



XXXII  
CONGRESSO  
GEOGRAFICO  
ITALIANO

# L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di  
Franco Salvatori

A.Ge.I. - Roma



# L'apporto della **Geografia** tra **rivoluzioni** e **riforme**

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di  
**Franco Salvatori**

© 2019 A.Ge.I. - Roma  
www.ageiweb.it  
ISBN 978-88-942641-2-8



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

## INDICE

PAOLA MORELLI, <i>Dalla cultura delle parole alla cultura delle azioni</i>	p. 27
FILIPPO CELATA, <i>Cartografie congressuali</i>	p. 29
GIUSEPPE DEMATTEIS, <i>Discorso tenuto in occasione del conferimento del Premio al Magistero geografico</i>	p. 33
FRANCO FARINELLI, <i>La geografia, il globo, il futuro</i>	p. 39
FRANCESCA GOVERNA, <i>Sulla (in)utilità della geografia</i>	p. 43
CLAUDIO MINCA, <i>Geografia e rivoluzione</i>	p. 53
FRANCO SALVATORI, <i>La Geografia e il novum</i>	p. 63

### **Antropocene e ricerca geografica. Prospettive presenti e future**

<i>Introduzione di</i> FRANCESCO DE PASCALE, CRISTIANO GIORDA, PAOLO GIACCARIA	p. 71
FRANCESCO DE PASCALE, LOREDANA ANTRONICO, ROBERTO COSCARELLI, MARCELLO BERNARDO, FRANCESCO MUTO, <i>Antropocene e Geoetica: il caso-studio sulla percezione del rischio idrogeologico in Calabria (Italia)</i>	p. 73
VALERIA DATTILO, <i>La semiosi dell'Antropocene: un approccio geoetico</i>	p. 83
GIACOMO ZANOLIN, <i>L'uomo e la natura nell'Antropocene: riflessioni teoriche e approcci alla ricerca</i>	p. 91

### **Atlanti, mappe, narrazioni. Tradizionali linguaggi di conoscenza e innovative modalità di visualizzazione**

<i>Introduzione di</i> CARLA MASETTI, LUISA SPAGNOLI	p. 101
VLADIMIRO VALERIO, <i>Mappe, privilegi editoriali e raccolte cartografiche nel Rinascimento italiano</i>	p. 105
SIMONETTA CONTI, <i>Atlanti spagnoli e iberoamericani del XVIII secolo</i>	p. 113
FRANCESCO FIORENTINO, <i>Sull'utilità e il danno della forma atlante per la storia della letteratura</i>	p. 123
CHIARA GALLANTI, FRANCESCO FERRARESE, MAURO VAROTTO, <i>Tra geografia e meta-geografia: un Atlante della ricerca per il Museo di Geografia dell'Università di Padova</i>	p. 131
SARA LUCHETTA, <i>Atlanti impliciti e narrazioni mappanti: Il bosco degli urogalli di Mario Rigoni Stern</i>	p. 141
ANDREA FAVRETTO, BRUNO CALLEGHER, <i>Cartografia dei ritrovamenti monetali di età romana in Friuli Venezia Giulia: un moderno atlante distribuito via Web?</i>	p. 149
GIANLUCA CASAGRANDE, CLAUDIA CARPINETI, <i>Nuove tecnologie per un Atlante dei landmark minori</i>	p. 157

MARIA CARMELA GRANO, MARIA DANESE, MAURIZIO LAZZARI,  
VALERIA VERRASTRO, *Atlante cartografico storico-territoriale della Basilicata*  
*“Aster Basilicatae”* p. 167

### **Città infinita, partecipazione e nuovi turismi**

*Introduzione di* MARINA FACCIOLI p. 177

FEDERICA BURINI, *Partecipazione e turismo nella città reticolare: il ruolo dell'individuo e della connettività in un network europeo* p. 183

STEFANIA CERUTTI, *Città multiculturali e turismo urbano: la parola ai migranti* p. 191

ALESSANDRA GHISALBERTI, *Turismo e rigenerazione urbana: verso una nuova attrattività territoriale tramite reti e filiere economiche a Bergamo* p. 199

TONINO GRIFFERO, «*April in Paris, this is a feeling no one can ever reprise*». *Remarks on Urban Atmospheres* p. 209

DANIELA LA FORESTA, *Turismo religioso a Napoli. Il sacro e il profano* p. 217

GIUSEPPE IMBESI, PAOLA NICOLETTA IMBESI, *Aree archeologiche, turismo e piano urbanistico: il caso del PRG di Cerveteri* p. 225

JOSÉ SILVAN BORBOREMA ARAÚJO, GLAUCIO JOSÉ MARAFON, *Campo e Città: il turismo come espressione socio-spaziale di questa relazione ibrida a Paraíba e a Rio de Janeiro* p. 233

GIORGIA DI ROSA, TIZIANO GASBARRO, LYDIA POSTIGLIONE, *Post-metropolitano: il “mercato” della città infinita* p. 243

ANDREA CORSALE, *Il patrimonio culturale ebraico di Bucarest. Un confronto fra diverse strategie, pratiche e rappresentazioni* p. 249

TEODORA MARIA MATILDA PICCINNO, *La risposta dell'architettura all'offerta turistica fluviale. London Plan vs Reinventer la Seine* p. 257

CARLA FERRARIO, MARCELLO TADINI, *L'impatto di Expo 2015: integrazione tra territorio urbano e nuove risorse turistiche* p. 265

DANILO TESTA, *Beni culturali inaccessibili, turismo sostenibile e valorizzazione urbana. Il caso del progetto Valore Paese-Dimore per il recupero del patrimonio demaniale dismesso* p. 273

VIVIANA D'APONTE, *Per una mobilità condivisa a servizio del turismo nello spazio metropolitano* p. 281

LUCIO FUMAGALLI, EUGENIO DE MATTEIS, PIETRINA SANNA, *Human Ecosystems: processi di ascolto, sviluppo del capitale sociale e valorizzazione dei Commons* p. 289

### **Città intelligenti e dinamiche: dati, misure e analisi per comprendere città, territori e comportamenti umani**

*Introduzione di* MARGHERITA AZZARI, CHIARA GARAU, PAOLA ZAMPERLIN p. 303

ALESSANDRO SERAVALLI, *Urban Data per la comprensione della città* p. 309

DANIELE MEZZAPELLE, ALFREDO CARTONE, <i>Indicatori di benessere e “approccio smart”. Un’analisi territoriale multidimensionale</i>	p. 317
GIANCARLO MACCHI JÁNICA, <i>Big-data e analisi delle dinamiche urbane</i>	p. 325
SALVATORE AMADUZZI, <i>GIS, Big Data e Social per l’analisi di sistemi territoriali complessi</i>	p. 335
ARNALDO BIBO CECCHINI, MAURIZIO MINCHILLI, LOREDANA F. TEDESCHI, <i>I diversi livelli della qualità dei dati nei processi decisionali e partecipativi</i>	p. 345
ARCANGELA GIORGIO, GIOVANNA SPINELLI, <i>Tecnologie innovative e governo del territorio. Un caso di studio: Bari, città smart</i>	p. 353
GIOVANNI MAURO, <i>Strategie smart cities nelle aree urbane in rapida crescita in Estremo Oriente: il caso di Ho Chi Minh City (Vietnam)</i>	p. 359
MARGHERITA AZZARI, CAMILLO BERTI, PETER CONTI, FULVIO LANDI, <i>Informazioni georeferenziate per la gestione delle città. Il caso dei mercati nel comune di Firenze</i>	p. 367
PAULINE DEGUY, MAURIZIO RIPEPE, GIORGIO LACANNA, LETIZIA ORTI, <i>Database GIS per la valutazione speditiva a larga scala della vulnerabilità sismica di un’area urbana complessa: applicazione alla città di Firenze</i>	p. 375
STEFANO DE FALCO, <i>Innovation and Creativity in Sub Urban Areas: Evidences from East Area of Naples</i>	p. 383

