Critical Introduction* (2nd ed). New York, John Wiley & Sons, Ltd.
- Società dei Territorialisti (2019). *Manifesto di Camaldoli*, https://www.societadeiterritorialisti.it/wp-content/uploads/2020/04/Manifesto-di-Camaldoli_SdT.pdf
- Turco, A. (a cura di, 2002). *Paesaggio: pratiche, linguaggi, mondi*. Reggio Emilia, Diabasis.
- Turner, M. D. (2017). Political Ecology III: The commons and commoning. *Progress in Human Geography*, 41(6), 795-802. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132516664433>
- Vallerani, F. (2021). *I piaceri della villa. Vivere e raccontare la campagna tra abbandoni e ritorni*. Milano, Le Monnier Università.
- Varotto, M. (2020). *Montagne di mezzo. Una nuova geografia*. Torino, Einaudi.
- Viveiros de Castro, E. (1998). Cosmological Deixis and Amerindian Perspectivism. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 4(3), 469-488.
- Wiley, J. (2007). *Landscape*. Londra, Routledge.
- Zanolin, G. (2016). Il territorio lungo i binari. Riflessioni della ferrovia abbandonata Voghera-Varzi. In Dal Borgo, A., Garda, E., Marini, A. (a cura di). *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, 149-161. Milano, Mimesis.
- Zinzani, A. (2023). Geografie della crisi eco-climatica in montagna: produzione sociale dell'ambiente e futuri contesi nelle Dolomiti. *Rivista Geografica Italiana*, 130(3), 68-91. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa3-2023oa16400>



Citation: Cisani, M., Castiglioni, B., & Di Matteo, G. (2025). Walking with/in Heritage Landscapes: Gazes, Limits and Slowness in the Ledro Alps and Judicaria UNESCO Biosphere Reserve. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 183-195. doi: 10.36253/bsgi-7567

© 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.

For Italian evaluation purposes: Margherita Cisani takes responsibility for sections 1 and 5, Benedetta Castiglioni for sections 3 and 6, and Giovanna di Matteo for sections 2 and 4.

Walking with/in Heritage Landscapes: Gazes, Limits and Slowness in the Ledro Alps and Judicaria UNESCO Biosphere Reserve

In cammino nel/col paesaggio-patrimonio: sguardi, limiti e lentezza nella Riserva di Biosfera UNESCO Alpi Ledrensi e Judicaria

MARGHERITA CISANI¹, BENEDETTA CASTIGLIONI¹, GIOVANNA DI MATTEO²

¹ University of Padua, Department of Historical and Geographic Sciences and the Ancient World, Italy

² GSSI, Gran Sasso Science Institute, Italy

E-mail: margherita.cisani@unipd.it; etta.castiglioni@unipd.it; giovanna.dimatteo@gssi.it

Abstract. Heritage, often perceived as stable and fixed, is in fact constantly traversed and re-produced by multiple forms of mobility. This paper presents and discusses a process of mobile heritage making within the landscape of the Ledro Alps and Judicaria, designated as a UNESCO Biosphere Reserve. In this context, we collaborated with the local Ecomuseum in the organization and realization of three trekking itineraries throughout the Biosphere Reserve. These experiences aimed to engage both residents and visitors, fostering connections with the area's natural and cultural heritage. We discuss the role of walking as both a mobile methodology for research and heritage co-creation, analysing the effects of collective walking on the participants and their roles. The analysis shows the presence of four levels of connections instantiated in the walking process: between cultural and ecological values, local and global scales, formal and informal heritagisation processes, and, lastly, insider and outsider perspective. Furthermore, we highlight the absence of a diachronic perspective that links the landscape's natural and historical values to its near and long-term future. In conclusion, the paper calls for a renewed and critical gaze on slow mobilities (especially on walking itineraries) and on their role in the making of heritage landscapes.

Keywords: mobilities, walking, heritage, landscape, UNESCO Biosphere Reserves.

Riassunto. Il patrimonio, pur essendo spesso considerato e trattato come qualcosa di stabile e fisso, è sempre e ovunque attraversato e ri-prodotto da molteplici forme di mobilità. Questo articolo presenta e discute un processo di *mobile heritage making* all'interno del paesaggio delle Alpi di Ledro e della Judicaria, designate come Riserva della Biosfera UNESCO. In questo contesto, abbiamo collaborato con l'Ecomuseo locale all'organizzazione e alla realizzazione di tre itinerari di trekking nella Riserva della Biosfera. Queste esperienze avevano l'obiettivo di coinvolgere sia i residenti locali che i visitatori, favorendo la creazione di connessioni tra il patrimonio naturale e culturale dell'area. In particolare, in questo articolo discutiamo il ruolo del cammino come

metodologia mobile di ricerca e di co-creazione del patrimonio, analizzando gli effetti della camminata collettiva sui partecipanti e sui loro ruoli. L'analisi mostra la presenza di quattro livelli di connessione attivati durante il cammino: tra valori culturali ed ecologici, tra la scala locale e globale, tra i processi di patrimonializzazione formali e informali e, infine, tra insider e outsider. Dall'analisi emerge l'assenza di una prospettiva diacronica che colleghi i valori naturali e storici del paesaggio al suo futuro prossimo e a lungo termine. In conclusione, il documento invita a rivolgere uno sguardo rinnovato e critico alle mobilità lente (in particolare agli itinerari a piedi) e al loro ruolo nella costruzione dei paesaggi del patrimonio.

Parole chiave: mobilità, cammino, patrimonio, paesaggio, Riserve della Biosfera UNESCO.

1. Mobilities and Landscape as Heritage

On 03 July 2022, a portion of the Marmolada Glacier collapsed, generating an avalanche of ice, snow and rocks and killing 11 hikers. Because of climate change, it has been predicted that the Marmolada Glacier will disappear by 2040 and that the detachment of the serac was most likely triggered by the hot waves experienced in Northern Italy in the preceding days.

This tragedy took place in a “heritage landscape”. The Marmolada Mountain is one of nine mountain systems included in the UNESCO World Heritage site in the Dolomites. It is enjoyed as a beautiful tourist landscape by millions of people every year in the summer and winter seasons and encompasses a complex network of ecological, historical and cultural values, some more visible than others, some more “authorised” than others. The Marmolada is one of the few remaining glaciers of the Italian Alps, and its not-so-slow melting process is a live demonstration of the movement that intrinsically inhabits all heritage forms and landscapes, often with unruly and unpredictable dynamics that occasionally result in fatalities.

Among the many necessary reflections in the face of such a tragedy is the massive tourist exploitation of mountains such as the Marmolada, which hosts many historic and traditional mass-tourism mobilities, such as a popular skiing destination, and is also a symbol of the growing eco-tourism industry, which sees walking, trekking or cycling as its main activities. Such slow tourism mobilities should contribute, at least in the intention of their proponents and promotional discourses, to the reduction of tourism impacts on the environment and the simultaneous increase in the positive relationship between the tourist and the local community.

This brief introductory example testifies to the fact that mobilities intertwine with heritage in multifarious ways: from the movement of heritage objects in space and time to mobilities as heritage objects themselves and from mobilities as tools to create, discover, promote and reconnect heritage sites or landscapes to mobilities as threats to the conservation of biocultural heritage sites (Silverman et al. 2017, Gravari-Barbas 2021). The heritage discourse often thrives on disconnection from ordinary or contemporary practices, and it does so not only in medieval towns or villages preserved “as if time has stopped” but also in other landscapes where the connection with nature is often intended as a disconnection from ordinary contemporary urban life. This disconnection is also reinforced by a common understanding of landscapes as a value to be preserved from change and to be enjoyed at a distance – as a scenery – not as the result of the interaction between human and non-human actors, physical forces and social dynamics.

Cognisant of these disconnections in discussions on landscapes as heritage and adopting a critical stance on landscape heritagisation processes (Pettenati 2022), we aim to discuss a particular experience that involves slow mobilities to foster the reconnection of people with heritage in its natural and cultural and local and inter-cultural hybridities. This perspective chimes in with a renewed take on mobilities, particularly on slow tourism mobilities, which is conscious of the rhetoric surrounding it but is also open to understanding the multiple potentialities of mobilities as relational and performative practices (Rabbiosi 2021).

Heritage is not just a representation of the past; it is also a connection or reconnection with the past that is active and alive in the present (Watson, Waterton 2017). Although heritage is generative of mobilities and, thus, contributes to climate change (and other landscape transformations), it is also needed to generate the “affective capacity” to act towards climate change mitigation (Harvey, Perry 2015, 7). Considering glaciers (or polar bears) as a universal heritage can contribute to a public awareness and mobilisation toward actions aimed at reducing the negative impacts of tourism and polluting mobilities in general.

According to Pettenati (2022, 10-12), migration, tourism, digitalisation, decolonisation and climate change are the major challenges involved in critically thinking and practicing landscape as heritage. All of the challenges are deeply connected to movements (and moorings), and therefore, they can only be addressed through an interdisciplinary understanding of im/mobilities. This process can benefit from the advanced debate around mobilities in the social sciences – from Urry and Sheller’s (2006)

call for a new mobilities paradigm to recent reflections involving a more humanistic (and, therefore, historical) approach (Pearce, Merriman 2018; Biasori et al. 2023). Human geography, which critically and relationally considers landscapes, heritage, tourism and mobilities and their reciprocal connections, can offer an inspiring perspective on the mobilities in/of heritage landscapes.

2. Nature Conservation and (non)Formal Heritagisation Processes

Starting from this theoretical premise, we present some preliminary reflections from the analysis of one of the case studies selected for a broader research project dedicated to the exploration of formal and non-formal heritagisation processes in contexts characterised by various grades and types of proximity, especially relationships between practices of nature conservation (i.e. natural parks or heritage sites) and the fruition of heritage (i.e. tourism, recreational and educational practices).

It has been established that the function of protected areas goes well beyond the mere conservation of ecosystems and that conservation itself also depends on landscape management, transformation and use. These processes necessarily concern issues of identity, belonging, sharing and citizenship (Waterman et al. 2021), although they might also lead to landscape touristification and museumisation (Jansen-Veerbeke, Dewailly 1999; Ojeda, Kieffer 2020). Furthermore, the heritagisation of protected areas encompasses institutionalised initiatives carried out by organisations, experts and technicians as well as daily practices, discourses and narratives produced by various subjects (inhabitants, visitors, migrants, farmers, tour operators, etc.) who animate and co-produce the landscapes of protected areas and their heritage (Council of Europe 2000; 2005).

Consequently, our research project aims to observe both the institutional policies and grassroots practices of natural and cultural heritage conservation, management and enhancement. It seeks to develop an in-depth and critical analysis of the relationship between nature conservation and landscape heritagisation by identifying current trends and critical issues.

In areas such as the Marmolada in the Dolomites (and the case study setting described below), the proximity (and hybridity) between natural and cultural heritage, conservation and socio-economic activities and the various gazes of residents and visitors poses several challenges for the recognition, appropriation and active conservation of landscapes as heritage and as a source of current and future well-being.

In the following sections, we focus on an illustration and discussion of trekking experiences as walking practices able to activate multiple connections with heritage in the context of the Ledro Alps and Judicaria UNESCO Biosphere Reserve.

3. The Ledro Alps and Judicaria Biosphere Reserve: Walking with the Local Ecomuseum

Lying amidst the Brenta Dolomites and Lake Garda, the system comprising the Ledro Alps and the Judicaria valleys is an ecological and cultural corridor between the Po valley and the northern Alps¹. Encompassing protected areas, home to endangered species such as the lynx (*Lynx*) and brown bear (*Ursus arctos*) and further characterised by remnants of pile-dwelling prehistoric settlements enlisted as UNESCO heritage sites, it was designated a UNESCO Biosphere Reserve in 2015.

The governance of the Biosphere Reserve (BR) is entrusted to a consortium between various municipalities of the area, which supports research actions, special projects for the conservation and promotion of the area and outreach activities. Among the latter category, the Judicaria ecomuseum, one of the actors promoting the institution of the BR, has been asked to carry out activities to raise awareness on the value of the reserve among the population.

Ecomuseums are initiatives that contribute to the implementation of the European Landscape Convention and the Faro Convention on Cultural Heritage (Council of Europe 2000, 2005), with the aim of promoting knowledge, conservation and enhancement of local heritage, often through a participatory approach (Borrelli, Davis 2012; Dell'Agnese 2016; Santo et al. 2017).

The Judicaria ecomuseum decided to adopt slow mobilities as tools to promote sensitisation and raise awareness of the heritage values of the local landscapes among residents and visitors of the area. To do so, the steering committee of the ecomuseum (Carmela and Die-

¹ This area, although considered marginal compared to other surrounding areas that are more developed economically and especially in terms of tourism, has an economy based on a significant agriculture and livestock sector, tending towards industrialisation and monoculture, a localised but stable industrial sector and a growing tertiary and tourism sector. Depopulation is taking place, but in a limited way, and there are problems of mobility and accessibility. However, according to the Province of Trento, 'the area has a significant number of enterprises compared to the average of the country's peripheral areas, and higher specialisation indices in the energy, gas and water sectors, in construction and in services'. (Report for the Selection of Inner Areas, Autonomous Province of Trento, p. 6 https://politichecoesione.governo.it/media/3103/rapporto-istruttoria_pa-trento.pdf).

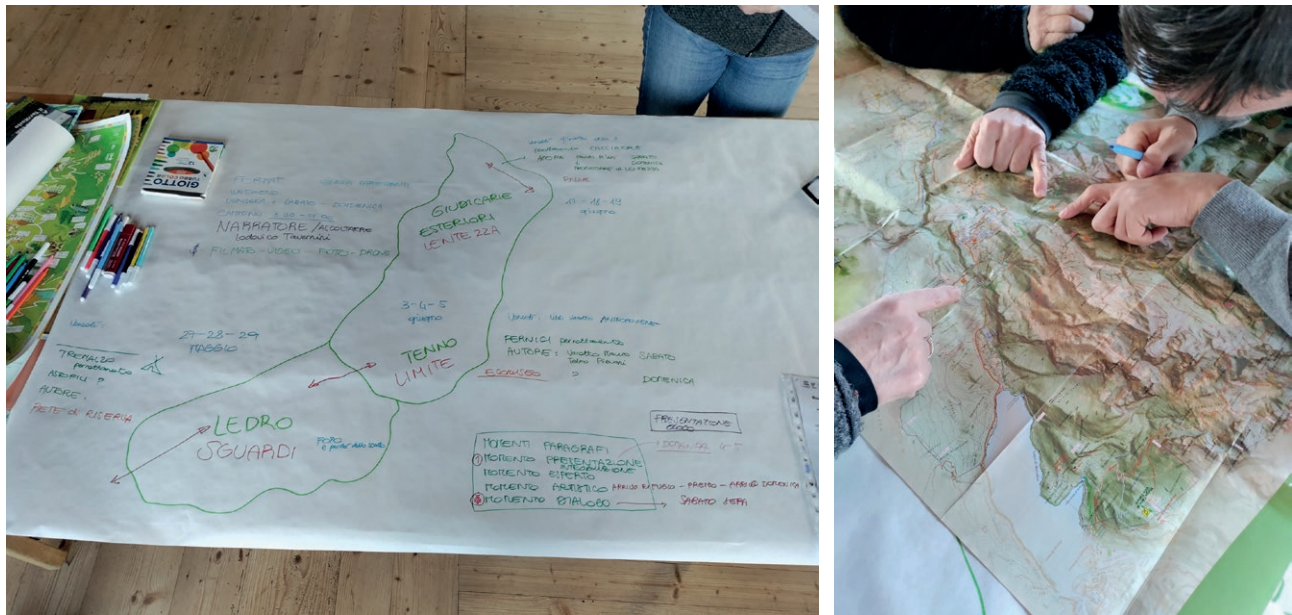


Figure 1. Reflecting on the itineraries and on the keywords with Diego and Carmela of the ecomuseum. Source: Author's photo.

go) asked that we collaborate with them, given our experience on the topic of landscape education and awareness. During our first fieldwork exploration and preliminary meeting, the idea to organise three trekking experiences of two/three days each, from Friday to Sunday, was reinforced in a consistent and thoughtful structure of meanings and activities, encompassing walking and expert interventions, book readings, artistic performances and so on. This structure, conceived as a guide to elicit the values of the local heritage in connection with contemporary and global dynamics, revolved around three keywords synthesising the goal of the awareness-raising project: “gazes”, “limits” and “slowness” (Fig. 1).

Each weekend of this project called “In cammino nella Biosfera” (Walking in the Biosphere) was then conceived as an itinerary, both in a tangible and intangible sense². The routes selected wound across the core areas of the BR, allowing trekkers to touch some of the most valuable ecological and cultural hotspots of the area (Fig. 2). In parallel, the thematic routes and proposed activities were structured to lead the reflection around each keyword (one for each trek) from a subjective to a global perspective, culminating with some considerations around the local context of the landscape.

The weekends were also enriched by talks with experts, moments of discussion, observations of the

landscape during the walk, debates among the participants and readings of book excerpts presented by the authors every Friday evening. Moreover, on Saturday and Sunday, the groups were led by local mountain guides in trekking itineraries. A noteworthy characteristic of the project is that the organisers sought the greatest participation of authors, experts and laypeople, adopting a horizontal approach and asking everyone to participate in the entire programme, or at least during a complete trek. The result was that the groups participating in the treks were composed of experts (organisers, guest authors, mountain guides and scholars) and laypeople (representatives of local associations, local inhabitants and visitors coming from various cities of Italy).

The first keyword, “gazes”, alluded to the recognition of the presence of multiple points of view on the landscape and its heritage values. It was therefore intended to shift the attention from the landscape, the nature “out there”, to us, the subjects “in here”, who were observing, perceiving and transforming it from a post-structuralist perspective (Wylie 2007). Two questions dominated this first trek: “Who are we?” “Which are the elements of the landscape?” The ways of seeing, interpreting and teaching the landscape are manifold (Meinig 1979; Castiglioni, Cisani 2022), and recognising this complexity is crucial for developing a relational, processual and political interpretation of landscapes (Crouch 2010; Johung, Sen 2013). Gazes are therefore varied, subjective, human and non-human; they are also

² <https://www.dolomiti-garda.it/index.php/progetti/progetti-in-corso/289-caminobiosfera2022>

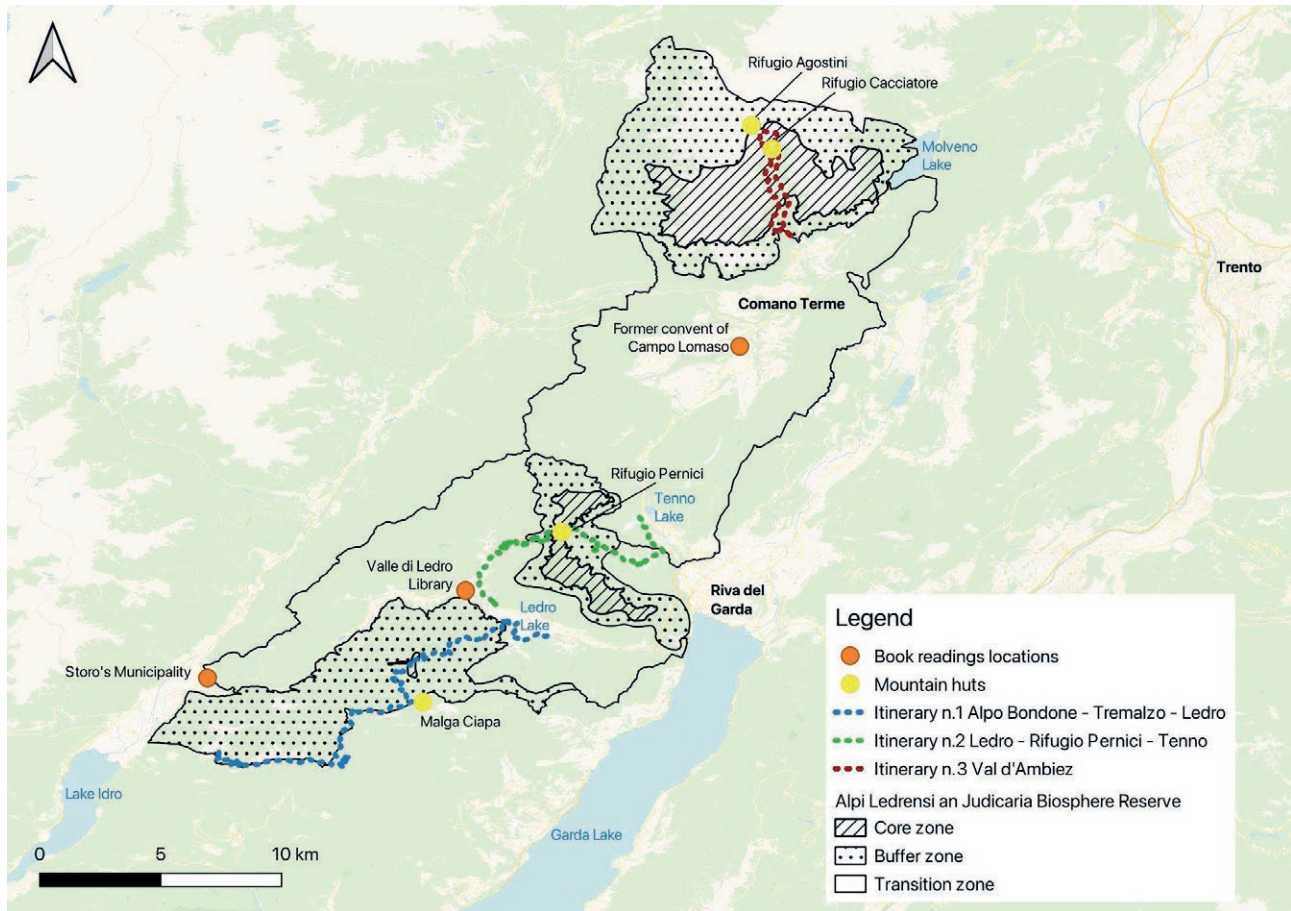


Figure 2. Map of the itineraries with the boundaries of the Alpi Ledrensi and Judicaria Biosphere Reserve. Source: Author's elaboration.

part of cultural and global discourses around the heritage values of landscapes, the UNESCO globalising discourse being one of the most prominent and influential. The complexity of perspectives on the landscape was also reflected on the local scale in the Ledro Alps and Judicaria context, where the BR assumes different, sometimes contradictory, values.

The second keyword, “limits”, was also in plural form, representing the limits that define our subjective identities and the affordances of the landscape (Menatti, Casado da Rocha 2016), not as a restriction to overcome but as something to recognise and inhabit. This time, the question raised by this keyword was as follows: “What do we have or do not have here?” The limits of our actions and behaviours are also dictated by the way in which landscape resources are used and reflect a consumerist/ecological view of the relationship between humans and natural resources. On a global level, the Anthropocene concept, apart from some limitations relating to a human-centric vision (Castree 2014; Kirsch

2015), can help us recognise the limits we have overcome as a species and the effects of such overcoming, especially in terms of climate change and biodiversity loss. Moreover, the notion of Anthropocene landscapes might help us rethink how – on the local scale – the various processes of ecosystems and landscapes are transformed.

Finally, the third keyword chosen to guide the discussion and awareness process among the participants was “slowness”. Intended as a relational approach, slowing down is always something that requires the recognition of the different velocities at play – the fact that mobility is not ubiquitous and is equally distributed among the population and that it always implies fixity, built infrastructures and narratives, discourses and performance. These considerations derive from the complex elaboration of the concepts of mobility and mobility justice in the field of human and social sciences (Sheller 2018) and in relation to the meanings and tourist uses of slowness (Rabbiosi 2021a). “Where do we want to go” and “what do we want to connect and how” were there-



Figure 3. Moments of discussion and observation during the experiences (Source: Author).

fore identified as the primary questions through which to probe slowness not only as a global discourse geared towards less speed-centric societies but also as a perspective grounded in the Ledro Alps and Judicaria landscape.

4. Walking as Metodology: Effects on Participants and their Roles

Having illustrated the theoretical and organisational structure of the three walking itineraries, it is worth clarifying our role as researchers, not just as organisers or participants. Adopting a public geography approach (Murphy 2011), we aimed to promote social change in and with the public through active research as well as advance geographical thought through participant observation and research action.