### **Cultura, legalità, territorio: il contributo della geografia e delle discipline storico-sociali agli studi sulla criminalità organizzata**

<i>Introduzione di</i> GIUSEPPE MUTI	p. 395
ATTILIO SCAGLIONE, <i>Crime mapping e controllo del territorio: la variabile “Addiopizzo”</i>	p. 407
ANDREA ALCALINI, <i>Mafie e urbanistica: non è tutto oro quello che luccica</i>	p. 415
MARIA SCINICARIELLO, IRENE SALERNO, <i>Variabili culturali, territoriali e coinvolgimento degli stakeholder: dalla burocrazia alla gestione efficace delle policy di anticorruzione nelle pubbliche amministrazioni</i>	p. 425
ILARIA MELI, <i>Per una teoria del controllo del territorio: Mafia capitale e le nuove morfologie del controllo mafioso</i>	p. 431
MARIA GIUDITTA BORSSELLI, ISABELLA CLOUGH MARINARO, <i>Moving to Rome: Recent Historical and Geographical Trajectories of Three Camorra Clans</i>	p. 439
FABRICE RIZZOLI, TOMMASO GIURIATI, <i>Mafia e crimine organizzato nelle ricerche scientifiche in Francia: luoghi e forme di socializzazione del milieu francese</i>	p. 447
NANDO DALLA CHIESA, <i>Il fenomeno mafioso in una prospettiva geografica. Partendo dal caso lombardo</i>	p. 455
ANNA MARIA ZACCARIA, <i>Geografie a rischio. Strategie criminali in un’area di transito</i>	p. 463
UMBERTO SANTINO, <i>Mafia: dalle riserve originarie alla globalizzazione. Appunti per una geografia della mafia</i>	p. 471

## **Le fonti geo-cartografiche per il governo del territorio. Tra episteme e applicazioni**

- Introduzione di* ELENA DAI PRÀ p. 481
- ANNA MARSON, *L'uso delle fonti storico-geografiche nella pianificazione territoriale e paesaggistica* p. 487
- SILVIA SINISCALCHI, *La valle del Sarno e le sue trasformazioni nelle fonti geostoriche e cartografiche* p. 493
- STEFANO MAGAUDDA, ELISABETTA VACCA, *L'evoluzione del paesaggio: informatizzazione del Catasto Gregoriano e della cartografia storica per lo studio e la valutazione della vulnerabilità del paesaggio storico-culturale della Regione Lazio. Due casi studio* p. 505
- RICCARDO ARMELLINI, MARGHERITA AZZARI, CAMILLO BERTI, PAOLA ZAMPERLIN, *Strumenti per lo studio, la gestione e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico. Le aree umide della Toscana* p. 515
- PAOLA ZAMPERLIN, *Fonti storiche nella valutazione del rischio paesaggistico: il caso della Piana di Firenze* p. 523
- SERGIO PINNA, MASSIMILIANO GRAVA, *Le perizie catastali lucchesi: una fonte archivistica per la pianificazione territoriale* p. 533
- RAFFAELLA BRUZZONE, ROBERTA CEVASCO, NICOLA GABELLIERI, CARLO MONTANARI, DIEGO MORENO, VALENTINA PESCHINI, CAMILLA TRALDI, *"Volta la carta". Cartografia storica e ricerca multidisciplinare: la caratterizzazione storico-ambientale dei paesaggi rurali. Casi studio dalla Liguria* p. 541
- ANGELO BESANA, DAVIDE ALLEGRI, BRUNO ZANON, *I territori del Trentino: tra ricostruzione storica e scenari di sviluppo* p. 549

## **Geografia e filosofia: modelli, mitologie, esperienze di ricerca a confronto**

- Introduzione di* MARCELLO TANCA p. 561
- STEFANIA BONFIGLIOLI, *Geografia del Terzo. Immagine, filosofia del linguaggio e pensiero geografico* p. 569
- TIMOTHY TAMBASSI, *Prospettive ontologiche per una classificazione dei confini geografici. Diversità culturali e credenze collettive* p. 579
- ELENA DI LIBERTO, *Brevi note sui concetti di territorializzazione e performatività* p. 587

## **Geografia e letteratura: luoghi, scritture, paesaggi reali e immaginari**

- Introduzione di* DINO GAVINELLI p. 597
- MARCO MARTIN, *La geografia culturale nel Giornale di un viaggio da Costantinopoli in Polonia di Ruggiero Giuseppe Boscovich* p. 605

- ELENA DAI PRÀ, *Il Viaggio in Italia di Goethe: ontologia del paesaggio nel solco della tradizione speculativa geografica (e non solo) tedesca?* p. 617
- ALFIO CONTI, ELCIONE LUCIANA DA SILVA, *Paesaggio culturale e letteratura: le memorie dei viaggiatori stranieri in Minas Gerais nel XIX secolo* p. 621
- ANTONINA PLUTINO, *La città "personaggio essenziale": Bruges la morta di Georges Rodenbach* p. 629
- SALVATORE CANNIZZARO, *La rappresentazione della Sicilia nella letteratura e nel cinema tra miti, finzioni e realtà* p. 635
- CECILIA SPAZIANI, «Le città e gli uomini non sarebbero mai mutati». *La Roma di Pier Paolo Pasolini* p. 643
- CRISTIANO GIORDA, *La Torino contemporanea nei romanzi di Alessandro Perissinotto* p. 649
- THÉO SOULA, *La ville à l'échelle: la crise de la dimension humaine dans quelques œuvres littéraires contemporaines* p. 657
- ENRICO SQUARCINA, *Gioia e paura, la geografia emozionale dell'alto mare attraverso il racconto dei naviganti contemporanei* p. 663
- MARCO PETRELLA, *Una mappa letteraria aperta. Approcci analitici e prospettive in Maps in Literature* p. 669

### **Geografia fisica e geografia umana: teoria e prassi di una possibile integrazione**

- Introduzione di* LORENZO BAGNOLI p. 681
- LAMBERTO LAURETI, *L'impatto delle attività umane sulle forme del terreno, sull'ambiente e sul paesaggio. Considerazioni critiche, metodologiche e relative esemplificazioni* p. 685
- EMILIANO TOLUSSO, *Geografie delle grandi questioni ambientali. Policy making tra conservazione e cambiamenti climatici* p. 693
- FEDERICA BADIALI, *Dare voce al paesaggio di Castello di Serravalle (Valsamoggia, Bologna): un percorso metodologico tra geomorfologia culturale e valorizzazione* p. 703
- DOMENICO CAPOLONGO, MARINA ZINGARO, ISABELLA LAPIETRA, *Alcuni recenti sviluppi della geografia fisica e della geomorfologia. Implicazioni per la critical physical geography* p. 711
- MARCELLO SCHIATTARELLA, SIMONA CAFARO, GIUSEPPE CORRADO, AMEDEO MONTESANO, *Geomorfometria delle scarpate di faglia dei Monti Alburni (Appennino campano): studio preliminare* p. 721
- ANTONELLA SENESE, CARLO D'AGATA, DAVIDE MARAGNO, ROBERTO SERGIO AZZONI, DAVIDE FUGAZZA, GUGLIELMINA ADELE DIOLAIUTI, *Ghiacciai che arretrano e aree proglaciali che si espandono: due fenomeni apparentemente contrastanti che convivono. Una concreta occasione di incontro e collaborazione per geografi fisici ed umani* p. 731