A growing amount of literature is exploring “slow” mobilities related to the recovery of ancient paths and routes to restore value and centrality to territorial resources, becoming an important tourist attraction and contributing to triggering local development processes, in left-behind or peripheral areas (Spagnoli 2022; De Felice, Mundula, Spagnoli 2023). In this case, rather than investigate this aspect, we look at slow mobilities as an engaging experience to promote awareness on the Biosphere Reserve territories, as a precondition for the subsequent development of regeneration initiatives. As suggested by Cerutti and Menzardi (2022), some forms of walking can produce strong involvement and territorial value. This includes those that they define as “participatory treks” (Cerutti, Menzardi 2022, 62) in which inhabitants and visitors share walking initiatives organised, managed, guided by the local communities themselves. Moreover,

walking routes aim to propose a reworking of the meaning of heritage also through the experience of various forms of encounter and interaction with local communities and heritage values (Baiocchetti, Zanolin 2022; Rabbiosi 2021a; 2021b; Mariotti et al. 2015).

Our analysis of the Judicaria ecomuseum trekking initiative is therefore based on our direct involvement in the organisation process, our personal participation in the three weekends as well as 20 unstructured walking interviews³ (Anderson 2004; Jones et al. 2008) conducted with the participants and organisers during the three treks⁴. The issues guiding our interviews related to: the participants’ engagement in and opinions on the experience, the meaning of the concept of biosphere, the role of the Biosphere Reserve and of the Ecomuseum, the local heritage, the differences between insiders’ and outsiders’ perceptions and, finally, the specific keywords that guided the experience (gazes, limits, slowness).

We adopted a mobile method (Büscher, Urry, Witchger 2011; Cisani 2020) which “is not only a way to gain knowledge of landscape, but rather landscape (as an idea, a space and an experience) affects the walk and thus the methodology” (Macpherson 2016, 427). Moreover, the choice of the method of walking itineraries (and walking interviews) opened the possibil-

³ Of the 20 interviewees 12 were women and 8 men; 4 of them were tourists, 9 were local laypeople, and 7 were experts. Besides one person who was younger than 30 years old, the rest of the interviewees were aged between 30 and 65 years old.

⁴ Benedetta Castiglioni and Margherita Cisani participated in the first survey and meeting with the ecomuseum, Margherita Cisani participated in the first trek, Mauro Varotto (geographer, University of Padova) participated in the second weekend and Giovanna Di Matteo in the third.

ity to build a relational approach to landscape which is dependent on the context, the shape of landscapes, subjects involved, embodied experiences, forms of walking and so on (Crouch 2010; Macpherson 2016). In our case we observed how walking had a direct influence on the participants, who shared a general recognition that the walks provided an alternative experience to traditional walking or trekking initiatives. Moving as a group, keeping a slow pace, being disposed to perceptions and receiving inputs on what the group could observe and perceive led to observations of unconventional bodily and sensuous engagement with the surrounding landscape and allowed the participants to “reappropriate time, take distance from one’s own problems, observe around and re-organise the interaction with the environment. The path has its own value beyond the destination, as the possibility to stop, respecting everyone’s pace, helps in perceiving what surrounds us” (Emanuela, visitor participant). For example, during conversations along the treks, the participants noticed that they could pay attention to smells and noises that they would not have otherwise noticed in other scenarios. Moreover, as observed by another participant, “slowness allowed us to stop and talk among us every time the landscape and environment changed” (Michele, mountain guide). This allowed people to live an immersive experience, during which the senses were activated, and the comprehension of the landscape deepened.

This understanding was enhanced by the presence of expert guides and guests; however, the participant roles were also influenced by the choice of walking and the approach adopted. Indeed, it opened the possibility of modulating one’s own role according to the situation, often blurring the borders between the invited speakers, organisers and guides, thus creating perceptions of openness, horizontality and informality. This does not devalue the significance of the informed interventions of those who were invited for their expertise. For example, as Claudia (visitor participant) told us,

It wasn’t since university excursions that I’ve had a chance to have an overview of a geographical area from so many points of view, on a professional level, but also to experience such a passionate participation from other walking companions. It was enriching, and it was nice to have a plurality of unknown voices and people with whom we had very loose boundaries and free dialogues during a shared journey.

The boundary between those holding expert knowledge and those learning something new was made even more permeable because of the mix of subjectivities, experiences, background and origins. The groups were com-

posed of locals and some visitors from various areas in Italy. Some people were used to trekking; others were not.

The result was that everyone could learn from everybody else, as suggested by Emanuela (local inhabitant, SAT Oltre le Vette) when she underlined that “today, we are all sighted except Marco [*visually impaired participant*], but being here together allows us to learn and teach something reciprocally”. Therefore, walking together also meant that “we [*were*] listen[ing] to voices from different points of view and creating a net” (Alessandra, local inhabitant). This aspect was strongly underlined by many of the interviewees, including Federico Betta, a filmmaker working to create a documentary of the three weekends⁵, who stated that according to the philosopher Edgar Morin, “the ‘limit’ is a filter, a membrane between inside and outside, which doesn’t need to be overcome or pushed, but being permeable, it connects the two sides”. In this sense, Federico suggested that his heritage experience during the three trekking weekends was the richness of the perspectives he encountered – encounters that expanded his own limits and allowed him “to see, listen to, perceive and learn something new” about a landscape that was not completely new to him.

The choice of which trek to participate in, preceded by the book presentations on Friday evening, also influenced the themes discussed over the three weekends. It placed the participants in certain locations and within specific areas of the BR; we were in the villages of Storo, Bezzacca and Campo Lomaso for the book presentations and moved within the buffer and core areas of the BR during the treks. This helped us focus, guided by the three keywords, on the natural elements of the landscape and heritage, the relations between human and nature, who are the “users” of the mountain and what encounters are possible. We also focused on us as a group on the move within a specific landscape.

Therefore, walking was not simply a linear motion between two points within the BR; it was a method. In this sense, the entire project of the ecomuseum became, as Carmela and Diego defined it, “a metaphorical yarn”, a thread – intended as a practice and a process (Ingold 2016) – unwinding and activating multiple connections with and within the heritage of the Ledro Alps and Judicaria Biosphere Reserve. This entangled thread, lacking precise beginnings and ends, resonated, for example, in the horizontality and ambiguity of the participant roles.

In the following section, we employ the perspective of the recognition, appropriation and active conserva-

⁵ The video reportage made by Federico Betta is available here: <https://vimeo.com/manage/videos/745444501/ec3c5c0e18>

tion of heritage to analyse the thematic connections activated through the walking project. To do so, we analysed the interviews according to the following topics: reflections on the walking experience; the biosphere reserve's role and meaning; the ecomuseum's role; heritage; insider/outsider; gazes; limits; slowness; coexistence/relationship.

5. Walking as Connecting Heritage, Scales, Processes and Perspectives

Through our participant observation and walking interviews, we tried to disentangle and then re-weave the project/yarn into an interpretative framework marked by different types of emerging connections, not without contradictions or clashes. This section employs some of the participants' voices to discuss four levels of connections instantiated in this walking process, which were variously reworked during the three experiences: connections among cultural and ecological values, local and global scales, formal and informal heritagisation processes and, lastly, between the insider and outsider perspective.

5.1. Bio-Cultural Heritage

Although the dichotomy between nature and culture has been variously discussed in the academic literature, for instance, in heritage studies (Harrison 2015) and ecology and conservation disciplines (Eriksson 2018), overcoming it has remained a difficult process in the public discourse, especially when it comes to landscapes of high ecological value and characterised by remarkable aesthetic values. This ongoing process is also evident in the reflections shared by the participants during the three trekking weekends. While some comments suggested that heritage in the BR was strictly related to natural and ecological values, many referred to "nature" as resulting from the interaction between human activities and the environment. For example, Chiara (expert from the Natural Science Museum of Trento, MUSE) underlined as follows:

Talking about the biosphere means to talk about coexistence and sharing spaces and, even more, talking about balance, which needs limits that so far have hardly been set [...] In mountain contexts, though not only, nature is the result of a path of interaction between human activities and the natural environment, for example, pastures are ecosystems that give space to botanical or invertebrate species that could not live in the woods. (Chiara, expert from MUSE)



Figure 4. Grazing as a human-animal practice that shapes the landscape. Source: Author's photo.

In this sense, the importance of human activities in transforming and preserving landscapes was recognised as well as the role of those who work to conserve the historical and natural heritage. Because of the active role of the ecomuseum in communicating through the trekking exercises, this message resonated in the reflection of one of the mountain guides when he summed up the key moments of the walk we were about to conclude by marking the interdisciplinary and interlinked perspective we were adopting: "The key point is that everything is connected" (Michele, mountain guide). A comment that further solidified these connections was also advanced by non-expert voices, such as Emanuela (visitor participant), who told us that "There is a constant flow of emotions from human to nature and vice versa".

5.2. Transcalar Perspective

The second level of connections identified was the relation between the local and global scales (and all in-between), which came to the fore in multiple expressions. First, it emerged from the observation of the elements around us, for example, "in order to understand the existence of these endemic species, we must understand the spaces where they are located and where they moved over time, analysing their geologic history and going back to the last ice age" (Chiara, MUSE). Second, this connection was an intrinsic result of the work carried out by the ecomuseum itself in sustaining and taking part in the process of the recognition of the BR, as clarified by Diego: "the natural evolution of the ecomuseum was to expand to a wider and international scale,



Figure 5. Colliding spatial and temporal scales. Source: Author's photo.

and we are now convinced that the choice of coexistence in the territory in contact with the community together with wider and higher stimuli made sense". This choice also emerged from some of the guests' profiles and work, such as Anna Sustersic, whose work on the international level⁶ began from the local and, more specifically, from the reserve nets in Trentino.

Various scales were also exposed in apparently clashing comments, as someone perceived that it was fundamental to propose initiatives such as the trekking weekends "also outside the local, and outside the BR area, as the challenge, once it obtained the BR recognition, is outside" (Paolo Pileri, guest author), while other participants mentioned that

maybe, the solution [*in communicating heritage*] is that of talking about it in the territory [...], starting from the local – with schools or the alpine associations – because, as I said before, when you know places, then you also participate in their maintenance and keep correct behaviours (Claudia, visitor participant).

⁶ For example, see the Life Coexistence project: <https://www.coexistence.life/>

5.3. (In)Formal Processes

Within the formal process of heritagisation represented by the BRs, the ecomuseum activated a less formal process by organising the trekking weekends. These weekends intercepted the formal and institutional voices, meeting the councillor of culture in Storo, or incorporated guides working for the natural park as well as the expert interventions of the guests. However, during the weekends, we had the chance to observe and grasp the daily practices and narratives produced by some of the subjects encountered, such as the experience of Chiara, a young woman working with her family in the Malga Senaso di Sotto, who described their work to the participant group and their role in the preservation and co-production of the landscape of the pasture.

The interplay between the formal and informal was occasionally openly expressed during the interviews:

To us, the [*biosphere*] reserve was initially presented as an institution, but in the end, we realised that it is made up of people who work together, of territories, of organisations, and therefore, we too are part of the reserve; we bring messages, ideas ... Participating helps you feel part of it, but before it was more of a symbol. To survive, the reserve needs people. (Fabiola, SAT Storo)

In other experiences, the understanding of the BR had a stronger link to formal processes and the conservational aim, such as for Mattia (volunteer), who admitted that

I am not familiar with the biosphere reserve, so from the point of view of a layman, what I understand is 'UNESCO'. I believe that there is an intent to preserve. It's like taking other big names or brands, known and recognisable. It puts the territory in a spotlight, in a better light.

5.4. Insider/Outsider

The last connection activated by the project concerned the insider/outsider dichotomy. As the other issues faced so far, these terms opened a broad and complex discussion. First, we observed opposition between the "unaware" and "unsustainable" tourist and the "aware" and more "sustainable" local inhabitant – or, alternatively, "aware" and sustainable tourists vis-à-vis unaware inhabitants. This opposition runs the risk of raising issues related to elitism or falling into the trap of the individualisation of responsibility (Sin 2017; Burrai, Hannam 2018). For example, as Marina (visitor participant) admitted that:

I feel a bit jealous. I would like the mountain to be reserved for people who love it as it is, who take it for what it gives, the effort of climbing without cableway, without cars. Also, when I went for a trek in the mountains the first few times, I thought it was only for enthusiasts, but today, it is more touristy, with the positive and negative aspects of it. Tourism is perhaps difficult to manage, and therefore, it makes it more challenging to protect the environment.