ELEONORA GIOIA, FAUSTO MARINCIONI, <i>Politiche di riduzione del rischio disastri. Analisi della gestione ambientale delle aree a rischio alluvione nei Comuni pilota del Progetto Europeo LIFE PRIMES</i>	p. 739
ALICE BARONETTI, FIORELLA ACQUAOTTA, SIMONE FALZOI, FEDERICO SPANNA, SIMONA FRATIANNI, <i>Caratterizzazione degli eventi estremi di precipitazione e siccità in Piemonte</i>	p. 747
FEDERICO MARTELLOZZO, FEDERICO AMATO, BENIAMINO MURGANTE, <i>Ipotesi evolutive dei cambiamenti di uso del suolo in ottica sostenibile. Fra criteri tecnico-morfologici e indicazioni soggettive da pianificazione partecipata</i>	p. 755
FILIPPO RUSSO, ALESSIO VALENTE, <i>L'influenza delle forme del paesaggio nella storia della città di Benevento (Campania)</i>	p. 763
GAIA MATTEI, PIETRO AUCELLI, ALDO CINQUE, GERARDO PAPPONE, ANGELA RIZZO, <i>Modificazioni del paesaggio costiero di Posillipo (Napoli) in epoca storica: valutazione e interpretazione sulla base di indagini geoarcheologiche integrate</i>	p. 771
LORENZO BAGNOLI, <i>Naturalizzazione e feticizzazione del confine fisico. Il caso del Rocciamelone (3.538 m)</i>	p. 781
M. CRISTINA CIAPPARELLI, SIMONE ZANNOTTI, ROBERTO ZORZIN, <i>Honglin (Guizhou – Cina): un caso di studio multidisciplinare per la conoscenza e la tutela della risorsa idrica in un'area a potenziale vocazione turistica</i>	p. 789
MATTIA DE AMICIS, RAFFAELE DELLE FRATTE, MATTEO MATTAVELLI, IVAN FRIGERIO, <i>Cartografia geoambientale finalizzata all'individuazione di percorsi geoturistici nell'Alta Valle del Lys (Valle d'Aosta)</i>	p. 801
MATTEO MATTAVELLI, IVAN FRIGERIO, MATTEO BOLCHINI, MARZIO MARZORATI, MATTIA DE AMICIS, <i>Mobilità dolce tra agricoltura e biodiversità: i corridoi agro-ecologici tra Adda e Martesana</i>	p. 809
 <b>Geografie del lavoro</b>	
<i>Introduzione di MASSIMILIANO TABUSI</i>	p. 819
MARCO COPERCINI, <i>Progettare stabilità occupazionale nel capitalismo globale. Strategie e dinamiche imprenditoriali nel settore del fashion design di Berlino</i>	p. 823
MASSIMILIANO TABUSI, <i>Un "plusvalore geografico"? Dal commercio internazionale alle migrazioni: lavoro, informazione geografica e relazioni multiscolari come elementi chiave della società contemporanea</i>	p. 829
 <b>Geografie del sacro: lo spazio-tempo come nuova frontiera per il geografo</b>	
<i>Introduzione di GIANFRANCO BATTISTI</i>	p. 843
PAOLO BENEDETTI, <i>Il paradosso del tempo e dello spazio dell'infinito</i>	p. 849
MARIA PAOLA PAGNINI, ANTONIETTA PAGANO, <i>Religioni e percezioni del tempo</i>	p. 857

- MICHELE STOPPA, *Un nuovo cielo e una nuova terra. Suggestioni di meta-geografia escatologica* p. 863
- ORietta SELVA, *Le Mappae mundi medievali tra geografia e cartografia del sacro* p. 873
- GIACOMO CAVUTA, DANTE DI MATTEO, *Il Cammino di Santiago de Compostela. Un viaggio tra elicitazione e retrospettiva* p. 881
- GIULIANA QUATTRONE, *Strutture religiose storiche quali testimonianze identitarie sul territorio per la riorganizzazione territoriale e la promozione turistica* p. 889
- ALESSANDRA FERRIGHI, *Venezia, confessioni religiose e geografie urbane (1797-1821)* p. 901

### **Geografie urbane nella cooperazione internazionale**

- Introduzione di* MIRELLA LODA e MATTEO PUTTILLI p. 911
- VALERIO BINI, MARIA BOTTIGLIERI, EGIDIO DANSERO, ALESSANDRO FRIGERIO, ANDREA MAGARINI, YOTA NICOLAREA, *Le politiche urbane del cibo come terreno di cooperazione internazionale: il caso delle città africane* p. 913
- VALERIO BINI, EGIDIO DANSERO, LASSANE YAMEOGO, *Cooperazione e reti locali del cibo nelle città africane: il caso di Ouagadougou* p. 923

### **Geografie variabili nel quadro europeo e mediterraneo degli itinerari culturali. Rivoluzioni (trans)disciplinari, metodologie di analisi e politiche territoriali su viaggi e cammini**

- Introduzione di* ALESSIA MARIOTTI p. 933
- MARGHERITA AZZARI, FIORELLA DALLARI, *Le Vie Romee dell'Europa e del Mediterraneo di viandanti, pellegrini e mercanti. Le strade dell'identità europea nelle pratiche contemporanee* p. 935
- SIMONE BOZZATO, *Geografie variabili in un Meridione in "cammino". Gli itinerari culturali tra mancate rivoluzioni e riforme (queste sì slow!)* p. 945
- ELISA MAGNANI, FILIPPO PISTOCCHI, *Fari, edifici costieri e identità transnazionale lungo i cammini europei* p. 955
- GIANLUCA BAMBI, SIMONA IACOBELLI, *Il sistema locale di Cammini e Itinerari culturali per la promozione del turismo sostenibile e di qualità nelle zone rurali: un esempio di metodologia di progettazione nella provincia di Arezzo-Toscana (Italia)* p. 963
- ALEXANDER BEHRENDT, GABRIEL GACH, *The Pomeranian Way of St. James as an Example of Cultural Routes in the South Baltic Area* p. 971
- RAFFAELLA AFFERNI, *Il patrimonio culturale della Rete dei siti cluniacensi nel Piemonte Nord-Orientale tra opportunità e nuove sfide* p. 981
- MARISA MALVASI, *Sulle orme del popolo dalle lunghe barbe. Il «Longobard Ways across Europe»* p. 989
- CHIARA RABBIOSI, *L'itinerario ATRIUM e la Convenzione di Faro. Riflessioni critiche sull'applicazione alla scala locale* p. 1001
- ILARIA SABBATINI, *Le aree di strada della lucchesia tra via Cassiola e via Bibulca. Un approccio storico* p. 1009