At the same time, Biancastella (local resident) suggested that "people don't know their own territory anymore", a position supported by Alessandra's (local resident) reflection on how she "used to go around with my father who knew all these mountains. He explained everything to me. Now, it seems that it is more complicated to know and pass on this knowledge".

Nonetheless, these roles are never fully fledged and must always be considered as partial (Cohen 1974), mixed and overlapped, as noted by Emanuela's (visitor participant) when she realised that she could still sing the entire Trentino anthem by heart, which she had learned as a child going on annual holidays with her family. Similarly, the overlapping roles and importance of immersive and co-dwelling performances (Rabiosi 2021) were evident in Claudia's (visitor participant) reflection:

I don't think that there is a need for specific training to feel this sense of belonging. Indeed, probably by frequenting places like this a sense of belonging is further developed and, therefore, also the desire for protection.

6. Conclusive Remarks and Research Perspectives

This paper sought to draft a reflection on the role of walking experiences in (re)producing heritage landscapes, eliciting values, activating connections and embodying practices of formal and informal exchange. Not only did the participants and research team walk *in* the landscape of the Ledro Alps and Judicaria Biosphere Reserve along hiking itineraries and ancient military roads and through small villages, woods and alpine pastures, they also made contributions to its reconfiguration, moving *with* the heritage landscape in its continuous state of change (Silverman et al. 2017).

This dynamic and relational perspective was fostered by the methodological and thematic choices decided with Carmela and Diego of the ecomuseum, namely by the adoption of walking as an attitude for the whole project and the role of the three proposed keywords. The preliminary results observed during the walks and emerging from the interviews showed the presence of multiple levels of connections, as discussed in the previous paragraph. Rather than simply stating which of the connections was complete, what is arguably important here is to underline the complex and unstraightforward processes behind the ongoing heritagisation of a UNESCO BR, the purview of this project. None of the four types of connections were completely and homogeneously in place. The nature-culture divide, albeit extensively discussed and challenged during the walks, is a binary that still inhabited the ways in which landscapes and heritage were conceived, used, produced and performed. The multiple scales colliding onto the itinerary, from the micro-perspective of the endangered flower specimen to the global scale of climate change, were observed during the process, illustrating challenges and opportunities, especially for the role of the local ecomuseum. Formal and informal processes were both implied to achieve more dialogue among the BR, the local governance institutions and the population, but the efficacy of this process in fostering awareness among the participants and the population in general could be explored further. Similarly, expert and layman's perspectives were combined and connected to unhinge preconceptions and stereotypes.

One connection, though it appeared to be missing or unexplored, was the tie linking the historic evolution of the landscape with its near and long-term future. Past

dynamics, either geological or sociocultural, were often mentioned and inhabited in their tangible and intangible facets during the itineraries, connecting them with some present trends. Nevertheless, what is the role of the subjects involved, the ecomuseum and the UNESCO Man and the Biosphere program in shaping the future of this heritage landscape, and in which directions? These issues were not addressed during the three weekends or in the interviews and could inform our future activities in collaboration with the ecomuseum.

Another widely emphasised aspect is the need to keep alive a collective, community-based and participatory approach through which to devise planning strategies that act on a dual level: on the one hand, the recovery of the linear element and its heritage; on the other, the possibility of triggering processes of regeneration, enhancement and promotion of the surrounding area with new social, receptive and commercial activities. What emerges in the scientific arguments proposed is the important role of the network and the territorial system: each of these experiences cannot disregard its link with the communities, with the territorial actors, with the territory and its resources (Burini 2018). Unfortunately, a univocal and common strategic vision, through which to coordinate an integrated valorisation of structures and infrastructures and build a network of institutional and non-institutional actors, is often lacking. Nevertheless, the project “In cammino nella biosfera” was not a one-off event but was then structured as a format that has now reached its third year of implementation, involving new actors from the area and beyond, crossing other landscapes of the Biosphere Reserve with the aim of reinterpreting and mobilising their heritage.⁷

Further research could improve our understanding of these connections and, from a public geography perspective, foster a comprehensive take on slow mobilities (especially walking itineraries) in their multifaceted roles, not only as slow tourism strategies for regeneration of marginal areas, but also including awareness raising and educational activities.

Acknowledgements

This paper and the research behind it would not have been possible without the invaluable contribution of Carmela Bresciani and Diego Salizzoni, from the Judicaria Ecomuseum and without the openness of the par-

ticipants of the treks in sharing their opinions and feelings during the walking interviews.

References

- Anderson, J. (2004). Talking whilst Walking: A Geographical Archaeology of Knowledge. *Area*, 36(3), 254-261. <https://www.jstor.org/stable/20004390>
- Baiocchetti, G., Zanolin, G. (2022). Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto. In Spagnoli, L. (ed.). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, FrancoAngeli, 193-201.
- Biasori, L., Mazzini, F., Rabbiosi C. (2023). *Reimagining Mobilities across the Humanities*. Abingdon, Routledge.
- Borrelli, N., Davis, P. (2012). How Culture Shapes Nature: Reflections on Ecomuseum Practices. *Nature and Culture*, 7(1), 31-47. DOI: <https://doi.org/10.3167/nc.2012.070103>
- Burrai, E., Hannam, K. (2018). Challenging the Responsibility of “Responsible Volunteer Tourism”. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(1), 90-95. DOI: <https://doi.org/10.1080/19407963.2017.1362809>
- Burini, F. (2018). Valorizzare il paesaggio e i saperi locali dei territori rurali in chiave smart: le potenzialità dei sistemi di mapping e di storytelling per una promozione turistica sostenibile. *Annali del turismo*, 7, 141-159.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K. (Eds.). (2011). *Mobile Methods*. London, Routledge.
- Castiglioni, B., Cisani, M. (2022). The Complexity of Landscape Ideas and the Issues of Landscape Democracy in School and non Formal Education: Exploring Pedagogical Practices in Italy. *Landscape Research*, 47(2), 142-154. <https://doi.org/10.1080/01426397.2020.1741528>
- Castree, N. (2014). The Anthropocene and Geography I: The Back Story. *Geography Compass*, 8(7), 436-449. DOI: <https://doi.org/10.1111/gec3.12141>
- Cerutti, S., Menzardi, P. (2022). Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”. In Spagnoli, L. (Ed.). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, FrancoAngeli, 59-66.
- Cisani, M. (2020). *Paesaggi e mobilità: Strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano, FrancoAngeli.

⁷ <https://www.dolomiti-garda.it/index.php/attivita/298-in-cammino-nella-biosfera-2024>

- Cohen, E. (1974). Who Is a Tourist? A Conceptual Clarification. *The Sociological Review*, 22(4), 527-555. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1974.tb00507.x>
- Council of Europe (2000). *Council of Europe Landscape Convention*, Council of Europe Treaty Series. No. 176.
- Council of Europe (2005). Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, Council of Europe Treaty Series. No. 199.
- Crouch, D. (2010). Flirting with Space: Thinking Landscape Relationally.. *Cultural Geographies*, 17(1), 5-18. DOI: <https://doi.org/10.1177/1474474009349996>
- De Felice, P., Mundula, L., Spagnoli, L. (2023). Pratiche di mobilità sostenibile. Itinerari per la rifunzionalizzazione di spazi in dis-uso e territori «lenti». Introduzione. In Rocca, L., Castiglioni B., Lo Presti L. (Eds.). *Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano: Soggetti, gruppi, persone pratiche, spazi e dinamiche delle mobilità umane*. Padova, Cleup edizioni, 73-78.
- Dell'Agnese, E. (2016). L'ecomuseo come strumento per la rivalorizzazione del territorio. In Pecoraro Scanio, A. (Ed.). *Turismo sostenibile. Retorica e pratiche*. Roma, Aracne, 245-264.
- Eriksson, O. (2018). What Is Biological Cultural Heritage and Why Should We Care About It? An Example from Swedish Rural Landscapes and Forest. *Nature Conservation*, 28, 1-32. DOI: <https://doi.org/10.3897/natureconservation.28.25067>
- Gravari-Barbas, M. (2021). Tenements in New York and Riads in Marrakesh: Mobilities and the Paradigm of Heritagization. In Cattani, N., Faret, L., (Eds.) *Hybrid mobilities. Transgressive Spatialities*. Abingdon, Routledge, 15-36.
- Harrison, R. (2015). Beyond "Natural" and "Cultural" Heritage: Toward an Ontological Politics of Heritage in the Age of Anthropocene. *Heritage & Society. Heritage & society*, 8(1), 24-42. DOI: <https://doi.org/10.1179/2159032X15Z.00000000036>
- Harvey, D., Perry, J. (Eds.). (2015). *The Future of Heritage as Climate Change*. Abingdon, Routledge.
- Ingold, T. (2016). *Lines. A Brief History*. Abingdon, Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315625324>
- Jansen-Veerbeke, M., Dewailly, J.M. (1999). Guest Editorial: Geography and Tourismification. *Tourism Geographies*, 1(1), 3-6, DOI: <https://doi.org/10.1080/14616689908721290>
- Johung, J., Sen, A. (2013). *Landscapes of Mobility Culture, Politics, and Placemaking*. Abingdon, Routledge.
- Jones, P., Bunce, G., Evans, J., Gibbs, H., Hein, J. R. (2008). Exploring Space and Place with Walking Interviews. *Journal of Research Practice. Journal of Research Practice*, 4(2), 1-9.
- Hein, J. R., Evans, J., Jones, P. (2008). Mobile Methodologies: Theory, Tecnology and Practice. *Geography Compass. Geography compass*, 2(5), 1266-1285. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2008.00139.x>
- Kirsch, S. (2015). Cultural Geography III: Objects of Culture and Humanity, or, re "Thinging" the Antropocene Landscape. *Progress in Human Geography*, 39(6), 818-826. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132514566741>
- Macpherson, H. (2016). Walking Methods in Landscape Research: Moving Bodies, Space of Disclosure and Report. *Landscape Research*, 41(4), 425-432. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156065>
- Mariotti, A., Berti, E., Denu, P. (2015). *Gestion des itinéraires culturels. De la théorie à la pratique*. Strasbourg, Council of Europe Publishing.
- Meinig, D.W. (1979). *The Interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*. Oxford, Oxford University Press.
- Menatti, L., Casado da Rocha, A. (2016). Landscapes and Health: Connecting Psychology, Aesthetics, and Philosophy through the Concept of Affordance. *Frontiers in Psychology, Theoretical and Philosophical Psychology*, 7(571). DOI: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.00571>
- Murphy, J. (2011). Walking a Public Geography through Ireland and Scotland. *The Geographical Journal*, 177(4), 367-379. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-4959.2011.00406.x>
- Ojeda, A.B., Kieffer, M. (2020). Touristification. Empty Concept or Element of Analysis in Tourism Geography? *Geoforum*, 115, 143-145. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.021>
- Pearce, L., Merriman, P. (2018). *Mobilities and the Humanities*. Abingdon, Routledge.
- Pettenati, G. (2022). *Landscape as Heritage. International Critical Perspectives*. London, Routledge.
- Rabbiosi, C. (2021a). Performing a Walking Holiday: Routing, Immersing and Co Dwelling. *Tourist Studies*, 21(3), 367-386. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797621998177>
- Rabbiosi C. (2021b), "Vacanze in cammino, Performance dei luoghi: Una proposta concettuale", in Iacoli, G., Papotti, D., Peterle, G., Quaquarelli, L. (eds.). *Culture della mobilità, immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*. Firenze, Franco Cesati, 249-262.

Santo, R.D., Baldi, N., Duca, A.D., Rossi, A. (2017). The Strategic Manifesto of Italian Ecomuseums. *Museum*, 69, 86-95. DOI: <https://doi.org/10.1111/muse.12153>

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. New York, Verso Books.

Silverman, H., Waterton, E., Watson, S. (2017). *Heritage in Action*. Cham, Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-42870-3_4

Sin, H.L. (2017). Selling Ethics: Discourses of Responsibility. *Tourism, Annals of the American Association of Geographers*, 107(1), 218-234. DOI: <https://doi.org/10.1080/24694452.2016.1218266>

Spagnoli, L. (Ed., 2022). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, FrancoAngeli.

Urry, J., Sheller, M. (2006), The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>

Waterman, T., Wolff, J., Wall, E. (Eds., 2021). *Landscape Citizenship*. Abingdon, Routledge.