- SARA CARALLO, *Itinerari ecoturistici lungo la via Francigena nel sud. Patrimonio culturale e valori identitari nella bassa Valle dell'Amaseno* p. 1017
- VALENTINA ALBANESE, ELISA MAGNANI, *Nuove declinazioni per il viaggio lento: il progetto dei viaggi creativi salentini* p. 1025
- VALENTINA CASTRONUOVO, *La città vecchia di Taranto: il patrimonio culturale diffuso tra abbandono e possibili rimedi "smart"* p. 1035
- PAOLO WALTER DI PAOLA, *Il progetto "Francigena V.E.R.S.O. sud". Valorizzazione, esperienza, rete, servizi, ospitalità* p. 1045

### **Geopolitica: contributi a una storia disciplinare**

- Introduzione di* EDOARDO BORIA, DANIELE SCALEA p. 1055
- LEONARDO ROMBAI, *Il valore politico delle applicazioni sociali e culturali della geografia nel primo cinquantennio unitario* p. 1059
- ANDREA PERRONE, *«Per il bene della nazione»: il paradigma modernizzatore della geografia utilitaria. Geografia politica, geopolitica, evoluzione delle scienze territoriali in Italia* p. 1069
- ADAM SASHALMI, *Pál Teleki e la geopolitica ungherese* p. 1077
- ALESSIO STILO, *Zbigniew Brzezinski e la "geopolitica ibrida" statunitense* p. 1081
- GIANFRANCO BATTISTI, *La ciclicità degli assetti geopolitici come portato delle dinamiche delle strutture spaziali* p. 1091
- DANIELE SCALEA, *Il concetto di Heartland nella geopolitica classica e la sua attualità nella politica internazionale* p. 1099

### **Giustizia spaziale, conflitti ambientali e loro rappresentazione**

- Introduzione di* CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO p. 1105
- ROBERTA GEMMITI, MARIA ROSARIA PRISCO, *La giustizia ambientale in Italia. Una riflessione introduttiva* p. 1109
- MASSIMO DE MARCHI, MONICA RUFFATO, *Abitare i conflitti socio-ambientali* p. 1117
- MATILDE CARABELLESE, SIMON MAURANO, *Il ruolo dei movimenti sociali e dei conflitti ambientali nel processo di territorializzazione e creazione di capitale sociale* p. 1125
- CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO, *The Spatial Distribution of Urban Gardening and Spatial Injustice. In between Social-economic and Environmental Determinants* p. 1133
- DIONISIA RUSSO KRAUSS, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale: l'analisi dei fenomeni di segregazione etnica nello spazio urbano* p. 1141
- CARLO PERELLI, ALICE SCALAS, GIOVANNI SISTU, *L'ambiente del dissenso. Pratiche di resistenza urbana nel quartiere Mourouj II di Tunisi* p. 1147
- FAUSTO DI QUARTO, *Conflitto e partecipazione nella gestione delle risorse naturali. Il caso del fiume Seveso nell'area metropolitana milanese* p. 1155

MASSIMILIANO FARRIS, *Territori contesi? Le regioni forestali del Cile tra egemonia territoriale e resilienza* p. 1163

### **Governance, rischi ed eventi naturali: attori e conflitti**

*Introduzione di* FABIO CARNELLI, GIUSEPPE FORINO, FAUSTO MARINCIONI p. 1177

SARA ALTAMORE, VENERA PAVONE, *Dalla percezione del rischio verso il progetto ecologico: contributi alla prevenzione del rischio idraulico in ambito urbano* p. 1179

FULVIO TOSERONI, *L'utopia del rischio zero. L'analisi multicriteriale (MCDA) per il governo del rischio nel ciclo dei disastri. L'esperienza del Progetto Europeo LIFE PRIMES (Preventing flooding RISks by Making resilient communitiES - LIFE14 CCA/IT/001280)* p. 1185

STEFANO ANCILLI, *Governance e pianificazione dell'emergenza: il caso del sisma del centro Italia 2016* p. 1195

IVAN FRIGERIO, SILVIA MUGNANO, MATTEO MATTAVELLI, MATTIA DE AMICIS, *Interazione spaziale tra vulnerabilità sociale e pericolosità sismica per la valutazione di scenari di rischio integrato* p. 1207

OSCAR LUIGI AZZIMONTI, MATTEO COLLEONI, MATTIA DE AMICIS, IVAN FRIGERIO, *Vulnerabilità sociale e rischi ambientali. I risultati di una ricerca nella regione Lombardia* p. 1215

CRISTIANO PESARESI, DIEGO GALLINELLI, *GIS4RISKS: periodo di edificazione "verso" esiti di agibilità a L'Aquila (2009), ricostruendo le fasi dell'evoluzione urbanistica* p. 1225

MARIA TERESA CARONE, MAURO BARONTINI, *Trust in Institutions and Risk Perception: What Point of View?* p. 1233

MARILIN MANTINEO, SERGIO SCARFÌ, *Osservare il disastro dalla periferia* p. 1243

### **I cambiamenti dell'università: tra dinamiche di globalizzazione e contributo allo sviluppo locale**

*Introduzione di* MICHELA LAZZERONI, MONICA MORAZZONI, MARIA PARADISO p. 1251

MICHELA LAZZERONI, *Oltre la terza missione? Nuove forme di relazione tra università e territorio* p. 1255

DONATELLA PRIVITERA, *Community engagement. Una relazione dinamica tra università e territorio* p. 1263

CATERINA NICOLAIS, *L'università come driver di sviluppo e baricentro della riqualificazione urbana delle periferie. Il Polo Tecnico Scientifico di Napoli-Est* p. 1271

MARCO BAGLIANI, ALESSIA CALAFIORE, EGIDIO DANSERO, MICOL MAGGIOLINI, GIACOMO PETTENATI, NADIA TECCO, *Università come attori di politica ambientale e territoriale. Esperienze in corso all'Università di Torino* p. 1277

- VALENTINA EVANGELISTA, *Dall'università allo sviluppo territoriale: il ruolo "in ombra" degli spin-off universitari in Italia* p. 1285
- MICHELA DE BIASIO, *Innovare in città: il caso dell'Urban Innovation Bootcamp dell'Università Ca' Foscari a Treviso* p. 1293
- MASSIMO DE MARCHI, SALVATORE PAPPALARDO, DANIELE CODATO, FEDERICO GIANOLI, ALBERTO DIANTINI, *Dalla geografia alla GIScience nel contesto accademico italiano: formazione, geo-informazione e sistemi a pilotaggio remoto* p. 1301
- GIUSEPPE GAMBAZZA, MONICA MORAZZONI, *Terza missione, università e comunità di riferimento: il caso di Milano* p. 1307
- CESARE EMANUEL, *Riflessioni conclusive: il contributo della geografia alle strategie di sviluppo degli atenei e del territorio* p. 1319

### **I luoghi e le spazialità delle attività militari ed il ruolo della geografia nelle attuali modalità di conflitto**

- Introduzione di* DANIELE PARAGANO p. 1327
- GIUSEPPE DENTICE, *La rilevanza del Sinai nella dimensione geo-strategica e di sicurezza vicino-orientale* p. 1331
- ANTONELLA ROBERTA LA FORTEZZA, *La divisione che genera caos: il caso della geografia libica* p. 1341
- DANIELE PARAGANO, *Dove finisce la guerra? Luoghi e spazi dei conflitti contemporanei* p. 1349