Watson, S., Waterton, E. (2017). Reconnections. In Silverman, H., Waterton, E., Watson, S. (Eds). *Heritage in Action*. Cham, Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-42870-3_4

Wylie, J. (2007). *Landscape*. London, Routledge.



Citation: Torrero, A., & Castiglioni, B. (2025). The “Slow Mobility” of Nature, between Conservation and adaptation: The Moving Sand Dune Råbjerg Mile in the Jutland Peninsula. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 197-207. doi: 10.36253/bsgi-7585

© 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.

The “Slow Mobility” of Nature, between Conservation and adaptation: The Moving Sand Dune Råbjerg Mile in the Jutland Peninsula

La “slow mobility” della natura, tra conservazione e adattamento: la duna in movimento Råbjerg Mile nella penisola dello Jutland

ALICE TORRERO, BENEDETTA CASTIGLIONI

Department of Historical and Geographic Sciences and the Ancient World, University of Padua, Italy

Email: alicetorrero23@gmail.com; etta.castiglioni@unipd.it

Abstract. The paper presents the particular “slow mobility” of the moving sand dune Råbjerg Mile situated in the Jutland peninsula. The dune nowadays is moving towards the northeast due to natural wind processes at a rate of 15 metres per year and it is supposed to submerge part of the territory that has in front, including a road and a railroad, in the next 100 years. Surprisingly, the Danish government has decided not to stop the course of the dune with the use of vegetation, but to let it continue its slow path, eventually relocating the infrastructures in danger. The will to show the “true nature” of the landscape to the next generation has brought the government to protect the area. Addressing the question of the heritage-mobility nexus of this “moving heritage landscape” in the framework of social-nature theories, we discuss this case study considering, on the one side, the interaction between “natural” mobility and human mobility on and in front of the dunes and, on the other side, the relationship between conservation and adaptation approaches.

Keywords: slow mobility, sand dune, Jutland Peninsula, conservation, adaptation

Riassunto. L'articolo presenta la particolare “slow mobility” della duna mobile Råbjerg Mile, situata nella penisola dello Jutland. Questa duna si sta spostando verso nord-est a causa dei naturali processi eolici ad una velocità di 15 metri all'anno e si prevede che nei prossimi 100 anni sommergerà parte del territorio antistante, compresa una strada e una ferrovia. Sorprendentemente, il governo danese ha deciso di non ostacolare il corso della duna tramite interventi di rimboschimento, ma di permettere il suo lento viaggiare, spostando se necessario le infrastrutture che potrebbero venire danneggiate. La volontà di mostrare la “vera natura” del paesaggio dello Jutland alle prossime generazioni ha inoltre spinto il governo a istituire un'area protetta. Affrontando la questione del nesso tra patrimonio e mobilità di questo “paesaggio patrimoniale in movimento” nel quadro delle teorie della social-nature, l'articolo discute il caso di studio con particolare attenzione all'interazione tra la mobilità “naturale” e umana sulle dune e di fron-

te ad esse e riflette sul rapporto tra conservazione e adattamento nella gestione del patrimonio.

Parole chiave: slow mobility, dune mobili, penisola dello Jutland, conservazione, adattamento.

1. Introduction

Nature is movement: from the gradual shifts of tectonic plates to the swift dive of a peregrine falcon, from the ocean currents to nutrient flows within a tree, and from molten lava erupting from volcanoes to the wind rustling through leaves. The vitality of our planet relies on the continuous motion of living organisms, materials inside and outside them, and non-human entities. How we understand these intrinsic mobilities is closely tied to how we perceive and interact with nature itself.

Among these mobilities, this paper focuses on Råbjerg Mile, a moving sand dune located in the northern part of the Jutland peninsula in Denmark. Driven by wind, it is moving at a rate of 15 metres per year towards the northeast. If current meteorological conditions persist, the dune is expected to reach the east coast in 400 years, burying everything in its path, including the only road and railway connecting Denmark's northernmost city, Skagen, to the rest of the country (Anthonsen 2018).

Remarkably, the Danish government has chosen not to halt the dune's movement. Instead, it plans to let it continue its slow march towards the sea, eventually relocating threatened infrastructure. This decision is surprising, given that other moving dunes in the same area have been stabilised with the use of vegetation to prevent sand drift (Jensen 1994). In this case, however, the government has prioritised showcasing the "true nature" of the landscape for future generations, designating the dune as a heritage site (Bursk 2008).

This paper explores the nexus between heritage and mobility by analysing this "moving heritage landscape" through the lens of social-nature theories (Castree 2001; Blaikie 2001; Zanolin 2021; Rifkin 2022). It examines the interaction between 'natural' and human mobilities on and in front of the dune and investigates the relationship between conservation and adaptation, particularly in a case where "conservation" means the opposite of "steadiness".

2. Theoretical Framework

Recent debates in heritage studies (Waterton, Thompson 2015; Pettenati 2023; Harvey, Wilkinson

2019) highlight two interrelated themes relevant to this case study. The first concerns the idea of heritage as "continual becoming" (Bartolini, De Silvey 2020), as a heritagisation process rather than a stable and unmodifiable fact (Silverman et al. 2017), which exists in continuity between the past and present and can only occur through change. The very concept of heritage "preservation" is thus called into question (Harrison et al. 2020). This underscores the need to consider heritage as a projection into the future, not merely in moralistic terms of the "debt" we owe to future generations. The process of heritagisation proposes a "second life" to what has lost its original meaning in the present, thereby creating something new (Harrison et al. 2020).

Second, our case study calls into question the very definition of natural heritage, which, according to Harrison (2009, 11), appears to presuppose a cultural dimension: "While this seems like a clear-cut distinction, it immediately throws up a series of problems in distinguishing the 'social' values of the natural world". The different ideas of nature (e.g. sublime, pristine, resource) on which the different forms of heritagisation are based do not represent objective realities. On the contrary, they are social constructs: "The rhetoric of nature infuses our discourse and practices and mediates how heritage is understood" (Baird 2015, 210).

In the context of the Anthropocene, the central question of why the protection of nature as heritage is necessary has been addressed through the recognition of what is termed "Nature's Contribution to People" (Chan et al. 2016). This approach overcomes the traditional division between "intrinsic" and "instrumental values" by introducing the so-called "relational values", which are fundamental. These values are connected, on the one hand, to the relations established between humans and non-human entities, as well as within human societies, and on the other hand, to the responsibility that this implies. In these terms, nature conservation must be seen "as something we all negotiate collectively as good stewardship" (Chan et al. 2016, 1464). This perspective emphasises the deep social essence of nature. A focus on relationships highlights "that humans and a diversity of non-human entities are mutually implicated: they co-constituted the world" (Head 2012, 75) and "constantly co-produce the physical environment" (Stenseke 2018, 86).

In the broader approach of Social Nature, the "Nature Contribution to People" refers to overcoming the dichotomy of nature and society, as "nature is inescapably social" (Castree 2001, 3). To do so, Castree (2001) presents three approaches describing the relationship between society and nature. The technocratic approach equates nature solely with environ-

mental issues to be resolved, recognising its instrumental value. Ecocentrism, in contrast, argues that nature has an intrinsic value as a whole, which goes beyond its usefulness to humankind. Even though these two approaches are opposites, both look at human interaction with nature as “impacting”, “making contact with” or “destroying” the environment. The third approach, social nature, demonstrates that society is inextricably linked to nature. For example, the same fraction of nature may have different physical attributes and implications for different societies, depending on how they use it (Castree 2001). As Blaikie succinctly puts it, “different people, different nature” (Blaikie 2001, 133).

This last theoretical approach challenges commonly used concepts such as the “balance of nature” or the “harmony between humans and nature”, questioning the existence of an alleged “pristine nature” untouched by societal transformation. Instead, it advocates observing phenomena through the lens of “non-equilibrium landscapes” (Zimmerer 2000). As Lorimer argues, “this world is hybrid – neither social nor natural. It is non-linear rather than in balance” (Lorimer 2015, 2). Consequently, traditional perspectives on nature conservation are also questioned. According to economist Rifkin (2022), society is entering a new era based on resilience. After exploiting natural resources for so long, humanity must learn to limit itself and adapt to nature rather than attempt to control it. This requires rethinking our worldviews, economic systems, forms of governance, concepts of space and time, and our most basic drives and relationship with the planet. As the researchers Brian Walker and David Salt state,

Resilience thinking is about understanding and engaging with a changing world. By understanding how and why a system as a whole is changing, we are better placed to build a capacity to work with change, as opposed to being a victim of it (Walker and Salt 2006, 9).

In recent years, the concepts of resilience, adaptability, and adaptation have often been linked to climate change. Rifkin describes adaptability as “learning to live with change and developing the capacity to deal with it instead of trying to block it” (Rifkin 2022, 219), while adaptation has been defined as “any adjustment that reduces the risks associated with climate change, or vulnerability to climate change impacts, to a predetermined level, without compromising economic, social, and environmental sustainability” (de França Doria et al. 2009). Exploring these concepts enriches reflections on societal responses to natural dynamics, as they hold a broader relevance than just climate change. In

this context, discussions around protected areas as a primary tool for nature conservation also arise. First, applying adaptation to protected areas is necessary to “make those conservation strategies more effective, and less vulnerable, to change over time” (Rissman 2011). Second, it is contradictory to view protected areas as “besieged islands in increasingly hostile contexts” (Gambino 2015, 4), created to allow nature to reclaim its rights amid widespread ecosystem destruction. However, a further step is needed: protected area management must combine the conservation of existing values with the awareness that heritage conservation “is linked to change and innovation” (2015, 5). Protected areas “should not be considered as custodians of a universal value, but rather as useful tools to disseminate practices inspired by precise social, political, economic, territorial and ecological goals” (Zanolin 2021, 86). Thus, it is appropriate “to pose the problem of *responsive regulation* of natural dynamics [...] that must originate from the *lessons* of the past, but which cannot in any way leave aside the choices for the future, the strategies and the policies that we intend to develop” (Gambino 2015, 9). The phrase “let nature be nature”, used as a slogan in German national parks, with a “strong focus on the absence of human influence and control” (Aschenbrandt, Mitchler 2021, 6), offers a provocative lens for reflecting on conservation practices. It also highlights the contradictions inherent in interpreting this slogan through a social-nature perspective.

3. Case Study and Results

3.1. Description of the Area

Råbjerg Mile is Denmark’s last moving dune, situated in the northern part of the Jutland peninsula in a region called North Jutland, specifically on the narrow Skagen Peninsula (Fig. 1, Fig. 2, Fig. 3). The area is part of the Frederikshavn municipality, which has a population of 58,053. The majority reside in the cities of Frederikshavn (24,938), Sæby (8,845), and Skagen (7,476)¹. Skagen, located at the furthest end of the Skagen Odde peninsula (Fig. 1), from which it takes its name, is the largest settlement in the area. Apart from other small villages scattered across the peninsula, most of the land consists of sand dunes formed by debris carried by sea currents from the Skagerrak and Kattegat straits (Johannessen and Nielsen 2004).