### **Il Mediterraneo: per una geografia critica della frontiera**

- Introduzione di* CHIARA BRAMBILLA, ANNA CASAGLIA, RAFFAELLA COLETTI, PAOLO CUTTITTA, GIULIA DE SPUCHES, VINCENZO GUARRASI p. 1359
- ALESSANDRA BONAZZI, *La piega del Mediterraneo* p. 1365
- CATERINA MARIA COLETTI, CRISTINA DA MILANO, *"Se fossero rimasti a casa loro": le politiche dell'Unione Europea sul patrimonio culturale euro-mediterraneo come possibile strumento contro i nazionalismi* p. 1371
- GIULIO QUERINI, SILVIA GRANATA, *Stampalia: perla del Dodecaneso, avamposto dell'Europa* p. 1379
- GIULIA DE SPUCHES, VINCENZO GUARRASI, CHIARA GIUBILARO, MARCO PICONE, LAURA LO PRESTI, FRANCESCA GENDUSO, *Manifesto. E l'Europa disumanizzò sé stessa* p. 1385

### **Il viandante oggi. Significati, pratiche e metodologie di studio**

- Introduzione di* LUCREZIA LOPEZ, RUBÉN CAMILO LOIS GONZÁLEZ p. 1391
- MARINA MARENGO, *Deambulazioni fluvio-letterarie nella Pianura Padana: tra derive post-rurali e walkskapes* p. 1395

- ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, *Il viaggio religioso dalla componente sonora, culturale e ambientale alla circolazione economica* p. 1401
- PILAR TABOADA-DE-ZÚÑIGA ROMERO, *Turismo idiomático y Camino de Santiago. Nuevos peregrinos y nuevas motivaciones* p. 1407
- LUCREZIA LOPEZ, YAMILÉ PÉREZ GUILARTE, *Il Cammino di Santiago a Finisterre (Galizia, Spagna). Indagare le motivazioni attraverso lo spazio virtuale* p. 1417

### **Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the SME Value Chains**

- FRANCESCO CITARELLA, *Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the Sme Value Chains* p. 1429
- ATTILIO CELANT, *The Bank/Territory Interaction in the Competitiveness of Productive Systems. An Introduction* p. 1437
- MARIA GIUSEPPINA LUCIA, *FinTech, Geographic Space and Economic Development. Some Directions for Research* p. 1441
- SILVIA GRANDI, *Internationalisation of the Italian Banking System. The Impact on the Italian Economy* p. 1447
- CHRISTIAN SELLAR, TU LAN, *Banks, Services, and the State: the Infrastructure Supporting Italian Smes Abroad* p. 1453
- FABIO GIORGIO, *Italy's Role in International Markets. An Overview of Foreign Trade Data* p. 1461
- GIOVANNI MAIONE, *Internationalisation of Business and New Opportunities from the Markets. Focus on Africa and the Middle East, the New Frontiers of Development* p. 1469
- NICOLA GIORGI, *The BPER Banca Model to Compete and Grow on Foreign Markets. Information, Strategies and Resources for Italian SMEs* p. 1473
- CHIARA TUFARELLI, *The Role of International Financial Institutions in Supporting European SME Foreign Direct Investment* p. 1477

### **La mediazione delle tecnologie per una nuova comunicazione e rappresentazione del territorio**

- Introduzione di* VALENTINA ALBANESE, TERESA GRAZIANO p. 1487
- VALENTINA ALBANESE, *Prospettive geografiche della narrazione. Dal racconto del territorio all'immaginario, attraverso le nuove tecnologie* p. 1491
- VALENTINA GRECO, *Nuove tecnologie per la visualizzazione e la narrazione dello spazio geografico: il progetto Visualizzare Ravenna* p. 1497
- MONICA MAGLIO, *La partecipazione della comunità locale alla cartografia per la valorizzazione della Dieta Mediterranea* p. 1503
- TERESA GRAZIANO, *Nuove tecnologie, urbanesimo partecipativo e spazio pubblico: modelli e casi di studio* p. 1509

ALDENILSON COSTA, *The School in the Digitalization of the Territory in Pirai (RJ) – Brazil* p. 1519

### **La metamorfosi della montagna italiana: dal diritto alla città all'ecosistema del futuro**

*Introduzione di ANTONIO CIASCHI, LUISA CARBONE* p. 1531

ANTONIO CIASCHI, *Oltre gli Appennini. Prospettive latitudinali* p. 1535

MAURO PASCOLINI, *Da paesaggi a patrimoni: risorse o nuove illusioni per la montagna italiana?* p. 1541

FRANCESCO M. CARDARELLI, *Dal Cantico di frate sole alla sequela di Gesù Cristo «sine glossa»: il ruolo di Francesco d'Assisi nella metamorfosi dell'immagine della montagna* p. 1547

GIUSEPPINA LEONE, LINA MARIA CALANDRA, *Il ruolo della geografia nella ricostruzione dei paesi di montagna: dieci anni di ricerca nel Parco Nazionale del Gran Sasso Monti della Laga* p. 1555

LUISA CARBONE, *Lo storytelling del buen vivir: una nuova etica per la montagna* p. 1567

GIULIA VINCENTI, *Percezione e rappresentazione dello spazio nel contesto applicativo del territorio appenninico* p. 1573

ROSARIO DE IULIO, *Il collegamento tra Tirreno e Adriatico. Prospettive di sviluppo di un'area interna appenninica del Mezzogiorno: il Sannio* p. 1579

SETTIMIO ADRIANI, VERONICA ADRIANI, ELISA MORELLI, *Casari transumanti del XX secolo: dal Cicolano ai caseifici della Sardegna* p. 1585

MARINA FUSCHI, *La Montagna, sistema aperto. Per una geografia comparata, Alpi e Appennini* p. 1593

### **La Riforma luterana e la nuova Geografia**

*Introduzione di ANNALISA D'ASCENZO* p. 1605

FRANCESCO SURDICH, *Il ruolo delle raccolte di viaggio sull'evoluzione delle conoscenze geografiche dell'epoca delle grandi scoperte* p. 1611

ANDREA MIROGLIO, *La missione riformata: l'evangelizzazione del Nuovo Mondo tra millenarismo e governo territoriale* p. 1617

ANNALISA D'ASCENZO, *Le fonti per la nuova geografia e cartografia dell'Estremo Oriente tra Riforma e Controriforma: le missive dei Gesuiti* p. 1625

### **«La rivoluzione non è un pranzo di gala»: palingenesi e tradizione in Cina in un'ottica geografica**

*Introduzione di STEFANO PIASTRA* p. 1637

WU SONGDI, *How European Geographers Recognized the Geographical Space of Northeast Asia in the 17th-19th centuries: Analysis of the European World Maps* p. 1641

- GIORGIO CASACCHIA, *La mappa "Gli italiani a Sciangai, 1608-1949". Un progetto dell'Istituto Italiano di Cultura di Shanghai* p. 1649
- LUO JING, *The Transformation of the Cultural Landscape of Italians in Shanghai (1863-1941)* p. 1659
- ANDREA FRANCONI, *Le Imperial Maritime Customs e la geografia dell'imperialismo in Cina attraverso le memorie inedite di Onia Tiberii (1881-1904)* p. 1675
- XU JIANPING, *Borders and Enclaves in Administrative Regions Division. The Case-Study of Tongguan Demarcation in the Republic of China* p. 1681
- ZHANG XIAOHONG, XUE WULI, *Soundscape and Local Memory: The Case-Study of Folk Song in Northern Shaanxi* p. 1691
- STEFANO PIASTRA, *20th-Century Revolutions in China: The Descriptions of Italian Travelogues* p. 1699
- FABRIZIO EVA, CRISTINA RANDAZZO PAPA, *Le isole contestate tra Cina e Giappone* p. 1707
- DINO GAVINELLI, *Le nuove vie della seta: recupero di un antico percorso, rivoluzione nei collegamenti euroasiatici o altro?* p. 1715