¹ City population, Denmark: Major Urban Settlements, <https://www.citypopulation.de/en/denmark/cities/>

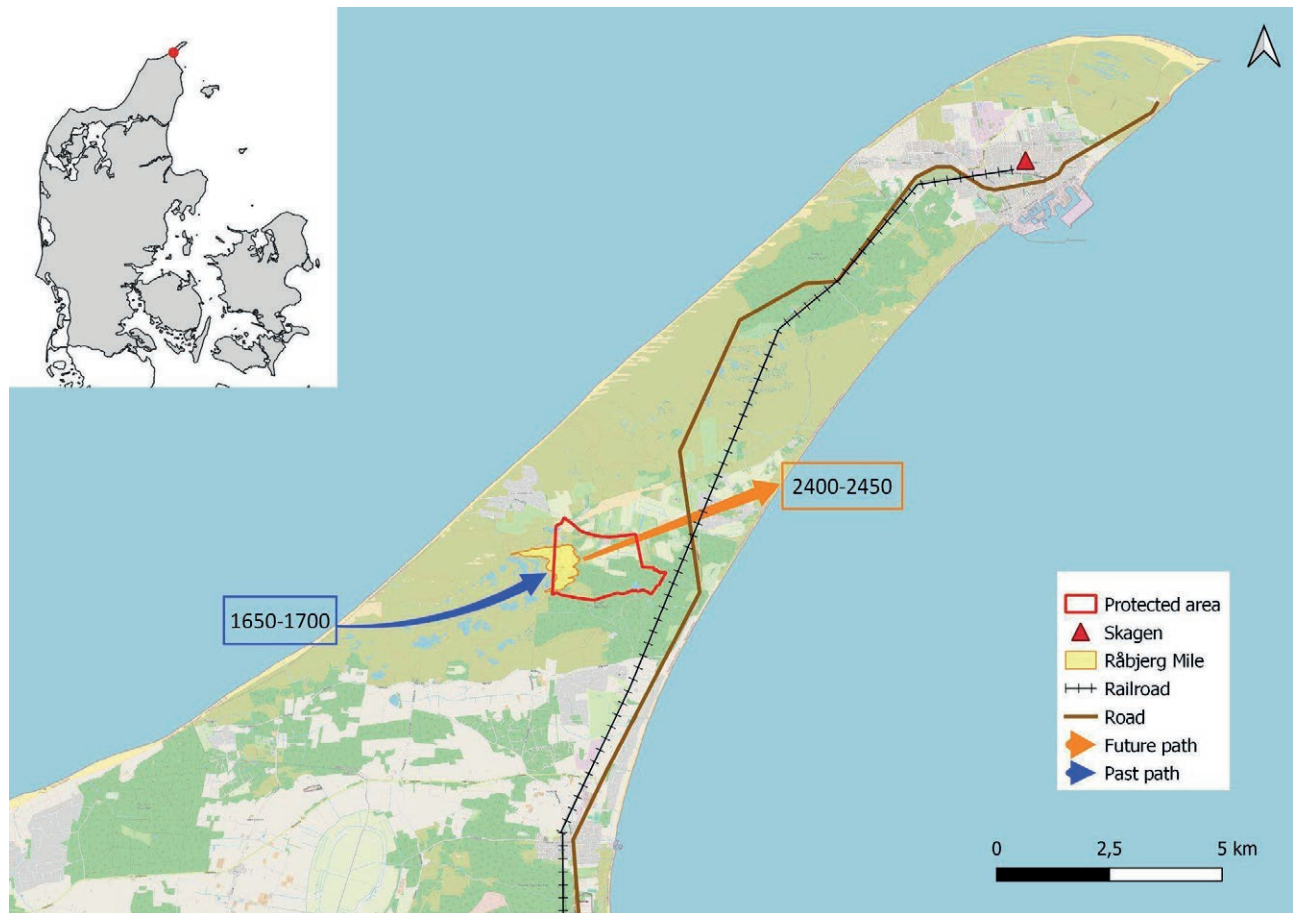


Figure 1. The Skagen peninsula in northern Denmark. The map shows Råbjerg Mile, including its protected area, the route it has taken in the past and the direction it is moving. Source: Own elaboration.

Between 1539 and 1900, efforts were made to halt the movement of dunes in the region by planting bushes capable of withstanding the strong winds and arid soil, as sand drift was causing damage throughout the territory. Today, most dunes are covered by bushes and pine trees, with strict laws protecting this cover (Jensen 2008). However, Råbjerg Mile is an exception: it is not covered by vegetation, and its wandering nature is both preserved and encouraged.

Before explaining the legal framework and objectives surrounding Råbjerg Mile, as well as its potential future, we will explore its characteristics, historical movement and how it ended up where it is now.

With approximately 4 million m³ of sand, Råbjerg Mile is among the largest dunes in Northern Europe. Its peak is approximately 40 metres above the ground, spans nearly 1 km in width and extends approximately 2 km long when including its parabolic horns. It has been migrating from WSW to ENE at an average rate

of 15 metres per year between 1887 and 2014, making it one of the fastest-migrating parabolic dunes. However, the rate of its migration has not been constant. The direction of migration has not always been ENE, and the shape of the dune has changed significantly since 1887 (Anthonsen 2018).

According to the 2018 Geoviden – Geologi og Geografi report², the exact origin of Råbjerg Mile is unknown, but it is believed to have formed on the west coast near the Skagerrak Strait. Its sand likely originates from Råbjerg Stene, located west coast of the dune. Assuming an average migration speed of 12.3 metres per year³, the dune would have formed around 1650–1700. The first detailed topographic map of the area from 1887

² Produced by the National Geological Survey for Denmark and Greenland (GEUS) in cooperation with the Institute of Earth Sciences and Nature Management (IGN), the Museum of Geology (SNM), and the Institute For Geoscience (IG) (Anthonsen, 2018).

³ Average speed from 1887 to 2014; see the table below.



Figure 2. Satellite map of the Råbjerg Mile dune. Source: Google Earth Pro, 2023.



Figure 3. The front of the dune. Source: Photograph by A. Torrero, February 2023

records its development and displacement, referring to it as “Studeli Mile” rather than Råbjerg Mile.

Since dune movement is closely tied to wind direction, historical wind data for the region from 1887 to the present have been analysed.⁴

⁴ The Geoviden report shows us five stages of wind direction in five

Table 1 reveals a significant shift in migration direction between 1887 and 1966, moving from ESE to ENE. This change coincided with a reduction in north-west wind influence and an increase in south-western winds. After 1966, the dune’s direction stabilised, although its speed continued to fluctuate. From the report, it seems that the average speed of the dune is around 15 m/y, a speed that diminished only during the period between 1966 and 2008. From 1966 to 1977, the migration rate dropped to 10.2 m/year despite stronger winds, likely due to older dunes obstructing its path. Between 1977 and 2008, the rate slowed further to 6.7 m/year. However, after 2008, the dune accelerated to 14.9 m/year, likely due to having bypassed older dune formations.

Råbjerg Mile exemplifies the slow but persistent mobility of non-living natural elements. The next section explores how this mobility is influenced by human decisions, focusing on the contrast between laws protecting other dunes from drifting and, on the contrary, the

different years: 1887, 1909, 1924, 1966 and 1977. These dates were chosen because there are five different maps in the corresponding years that show the direction of the dune. Since then, the wind direction has not changed much, and so the direction of the dune has remained consistent.

Table 1. Data on the direction and the speed of Råbjerg Mile from 1887 to 2014. Source: Own elaboration, from Anthonson (2018).

Time span	Moving direction	Prevalent winds	North horn speed	South horn speed	Average speed
1887-1924	ESE (105° - 93°)	North West - West	13,3 m/y	16,5 m/y	14,9 m/y
1924-1966	ENE (77°)	West - North West	13,3 m/y	16,5 m/y	14,9 m/y
1966-1977	ENE (73°)	West	9,1 m/y	11,2 m/y	10,2 m/y
1977-2008	ENE (72°)	West - South West	6,9 m/y	6,4 m/y	6,7 m/y
2008-2014	ENE (72°)	West - South West	16,3 m/y	13,5 m/y	14,9 m/y

unique legislation that prevents vegetation from stabilising Råbjerg Mile, allowing its movement to continue. This research draws on administration documents from the Ministry of the Environment, relevant laws, tourism promotion materials, and fieldwork-based photographic documentation⁵.

3.2. The General Law for Protected Areas: Contrasting Dune Mobility

Most of the dunes in the Skagen peninsula originated during the first part of the Little Ice Age, a period spanning from 1300 to 1850. During this time, local inhabitants primarily subsisted on fishing, agriculture, and live-stock grazing. Grazing, often carried out directly on the dunes, destroyed much of the vegetation vital for preventing the sand from drifting (Jensen 2008). Moreover, the vegetation was also exploited for fodder, roofing, and as fuel for heating homes. The lack or discontinuity of vegetation cover over the dune area along with strong winds led to sandstorms that caused significant damage, including the displacement of entire villages and the abandonment of buildings buried under sand (Jensen 1994).

In 1539, King Christian II enacted the first law addressing sand drift. Its primary goal was to prevent the destruction of existing vegetation on the dunes by prohibiting grazing. The penalties for violating the law were so severe (including flogging and even hanging) that local residents refrained from denouncing their neighbours. Consequently, the law was systematically broken, and the situation did not change. Sand drift remained an unsolved problem for many centuries, with remnants of the destruction still visible today⁶.

In 1792, the first national Sand Drift Act was enacted. Unlike earlier efforts, this law mandated active measures to stabilise dunes by planting hardy vegetation capable of withstanding harsh winds and poor soil conditions. The law remained in force until 1857, when the state enacted Sand Drift Act II, which allowed the state to purchase or expropriate privately owned dune areas to facilitate stabilisation. An amendment in 1867 extended this provision to also adjacent private lands, recognising that stabilising the base and surrounding areas of dunes was critical to effectively halting drift. This gave plants a better chance of taking root in the soil, thus making it more stable. This initiative marked the beginning of systematic dune stabilisation, a practice that continues to this day (Jensen 1994).

The current legal framework governing the dunes of the Skagen peninsula – as well as Denmark's coastal dunes⁷ – is outlined in LBK nr. 1392 of 2022/10/04. It is a revision of the Natural Protection Act, which was first passed in 1992 with the purpose of 'protecting the country's nature and environment so that social development can take place on a sustainable basis in respect for human living conditions and the preservation of animal and plant life'⁸. Key provisions relevant to dunes are found in §8, §8a, and §11, addressing dune protection, and §53, part of the chapter 'Nature conservation and sand drift control'.

As noted in the previous section, bushes and trees were planted on and in the area around the dunes in the Skagen peninsula to prevent sand drift. Since 1539, the primary goal of dune management has been to protect vegetation that prevents sand drift. Under LBK

⁵ The research was conducted within the scope of the MoHu – Centre for Advanced Studies in Mobility & Humanities (University of Padova, Italy); an earlier version of the research can be found in Torrero (2023).

⁶ Saint Lawrence Church (*Sanct Laurentii Kirke*) was almost entirely covered by sand between 1775 and 1795. For years, inhabitants of Skagen were forced to move large amounts of sand to gain access to the church. The decision was finally made in 1795 to abandon the church itself, as the dune had already covered part of the cemetery and the

road leading to it. Over the years, the church was almost completely submerged, and today only the bell tower emerges from the sea of sand, a symbol of the intensity of the 18th century sand drift (Clemmensen, Murray 2006).

⁷ As said in the article 8 of LBK nr. 1392/2022, the following areas are dune protected: The shoreline of the Skagerrak and the North Sea, the area between the dune conservation line and the shores of the Skagerrak and the North Sea; areas protected by dunes under the previous legislation on combating sand drift; and areas that are dune protected by decision of the Minister.

⁸ LAW nr. 9/1992, §1 <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/1992/9>

nr. 1392/2022, no changes are permitted within dunes under state protection, including construction, cultivation, terrain modifications such as fencing or installing caravans⁹. However, §8a outlines exceptions, including measures to attenuate sand drift, as specified in §53. This article grants the Minister of Environment the authority to implement or mandate such measures on private land, including restrictions on land use to prevent sand drift.¹⁰

The Minister for the Environment's decision on whether to implement mitigation measures is based on a balance between considerations of nature, including international nature conservation interests, the landscape and the cost of mitigation against other affected societal values. If, on this basis, the Minister decides that mitigation measures will not be carried out on a property that is significantly threatened by sand drift, the Minister may allow the owner to carry out the necessary measures at his own expense, where this can be done by the aforementioned considerations.¹¹

This interplay of environmental, aesthetic, and societal values has driven Denmark's approach to stabilising dunes. However, as the following section demonstrates, these same values underpin the government's decision to allow Råbjerg Mile to remain a free-moving dune.

3.3. *The Exception: The Wandering Dune, Råbjerg Mile*

In Norway and Sweden, in Austria and France, in Britain as in North America – everywhere minds are moving in the same direction: to protect unspoiled nature against the efforts of culture to level everything out. Few countries in the world are in more need of such protection than Denmark. Our land is made of so soft a material that its delicate beauty can easily sustain a fatal scratch. A single workforce and an excavator can, in the space of a few weeks, transform the physiognomy of a region. Denmark only has its green slopes to offer protection against the storm and scouring rain. No defiant crags of rock, no protective mountain chains stand guarding the plains. (Aakjær 1919)

These words by Danish poet Jeppe Aakjær encapsulate the sentiment behind the opposition to dune stabilisation in the early 20th century. Aakjær feared that modern agriculture and afforestation, which in his opinion was driven not by a desire to protect the dunes but by a

desire for enrichment through the sale of timber, would undermine community and respect for the greatness of nature. In his poetry, he celebrated the untamed landscapes of North Jutland, portraying nature as something that only represents itself, with mankind appearing only peripherally, as if not wanting to interfere (Nørregaard Frandsen 2016).