**L'attuale rivoluzione dei modelli alimentari e gli effetti colti nello straordinario dinamismo delle campagne italiane**

- Introduzione di* MARIA GEMMA GRILLOTTI DI GIACOMO, PIERLUIGI DE FELICE p. 1723
- MARIA GEMMA GRILLOTTI DI GIACOMO, *Una geografia per l'alimentazione* p. 1725
- PIERLUIGI DE FELICE, *La quarta fase della transizione alimentare dei Paesi occidentali. Una lettura geo-spaziale e temporale del rapporto territorio-alimentazione* p. 1739
- GIOVANNI DE SANTIS, *Alimentazione e Salute* p. 1749
- COSIMO PALAGIANO, *Lo Street Food: nuovi valori e diversi significati. Alcune considerazioni geografiche* p. 1759
- BIAGIA PAPAGNO, *Tradizione e innovazione nelle produzioni alimentari: il caso dell'allevamento di lumache in Capitanata* p. 1769
- GIORGIO PENNAZZA, MARCO SANTONICO, *Paesaggio elettronico: l'ausilio di sensori per la qualità dei prodotti e dell'ambiente* p. 1779
- LUCA PIRETTA, *Dieta Mediterranea per la salute dell'uomo, per la salute del pianeta* p. 1785
- FRANCESCA RINELLA, *L'agricoltura biologica nel XXI secolo: da segmento produttivo di nicchia a modello di valorizzazione locale?* p. 1789
- ROSANNA RUSSO, *Dal gluten free al gluten friendly: il più grande spin-off agroalimentare d'Europa ed il suo impatto rivitalizzante sulla vocazione cerealicola del Tavoliere* p. 1797
- VITTORIO AMATO, *The Possible Conflicts in Agricultural Productions between Food, Feed and Fuel* p. 1805
- FRANCESCO CALICCHIA, *Il movimento "KM 0" come segnale di cambiamento sociale. Caso di studio: gli orti urbani di Roma* p. 1815

MARIATERESA GATTULLO, <i>Il ruolo dei soggetti dell'Economia civile nella governance degli spazi agroalimentari. La vision e la mission territoriale dell'associazione internazionale Slow Food</i>	p. 1825
ROSALINA GRUMO, <i>I Partenariati Europei per l'Innovazione (PEI) in agricoltura e la progettualità in un'ottica di filiera, integrazione e sostenibilità</i>	p. 1835
ANTONIETTA IVONA, <i>La tutela delle produzioni locali nelle politiche regionali</i>	p. 1843
MARILENA LABIANCA, <i>Leader e innovazione: da alcune esperienze europee al progetto di cooperazione TUR Puglia: Promuovere i sistemi turistici locali sostenibili pugliesi</i>	p. 1851
LUIGI ROSSI, <i>Lo sviluppo sostenibile e la componente istituzionale</i>	p. 1859
ANDREA SONNINO, <i>Sistemi agroalimentari sostenibili per soddisfare l'evoluzione della domanda alimentare</i>	p. 1865
CARMEN SILVA CASTAGNOLI, <i>Innovazioni culturali e tradizioni alimentari in Molise</i>	p. 1871
ISABELLA VARRASO, ORIANA CESARI, <i>Concentrazione delle coltivazioni ortive e produzione del carciofo in provincia di Foggia (Puglia)</i>	p. 1879
VALERIA DE MARCOS, <i>L'attuale rivoluzione dei modelli alimentari e gli effetti colti nelle campagne brasiliane</i>	p. 1889
MARIA FIORI, <i>La ristorazione etnica come segno identitario: una prima ricognizione</i>	p. 1897
SIMONA GIORDANO, <i>Territorial Identity and Rural Development: Organic Viticulture in Apulia Region and Languedoc Roussillon</i>	p. 1901
ROBERTO MOREA, <i>Tradizioni alimentari e trasformazione degli spazi agricoli in Terra di Bari</i>	p. 1911
LIBERATA NICOLETTI, <i>Modelli alimentari e innovazioni culturali in Puglia</i>	p. 1917
GUGLIELMO SCARAMELLINI, <i>Dialettiche alimentari. Nutrizione e gastronomia nell'Italia contemporanea</i>	p. 1929

### **L'Europa meridionale e le sue migrazioni: dai migranti economici ai rifugiati in Italia nell'era della crisi**

<i>Introduzione di FABIO AMATO, FLAVIA CRISTALDI, MONICA MEINI</i>	p. 1937
ANDREA SALUSTRI, <i>Migrazioni e sviluppo nella regione EU-MENA</i>	p. 1941
SONIA GAMBINO, <i>Immigrazione e violazione dei diritti umani: le contraddizioni del processo di Kharthoum</i>	p. 1949
CARLA DELLA PENNA, <i>Alla ricerca di un futuro migliore: i minori stranieri non accompagnati, protagonisti dei nuovi flussi migratori</i>	p. 1955
GIOVANNA DA MOLIN, ARJETA VESHI, MADDALENA LENNY NAPOLI, <i>Le migrazioni circolari tra Italia e Albania: un caso di studio in provincia di Bari</i>	p. 1963
MONICA MEINI, LAURA CASSI, <i>Il territorio come chiave di lettura dei processi di integrazione dei migranti</i>	p. 1969
FULVIO LANDI, <i>Nuovi processi di territorializzazione a Firenze: il ruolo delle componenti etniche e religiose nelle dinamiche socio-spaziali della popolazione immigrata</i>	p. 1977
FLAVIA ALBANESE, <i>Immigrati nello spazio pubblico metropolitano</i>	p. 1987

- ANTONELLO SCIALDONE, *Riconsiderare la dimensione familiare nella governance dell'immigrazione: ostacolo o leva per l'integrazione?* p. 1995
- ALESSIA DE NARDI, *Paesaggio e appartenenza al luogo nel processo di integrazione dei migranti: un'esperienza di ricerca nel Veneto* p. 2003
- MONICA IORIO, *Scenari migratori nell'era della crisi economica: gli italiani a Malta* p. 2011
- ELISA LERDA, MARINA MARENGO, *Il lavoro come costante migratoria e "luogo" di integrazione culturale: l'Italia fra emigrazione ed immigrazione* p. 2019
- FRANCESCA KRASNA, *Processi migratori e coesione sociale in Italia e in Europa: l'occasione perduta?* p. 2025

### **Luoghi abbandonati, luoghi ritrovati. Percorsi in Italia e altrove**

- Introduzione di* ALICE GIULIA DAL BORGO p. 2033
- STEFANIA PALMENTIERI, *I non luoghi come nuovi luoghi di aggregazione della società post-moderna* p. 2037
- ANDREA MARINI, *Di che cosa parliamo quando parliamo di luoghi abbandonati. Prospettive sintropiche di un processo entropico* p. 2045
- ALICE GIULIA DAL BORGO, *Ritorno ai luoghi: il caso degli eco-villaggi, tra scelta etica e sostenibilità insediativa* p. 2051
- LEONARDO PORCELLONI, *Abbandono e rigenerazione sul geoportale* p. 2065
- EMANUELE GARDA, *Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori* p. 2073
- FRANCA BATTIGELLI, *Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti* p. 2083
- ELEONORA GUADAGNO, *Il Borgo di Apice Vecchia: limiti e potenzialità dei progetti contro l'abbandono* p. 2091
- MARIA LAURA GASPARINI, *Una città fantasma alle soglie del Polo Nord: Pyramiden da luogo abbandonato a luogo recuperato* p. 2099
- FLAVIO LUCCHESI, *Dalla Valnerina alla regione metropolitana di Perth: il Luisini Project e il "recupero olistico" di un (doppio) abbandono* p. 2107

### **Media e geografia**

- Introduzione di* FABIO AMATO, ELENA DELL'AGNESE, CHIARA GIUBILARO p. 2119
- ANTONELLA RINELLA, *Cinema, narrazione delle guerre e discorso geopolitico: riflessioni metodologiche e proposte didattiche* p. 2123
- GIAN LUIGI CORINTO, *Lili Marlene: una canzone rubata al nemico divenuta ballata popolare contro la guerra* p. 2131
- SIMONE GAMBA, *Il discorso geopolitico nella graphic narrative* p. 2139
- MARIA CRISTINA CARDILLO, *Cinquanta sfumature di Artico: quando il paesaggio diventa protagonista* p. 2145
- ALESSANDRA CALANCHI, *La spettacolarizzazione del Terraforming: per un'ecologia delle migrazioni su Marte* p. 2151

EMANUELE FRIXA, <i>Verso l'Europa. Una critica alle visualizzazioni geografiche dei flussi migratori</i>	p. 2159
LORENZO RINELLI, MAp. <i>The Memory Archive Project: Digitization of Memories vs Aesthetics of Imagination</i>	p. 2165
CHIARA GIUBILARO, <i>Haunting Photography. Eventi migratori, politiche dell'affetto e topografie dello sguardo</i>	p. 2175
LAURA STANGANINI, <i>Che fine ha fatto il barrio flamenco?</i>	p. 2181
SILVIA ARU, CRISTINA CAPINERI, STEFANO PICASCIA, ANTONELLO ROMANO, ANTONELLA RONDINONE, <i>Paesaggio, cinema e fantasia: trent'anni di Italia nei film</i>	p. 2187
GIOVANNA CENO, <i>Exopoli: dove finisce Montelusa</i>	p. 2197
ALFONSO PINTO, <i>Geografie tossiche. Il paesaggio della Louisiana nella serie True Detective</i>	p. 2203

### **Neo-centralismo e territorio fra città metropolitana, aree vaste e intercomunalità**

<i>Introduzione di</i> FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI	p. 2213
FRANCESCO DINI, <i>Eziologia dell'area vasta</i>	p. 2219
PAOLO MOLINARI, <i>Il riordino territoriale in Lombardia tra cambiamenti di funzioni e risemantizzazione degli enti locali</i>	p. 2227
ALBERTO CERIANI, ELENA DI CARPEGNA BRIVIO, FEDERICA SIGNORETTI, <i>Prospettive di riordino delle Province verso una concezione di area vasta. Spazi per un ruolo delle Regioni e dettagli sul caso lombardo</i>	p. 2235
ANDREA GIANSAANTI, <i>Riorganizzazione della governance locale: le Province nel limbo</i>	p. 2243
MATTEO DEL FABBRO, <i>Geografia della metropolizzazione di Milano: gli attori socio-economici</i>	p. 2249
ANDREA CALORI, EGIDIO DANSERO, FRANCESCA FEDERICI, FRANCESCA FORNO, ANDREA MAGARINI, MARTA MAGGI, SIMON MAURANO, GIACOMO PETTENATI, ALESSIA TOLDO, <i>Geografie metropolitane nelle politiche alimentari urbane: confronto tra gli approcci adottati a Milano, Torino e Bergamo</i>	p. 2257
SIMONETTA ARMONDI, MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, <i>Nuova questione metropolitana, vicende istituzionali e rescaling</i>	p. 2273
SERGIO ZILLI, <i>Città metropolitane e Regioni a statuto speciale</i>	p. 2281
FLORIANA GALLUCCIO, <i>Per un dibattito sulla produzione istituzionale dello spazio. La formazione della città metropolitana di Napoli tra riforme e politiche di riordino territoriale</i>	p. 2289
MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, FRANCO SACCHI, <i>Milano e la questione metropolitana, vicende istituzionali e dinamiche socio-spaziali</i>	p. 2299
ORNELLA ALBOLINO, GIOVANNA IACOVONE, LUIGI STANZIONE, <i>Le Città Metropolitane: percorsi di inclusione o rischio di nuove marginalità?</i>	p. 2307

## **Neogeografia**

- Introduzione di* ANDREA DI SOMMA p. 2319
- CINZIA BACIGALUPO, ANNA DE MEO, ANDREA DI SOMMA, *Conoscere per Conoscerci. L'Istituto CNR-ITABC e il progetto Alternanza Scuola Lavoro* p. 2323
- FRANCESCA PALMA, *Catastrofi, comunità scolastiche e neogeografia: idee e progetti di partecipazione per una nuova rappresentazione della realtà* p. 2329
- GLENDA PAGNI, *Cartografia digitale condivisa: utilità e applicazioni per un cammino di pellegrinaggio. L'esempio della Via del Volto Santo* p. 2337

## **Oltre la new retail geography: teorie, politiche e pratiche dei luoghi del commercio nella città**

- Introduzione di* LIBERA D'ALESSANDRO, ENRICO NICOSIA, CARMELO MARIA PORTO p. 2347
- CARLES CARRERAS, *On the 25th Anniversary of the Cultural Logic of Late Capitalism. The Long Wave of the Consumer's Society* p. 2357
- SERGI MARTÍNEZ-RIGOL, *Can we talk about the Retail Gentrification?* p. 2365
- LLUÍS FRAGO I CLOLS, ALEJANDRO MORCUENDE GONZÁLEZ, EDUARD MONTESINOS I CIURÓ, *The Public-private Dialectics in the Restructuring of Consumption Spaces: Some Barcelona Cases* p. 2375
- KENJI HASHIMOTO, *The Vacant Stock Problem in Local City Centers and the Issues of City Policy in Japan* p. 2385
- CATERINA CIRELLI, TERESA GRAZIANO, *Le startup nel commercio: luoghi, spazi e attori dell'innovazione* p. 2391
- GIORGIO LIMONTA, GABRIELE CAVOTO, *I VGI come strumento per la definizione di una geografia degli spazi commerciali dismessi* p. 2401
- MARIO PARIS, GIORGIO LIMONTA, *Studiare gli effetti della dismissione commerciale sui sistemi d'offerta urbani: metodi, dinamiche e temi aperti* p. 2411

## **Paesaggi rurali in trasformazione: nuovi modelli, linee di ricerca, politiche d'intervento**

- Introduzione di* LUISA SPAGNOLI, VIVIANA FERRARIO, BENEDETTA CASTIGLIONI, LUIGI MUNDULA, MAURO VAROTTO p. 2423
- LUISA SPAGNOLI, LUIGI MUNDULA, *Nuovi modelli di agricoltura per nuovi paesaggi rurali. Dal paradigma produttivista alla multifunzionalità* p. 2425
- GERMANA CITARELLA, *Il capitale sociale: una risorsa per la rigenerazione delle aree rurali* p. 2435
- FABIO PARASCANDOLO, *Dalla modernizzazione socio-territoriale ad embrionali elementi di transizione ecologica. Appunti per una genealogia dei mutamenti insediativi in Centro Sardegna* p. 2443