The document provided by the Danish Ministry of Environment (Bursk 2008) does not explain how Aakjær's poems came to influence public opinion to such a degree that in 1901, the state decided to buy the land on which Denmark's last and largest moving dune, Råbjerg Mile, was forming. Perhaps his poems and writings began to influence an educated, middle-class section of the population, sparking a discussion about the 'traditional' landscape of the peninsula.

In 1901, the Danish Government, abiding by the Sand Drift Act II, decided to purchase the land where Råbjerg Mile was moving. Unlike its efforts to halt sand drift in other areas, the government acquired this land to allow the dune's movement to continue. This decision ensured that future generations could witness the 'true face' of the Skagen Peninsula. Råbjerg Mile was likely chosen because it was the largest dune in the area and its path lay across undeveloped land, free from infrastructure, buildings, and cultivated fields. This made it possible for the dune to move without engulfing major structures, affecting only vegetation. In the wake of the dune's passage, small lakes, marshes, and the skeletal remains of trees long buried under sand have gradually emerged.¹²

Throughout the 20th century, Råbjerg Mile was left undisturbed, wandering approximately 1.5 km and beginning to encroach on privately owned land. Between 1901 and 2004, little information was recorded about this area, but during this time, the dune's shape transitioned from crescentic to parabolic. This transformation is attributed to decreased wind energy and a slight rise in annual temperature and precipitation, conditions that promoted plant growth (Anthonsen et al. 1996).

A new significant conservation effort was initiated only in 2004 when the Danish Forest and Nature Agency, the Region of North Jutland, the Municipality of Frederikshavn, and the Danish Society for Nature Conservation jointly drafted a protection document. The decision was required due to the dune starting to invade the private lands in front of it. In 2008, the Nature Appeals Board officially designated the Råbjerg Mile a conservation site under Article 42 of the Nature Protec-

⁹ LBK nr. 1392/2022, §8 <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2022/1392>

¹⁰ LBK nr. 1392/2022, §53, 2 <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2022/1392>

¹¹ LBK nr. 1392/2022, §53, 4 <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2022/1392>

¹² Naturstyrelsen, Råbjerg Mile, <https://naturstyrelsen.dk/find-et-naturomraade/naturguider/thy-og-vendsyssel/raabjerg-mile-og-bunken-klitplantage>

tion Law¹³. The conservation area spans 243.8 hectares, of which 115 hectares are state-owned. The remainder is divided among nine private landowners (Bursk 2008).

Importantly, Article §53 of the Nature Conservation Act, which permits landowners to undertake measures to prevent sand drift at their own expense, does not apply to Råbjerg Mile¹⁴. The Nature Appeals Board has specifically prohibited any action that would stop or alter the dune's eastward migration. This includes preventing alterations – such as planting, building, or land modification – in the area ahead of the dune. The Board emphasised that its goal is to preserve the dune's movement without encouraging or obstructing its natural progression (Bursk 2008).

The conservation document contains ten articles that outline permissible and prohibited activities within Råbjerg Mile's protected area. Notably, Article 5 grants public access to the protected area. Walking is permitted on Forest and Nature Agency lands and on privately owned lands, including fenced pastures, up to 100 metres from Råbjerg Mile. This ensures that public mobility in and around the dune is allowed.

The Geoviden report (see par. 3.1) concludes with a projection of Råbjerg Mile's future movement based on current wind patterns. If the dune continues to move ENE at a rate of approximately 15 metres per year, it is expected to pass Ålbækvej (the road linking Frederikshavn and Skagen, the only one connecting the latter to the rest of Denmark) in 230–280 years. In 350–400 years, it will reach the Kattegat, where its sands will eventually disperse into the sea, marking the end of its journey. The report reflects on the shifting perception of Råbjerg Mile and similar dune landscapes:

Our view of Råbjerg Mile and other dune areas has changed considerably over time. In N. V. Ussing's 1899 book on the geology of Denmark, he talks about the destruction caused by the sand drift of community assets such as houses, churches and fields. Today we speak of 'recreational value' and value those areas where it is possible to experience the contrast with the cultural landscape and the free play of natural forces. Råbjerg Mile is an excellent example of this and was therefore already protected in 1901 [...], and the day Råbjerg Mile reaches Ålbækvej, it is hoped that a bypass road will have been built so far west that the dune can continue its migration unhindered. (Anthonsen 2018, 10)

4. Discussion

The story of the Skagen Peninsula's dunes prompts reflection on the very idea of nature conservation, revealing two different ways of preserving it. In most dune areas, conservation involves preventing sand drift, which means opposing the natural dynamics, even if it results in the preservation of the local ecosystems of today and in maintaining a stable environment – arguably a human-modified “natural” state (e.g. the vegetation on the dunes, a consequence of human actions). In this case, conservation counteracts other natural dynamics, and its object is not exactly “nature”.

Conversely, the preservation of Råbjerg Mile represents an entirely different philosophy: preserving the pristine landscape of the area, so future generations can experience living in close contact with wild nature. The dune's mobility is protected at the expense of local land use and landscape features to offer future generations an unmediated encounter with the forces of nature to the point that infrastructures are going to be submerged, even mobility ones that connect the peninsula and its inhabitants with the rest of the country. Instead of controlling or mitigating its effects, authorities choose to embrace and adapt to the phenomenon. This strategy is feasible due to the relatively slow movement of the dune and the absence of major structures and cities in its path, allowing time for adaptation without severe, immediate consequences. Råbjerg Mile exemplifies a broader principle of learning to coexist with environmental change rather than resisting it – a paradigm increasingly relevant in addressing global changes like rising sea levels. As Rifkin (2022, 219) suggests, such strategies involve “learning to live with change and developing the capacity to deal with it instead of trying to block it”.

As in German national parks, the principle of “let nature be nature” applies at Råbjerg Mile. Conservation here does not focus on preserving specific natural elements in a fixed location but on maintaining the dynamic migration of the dune, even when it impacts other sites. The essence of the natural heritage lies in this movement, and preservation does not involve fencing the heritage site within the borders of a “nature sanctuary”. Unlike the concept of “untouchable wilderness” (Aschenbrand and Michler 2021), the protected area at Råbjerg Mile encourages public exploration. Visitors are invited to hike the dune, noting that “you can't avoid sand in your shoes after a trip in the ‘mile’”¹⁵. Interestingly, walking on the dune contributes to its mobility, as

¹³ LBK nr 85 af 04/02/2002, §42 <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2002/85>

¹⁴ LBK nr. 1392/2022, §53, 2 <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2022/1392>

¹⁵ Enjoy Nordjylland, Råbjerg Mile, <https://www.enjoynordjylland.com/north-jutland/plan-your-trip/rabjerg-mile-gdk640523>

the movement of feet causes the sand to “jump”, enhancing the dune’s dynamism. Thus, this “moving heritage” permits and even benefits from human presence.

An intriguing aspect of this case study is its future-oriented approach to conservation. The protected area encompasses the dune’s current location and the territory it is predicted to cover over the next 40 years. The primary goal is to manage the private fields currently being overtaken by sand and regulate land use in preparation for the dune’s arrival. Interestingly, the decision was made to protect only the area the dune is expected to cover in the coming decades – a predominantly agricultural area with minimal infrastructure. In contrast, larger infrastructure, including a campsite, a small village, and the road and railway connecting Skagen to the rest of the country, lies just outside this designated area.

When asked about the future of the dune, the Danish Environment Ministry office answered, “No one here can tell you what will happen regarding Råbjerg Mile in the future”¹⁶. However, discussions around this issue generally favour relocating mobility infrastructure to accommodate the dune’s movement. The decision to limit the protected area to the dune’s immediate future path has both advantages and disadvantages. On the one hand, since the dune’s movement depends on wind strength and direction, future changes in these variables could alter its course, leaving unprotected areas vulnerable. On the other hand, the existing protected zone ensures the dune’s freedom of movement for less than 40 years, especially given that over a decade has passed since the area’s designation.

Looking ahead, it would be valuable for the protected area of Råbjerg Mile to include clearer provisions regarding zones likely to be overtaken by sand in the near future as well as general guidelines for areas on the dune’s projected route. Such measures would not only clarify the government’s plans – particularly concerning the road and railway to Skagen – but also provide local residents with vital information. This could help them decide whether to build houses, invest in businesses, or purchase land in areas at risk of being engulfed by the dune and how they might navigate mobility challenges on the peninsula.

In essence, by focusing on the dune’s mobility, the heritagisation and protection efforts prioritise not what has been but what will be. This future-oriented perspective underscores the dynamic and evolving nature of Råbjerg Mile, highlighting the responsibility and plan-

ning required to ensure its preservation over the coming decade. Heritage studies often emphasise continual becoming and future orientation, and this site exemplifies both concepts.

Regarding the social nature approaches discussed earlier, elements of a technocratic mindset can be seen in how the dunes are stabilised, where nature is viewed as a threat (i.e. sand drift) to be controlled (e.g. stabilisation through the use of vegetation). In this context, vegetation is protected not to preserve the dune’s aesthetic but to maintain control over the sand drift, reflecting an “instrumental value” perspective. Conversely, the management and protection of Råbjerg Mile embody ecocentrism. Allowing a dune to roam freely despite potential damage reflects ecocentrist thinking, prioritising the dune’s “intrinsic value” and underscoring a fundamental shift in how we perceive and interact with nature.

However, this occurs not only because nature is viewed as an entity in its own right, which humans should not hinder, but also due to a desire to showcase its strength and power to future generations. From this perspective, while it may appear that nature and humans are seen as separate entities, a closer examination reveals a more interconnected relationship. Provisions encouraging the dune’s movement and protecting it from obstacles, alongside the promotion of nature tourism and public access to the area, reflect the relational value of the dune. The interplay between human mobility and nature’s mobility is evident: on one hand, tourists are encouraged to walk on and around Råbjerg Mile, fostering an intimate connection with the landscape. On the other hand, the dune’s wandering could eventually disrupt key infrastructure, potentially isolating the peninsula from the rest of the country. This inextricable connection between nature and human dynamics is best understood through the lens of social nature. The dynamic balance that is created is no longer about control but adaptability. Nature’s mobility is no longer viewed as an adversary to conquer but as a force with which to coexist.

5. Conclusion

In discussing this case study, we highlighted the contradictions between conserving wild nature, protecting a social nature, and adapting to a changing nature, all within the same small territory (if not within the same dune). It must be emphasised that the Danish government’s decision is facilitated by the unique conditions of this location. Here, the dune’s movement – so slow that its behaviour can be predicted – and the sparse

¹⁶ The statement was given during a short correspondence via email between the authors and the secretary of the Danish Ministry of Environment (Miljøministeriet) in November 2022.

population allow for a conservation approach that prioritises adaptation over control. However, this example demonstrates that adaptation is possible even when more immediate and traditional options, such as controlling nature, are available. While humans may struggle to see themselves as an integral part of nature, this case study suggests alternative ways to coexist without forcing nature to submit to human will. Adaptation enables preparation for nature's changes without the need to restore the landscape to its "original" form, shifting the focus from preserving a static object to ensuring the continuity of its movement. In doing so, it challenges the very concept of conservation.

The case study also reveals a unique vision of a protected area – not only designed to preserve the dune's future movement but also to facilitate human interaction with it. While the intent to let the dune wander aligns with the American concept of "wilderness" (Zanolin 2021), there is no effort to exclude humans. On the contrary, the dune has become a popular tourist attraction, attracting visitors from across Denmark to experience walking in a desert-like landscape. Thus, the landscape is not preserved as a memory of the pristine past but as a dynamic space with cultural and social value of the area. The dune's movement enables a connection between human and natural mobility, yet it simultaneously threatens to limit the mobility of the people living in the area, requiring them to adapt to avoid isolation.

Despite these insights, several intriguing questions remain unaddressed. For example, how do the residents of Skagen, which could be cut off from the rest of the country if the dune submerges the road, perceive these changes? What about the inhabitants of the small village in dune's path, or the private landowners whose properties are being overtaken by sand, or the tourists visiting the area? Moreover, how are the conservation measures communicated to the public? What rhetoric is used, and how is it received?

At first glance, the protection plan appears to avoid significant conflicts or opposition from stakeholders. This is likely due to the low intensity of land use in the affected areas, the relatively small size of protected zone, and the significant distance that still separates the slow-moving dune from key infrastructure. Although this process may be described as top-down, it does not seem to infringe upon the "rights to landscape" of local communities, as often occurs in other cases.

Nevertheless, the questions surrounding potential debates, differing perspectives, and the narratives employed in the communication regarding Råbjerg Miles could form the basis for future research. Analysing the case through the interpretative key of landscape

studies (Castiglioni 2022) could deepen understanding of its relational and processual nature, while value-oriented approaches (Stenseke 2018) could be used to explore its exemplarity and contradictions, thanks to what Dematteis calls "fertile ambiguity of the landscape" (2010). Our case study provides a rich opportunity to test the criteria underlying conservation and adaptation decisions and to interrogate the theoretical assumptions driving debates on the social construction of nature and natural heritage conservation.

References

- Aakjær, J. (1919). *Naturfredning*. Politiken, December 11, 1909; *Samlede Værker: Artikler og Taler*, 4.
- Anthonsen, K. L. (2018). Where Does a Walking Dune go? Råbjerg Mile's hike through 130 years. *Geoscience – Geology and Geography*, 3, 2-11. Retrieved from https://www.geoviden.dk/wp-content/uploads/2020/11/GEOVI-DEN_3_2018_Online.pdf
- Anthonsen, K. L., Clemmensen, L. B., Jensen, J. H. (1996). Evolution of a Dune from Crescentic to Parabolic Form in Response to Short Term Climatic Changes. In Råbjerg Mile, Skagen Odde, Denmark. *Geomorphology*, 17(1-3), 63-77.
- Aschenbrand, E., Michler, T. (2021). Why do UNESCO Biosphere Reserves get less Recognition than National Parks? A Landscape Research Perspective on Protected Area Narratives in Germany. *Sustainability*, 13(24), 13647. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132413647>
- Baird, M. F. (2015). Natural Heritage. Heritage Ecologies and the Rhetoric of Nature. In *Heritage Keywords: Rhetoric and Redescription in Cultural Heritage*. Denver, University Press of Colorado, 207-220. DOI: <https://doi.org/10.5876/9781607323846.c013>
- Bartolini, N., DeSilvey, C. (2020). Making Space for Hybridity: Industrial Heritage Naturecultures at West Carclaze Garden Village, Cornwall. *Geoforum*, 113, 39-49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.010>
- Blaikie, P. (2001). Social Nature and Environmental Policy in the South: Views from Verandah and Veld. In Castree, N., Braun, B. (Eds.). *Social Nature: Theory, Practice and Politics*. Oxford, Blackwell Publishers Ltd, 133-150. https://selforganizedseminar.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/08/castree_braun_social_nature.pdf#page=147
- Bursk, L. (2008). *Naturklagenævnets afgørelse af 17 januar 2008 om fredning af Råbjerg Mile (NKN-111-0004, forrige j.nr. 03-111/800-0007)*. Naturklagenævnets, 1-22.

- Castiglioni, B. (2022). *Paesaggio e società. Una prospettiva geografica*. Roma, Carocci Editore.
- Castree, N. (2001). Socializing Nature: Theory, Practice, and Politics. In Castree, N., & Braun, B. (Eds.), *Social Nature: Theory, Practice and Politics*. Oxford, Blackwell Publishers Ltd, 1-21.
- Chan, K. M. A., Balvanera, P., Benessaiah, K. (2016). Why Protect Nature? Rethinking Values and the Environment. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113(6), 1462-1465. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.1525002113>
- Clemmensen, L. B., Murray, A. (2006). The Termination of the Last Major Phase of Aeolian Sand Movement, Coastal Dunefields, Denmark. *Earth Surface Processes and Landforms*, 31(7), 795-808. DOI: <https://doi.org/10.1002/esp.1283>
- De Franca Doria, M., Boyd, E., Tompkins, E. L., Adger, W. N. (2009). Using Expert Elicitation to Define Successful Adaptation to Climate Change. *Environmental Science & Policy*, 12(7), 810-819. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2009.04.001>
- Dematteis, G. (2010). *Geografia dell'economia mondiale*. Torino, UTET Università.
- Gambino, R. (2015). Introduction: Reasoning on Parks and Landscapes. In Gambino, R., Peano, A. (Eds.), *Nature Policies and Landscape Policies: Towards an Alliance*. Turin, Springer, 1-21. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-05410-0>
- Harrison, R. (2009). *Understanding the Politics of Heritage*. Manchester, Manchester University Press.
- Harrison, R., DeSilvey, C., Holtorf, C., Macdonald, S., Bartolini, N., Breithoff, E., Fredheim, H., Lyons, A., May, S., Morgan, J., Penrose, S. (2020). *Heritage Futures: Comparative Approaches to Natural and Cultural Heritage Practices*. London, UCL Press. DOI: <https://doi.org/10.2307/j.ctv13xps9m>
- Harvey, D., Wilkinson, T. J. (2018). Landscape and Heritage: Emerging Landscapes of Heritage. In Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., Atha, M. (Eds.), *The Routledge Companion to Landscape Studies*. Abingdon, Routledge, 176-191. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315195063>
- Head, L. (2012). Conceptualising the Human in Cultural Landscapes and Resilience Thinking. In Plieninger, T., Biehl, C. (Eds.), *Resilience and the Cultural Landscape: Understanding and Managing Change in Human-Shaped Environments*. Cambridge, Cambridge University Press, 65-79. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9781139107778.006>
- Jensen, F. (1994). Dune Management in Denmark: Application of the Nature Protection Act of 1992. *Journal of Coastal Research*, 10(2), 263-269. <http://www.jstor.org/stable/4298214>
- Jensen, F. (2008). *Sandflugt og klitfredning – erfaringer og status*. Copenhagen, Miljøministeriet.
- Johannessen, P. N., Nielsen, L. H. (2004). *Skagen Odde – et fuldskala, naturligt laboratorium*. Geologi Nyt fra GEUS.
- Lorimer, J. (2015). *Wildlife in the Anthropocene: Conservation after Nature*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Nørregaard Frandsen, J. (2016). The Jutland Heath as a Literary Place of Inheritance: Hans Christian Andersen, St. St. Blicher, Jeppe Aakjær. *Scandinavica*, Syddansk Universitet, 55(1), 29-33.
- Pettenati, G. (2022). *Landscape as Heritage: International Critical Perspectives*. London, Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003195238>
- Rissman, A. R. (2011). Evaluating Conservation Effectiveness and Adaptation in Dynamic Landscapes. *Law and Contemporary Problems*, 74(4), 145-173. <http://www.jstor.org/stable/23063178>
- Rifkin, J. (2022). *The Age of Resilience*. Milan, Mondadori Libri.
- Silverman, H., Waterton, E., Watson, S. (Eds., 2017). *Heritage in Action: Making the Past in the Present*. Cham, Springer. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-42870-3>
- Stenseke, M. (2018). Connecting “Relational Values” and Relational Landscape Approaches. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 35, 82-88. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2018.10.025>
- Torrero, A. (2023). *Teorie socio-naturali: come comportarsi nei confronti di una natura che cambia. Il caso studio delle dune mobili Råbjerg Mile*. Master's thesis, Università di Padova, Padova.
- Walker, B., Salt, D. (2006). *Resilience Thinking: Sustaining Ecosystems and People in a Changing World*. Washington, Island Press.
- Waterton, E., Watson, S. (Eds., 2015). *The Palgrave Handbook of Contemporary Heritage Research*. Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- Zanolin, G. (2021). La natura e l'immaginario: le aree protette come costruzioni sociali. *Rivista Geografica Italiana*, 128(2), 85-101. DOI: <https://doi.org/10.3280/rgioa2-2021oa12034>
- Zimmerer, K. S. (2000). The Reworking of Conservation Geographies: Nonequilibrium Landscapes and Nature-Society Hybrids. *Annals of the Association of American Geographers*, 90(2), 356-369.

Società Geografica Italiana

La *Società Geografica Italiana* viene fondata a Firenze il 12 maggio 1867 con l'obiettivo di promuovere la cultura e le conoscenze geografiche. Eretta in Ente Morale con R.D. del 21 marzo 1869, si trasferisce a Roma nel 1872, dove ha tuttora sede in un edificio cinquecentesco, recentemente restaurato – il Palazzetto Mattei – all'interno della Villa Celimontana. Attualmente l'attività della Società è prevalentemente concentrata sulla promozione della ricerca scientifica e sulle attività di divulgazione, che vengono realizzate mediante programmi di studi e ricerche sul territorio e l'ambiente, una vivace attività editoriale, l'organizzazione di convegni e viaggi di studio e attraverso la stretta collaborazione con le associazioni ed istituzioni aventi interessi affini e con altre società geografiche, italiane e straniere.

PRESIDENTE

Claudio CERRETI

VICEPRESIDENTI

Margherita AZZARI

Massimiliano TABUSI

CONSIGLIERI

Valentina E. ALBANESE

Roberto BIANCHINI

Barbara BROLLO

Sara CARALLO

Gianluca CASAGRANDE

Marina FUSCHI

Marco MAGGIOLI

Nadia MATARAZZO

Antonella RINELLA

Luca RUGGIERO

Paolo SELLARI

Giovanni SISTU

ORGANO DI CONTROLLO e REVISIONE

Fabrizio FERRARI

Barbara GRUGNALE

Gianfederico PIETRANTONI

SEGRETARIO GENERALE

Rossella BELLUSO

Via della Navicella, 12 (Villa Celimontana) – 00184 ROMA

tel. +39 06 7008279

e-mail: segreteria@societageografica.it – sito web: www.societageografica.it

Bollettino della Società Geografica Italiana

Dicembre 2025

Serie 14, Vol. 8 - n. 2

EDITORIALE

Margherita Cisani, Maarja Kaaristo, Monica Meini, Dario Bertocchi, Slow Mobilities and Heritage Landscapes 3

ARTICOLI

Maria Laura Gasparini, Alessia Mariotti, Negotiating between Slow Mobility and Heritagisation: Multi-Stakeholder Perceptions, Uses and Perspective Views over Heritage Landscape 7

Mariateresa Gattullo, La mobilità lenta come *medium* per risemantizzare il patrimonio paesaggistico: il caso della Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia 23

Gaetano Sabato, Mobility, Tourism and Sustainability: The Case of the "Slow" Motorcycling 41

Michela Lazzeroni, Antonello Romano, Paola Zamperlin, Slow Mobility and Big Data: Exploring the Nexus Between Urban Mobility and Heritage Through GeoAI 53

Diana Ciliberti, Giada Mastrostefano, Mobilità appenniniche e territorialità latenti. Il caso della tratta ferroviaria Agnone-Pesciolanciano 69

Annachiara Autiero, Cibo *slow* e nuove forme di mobilità: nella costruzione dei *foodscapes*. Il caso di Siviglia 85

Giovanna Giulia Zavettieri, Mobilità lenta e paesaggi dell'*heritage* nel Vicino Oriente: uno studio comparativo su Oman, Giordania e Arabia Saudita 101

Cecilia Pasini, Cammini scomodi: un'indagine autoetnografica, incorporata e mobile dell'incontro con il *more-than-human* 117

Donatella Privitera, Mobilità e slitte trainate dai cani. Prodotto culturale, patrimonio o attrazione turistica? 131

Giulia Vincenti, Viaggi e pellegrinaggi attraverso la "campagna romana": riflessioni sul turismo lento in una terra di transito 145

Chiara Rabbiosi, Sabrina Meneghello, Sempre in divenire: camminare lungo antiche rotte di pellegrinaggio come pratica patrimonializzante 157

Adriana Conti Puorger, Marco Petrella, Francesco Visentin, Ipotesi di turismo lento nelle aree interne. note da un laboratorio partecipativo nei Monti Frentani 169

Margherita Cisani, Benedetta Castiglioni, Giovanna Di Matteo, Walking with/in Heritage Landscapes: Gazes, Limits and Slowness in the Ledro Alps and Judicaria UNESCO Biosphere Reserve 183

Alice Torrero, Benedetta Castiglioni, The 'Slow Mobility' of Nature, between Conservation and adaptation: The Moving Sand Dune Råbjerg Mile in the Jutland Peninsula 197