- VIVIANA FERRARIO, *Il ruolo dei paesaggi rurali storici nel territorio contemporaneo. Significati, valori, politiche* p. 2453
- MAURO VAROTTO, *Oltre la vetrina: i paesaggi rurali storici come strumento per una ruralità sostenibile e multifunzionale* p. 2463
- ANNA MARIA COLAVITTI, SERGIO SERRA, ALESSIA USAI,  
*La valutazione e valorizzazione dei servizi ecosistemici nelle politiche rurali per i paesaggi agricoli storici. L'esperienza sarda* p. 2471
- CHRYSAFINA GERONTA, *Le colline vitate del Soave: riconoscimento del valore storico del paesaggio rurale e indagini per la sua conservazione* p. 2479
- ANGELICA DAL POZZO, *Paesaggi rurali storici e invisibili persistenze: la rete idrografica minore del Graticolato di Padova* p. 2489
- GIORGIO MASELLIS, *Viticoltura e patrimonio: il ruolo del paesaggio* p. 2499
- GIULIA TROMBETTA, *Lo sviluppo turistico dei paesaggi rurali tra tutela e sostenibilità. Una prospettiva geografica* p. 2507

### **Processi di europeizzazione dei sistemi di pianificazione**

- Introduction by* ANGELA D'ORAZIO, RADU-MATEI COCHECI p. 2515
- DAVID EVERS, *Downloading EU Policies into Dutch Spatial Planning* p. 2519
- ANDREAS FALUDI, *Perspectives on the Europeanisation and Europeanisation of Planning* p. 2533
- FRÉDÉRIC SANTAMARIA, BERNARD ÉLISSALDE, *The concept of Territory Revisited to go beyond the Dichotomy of Soft Space and Hard Space* p. 2541
- RADU-MATEI COCHECI, ANGELA D'ORAZIO, *The Impact of Europeanization on National Planning Systems. A Comparison of Spatial Planning Processes in Italy and Romania* p. 2551
- ERBLIN BERISHA, GIANCARLO COTELLA, ALYS SOLLY, *The Long Arm of the EU? Evidence of Europeanization of Spatial Planning in Albania and Switzerland* p. 2563
- LEDIO ALLKJA, MARJAN MARJANKOVIC,  
*Europeanization of Spatial Planning Systems. Comparative Study between Albania and Serbia* p. 2575
- STEFANIA MANGANO, GIAN MARCO UGOLINI, *Il cultural heritage in una dimensione sovranazionale* p. 2585
- SILVIA GRANDI, LUISA SACCO, *Multilevel Governance and European Integration in the Western Balkans: The Case of Eusair* p. 2595
- DOMINIQUE RIVIÈRE, *La politica europea di coesione, quale approccio del territorio in un contesto metropolitano? Il caso romano* p. 2603
- MAURIZIO GIANNONE, *UE, soft planning e riorganizzazione territoriale: verso il superamento dello sviluppo locale?* p. 2619
- MARIA CORONATO, *The Contribution of Cities Network to Europeanization Process. The Case of Environmental Policies* p. 2625
- PIETRO ELISEI, *A Phase of Dissonant Europeanisation in Spatial Policies* p. 2631

## **I processi storici di organizzazione del territorio e l'evoluzione del pensiero geografico**

- Introduzione di* PAOLA PRESSEDA p. 2645
- CARLO GEMIGNANI, ANNA GUARDUCCI, LUISA ROSSI, *Paesaggi della costa ligure-toscana in età napoleonica: lo sguardo strategico del Genio francese* p. 2649
- CAMILLO BERTI, *Dinamiche e forme dell'organizzazione territoriale nella montagna toscana dalla fine del Settecento ai giorni nostri. Un caso di studio* p. 2659
- NICOLA GABELLIERI, *Leggere e trasformare: il Piano generale di bonifica e trasformazione fondiaria come fonte storico-geografica* p. 2669
- EMILIA SARNO, *La 'questione' Mezzogiorno e la fucina geografica napoletana tra la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento* p. 2677
- MARIA LUISA STURANI, *I saperi geografico-cartografici al servizio della costruzione dello stato moderno: le riforme della maglia provinciale sabauda nel Piemonte del Settecento* p. 2685
- ASTRID PELLICANO, *Il Mezzogiorno dopo l'unificazione: una 'rivoluzione' e la fine di un Regno. Aspetti della riarticolazione della maglia amministrativa territoriale* p. 2693

## **Prospettive di sviluppo rurale: attori, processi e politiche**

- Introduzione di* STEFANO DE RUBERTIS, MARILENA LABIANCA, EUGENIO CEJUDO GARCIA, FRANCISCO ANTONIO NAVARRO p. 2705
- JULIO A. ALVAREDO VÉLEZ, NASSER REBAÏ, *Factors of Vulnerability of Peasant Communities and Territorial Dynamics in the Ecuadorian Andes: An Analysis from the Province of Azuay* p. 2711
- MARINA BERTONCIN, ANDREA PASE, DARIA QUATRIDA, STEFANO TURRINI, *L'attrito dell'innovazione. Processi di trasformazione del gigante idroagricolo del Sudan: la Gezira* p. 2719
- EUGENIO CEJUDO, JOSÉ CAÑETE, FRANCISCO NAVARRO, *Reparto territorial desigual de los fondos del Eje LEADER en Andalucía. 2007-2013* p. 2729
- MARCO BROGNA, VALERIA COCCO, FRANCESCO MARIA OLIVIERI, *Multifunzionalità e reti di impresa nel Lazio* p. 2739
- STEFANO DE RUBERTIS, EUGENIO CEJUDO GARCÍA, MARILENA LABIANCA, FRANCISCO NAVARRO VALVERDE, ANGELO BELLIGGIANO, ANGELO SALENTO, *Innovazione e sviluppo rurale nell'approccio LEADER. La situazione della Puglia (Italia) e dell'Andalusia (Spagna) nel ciclo di programmazione 2007-2013* p. 2749
- NICOLA GALLUZZO, *Lo sviluppo rurale in Romania attraverso l'analisi delle traiettorie di crescita* p. 2757

## **Ripensando il ruolo della Geografia sociale. Approcci multi-metodo e partecipazione**

- Introduzione di* ISABELLE DUMONT p. 2767
- MARCO PICONE, FILIPPO SCHILLECI, *Le insidie dell'orto urbano. Processi partecipativi e derive neoliberiste a Palermo* p. 2769
- ISABELLE DUMONT, *"Street-artizzazione" delle città contemporanee: dalle periferie trascurate al museo globalizzato* p. 2777
- MARTINA TISSINO DI GIULIO, *Arte di strada al Trullo, tra colori e Street Poetry* p. 2783
- RAFFAELE CATTEDRA, GIANLUCA GAIAS, *Costruzioni territoriali e migrazione. Spazi del sacro e identità religiose a Cagliari* p. 2789
- MARINA BERTONCIN, ANDREA PASE, DARIA QUATRIDA, *Prossimità e lavoro di campo: quando e come il "dove" conta...* p. 2797
- EMANUELA GAMBERONI, ANGELA ALAIMO, *Ricerca sul campo e pratiche riflessive: i confini del coinvolgimento* p. 2805
- ANNALISA COLOMBINO, *Verso una geografia meno antropocentrica. Animal geographies: temi e metodi di ricerca* p. 2813
- LORENA ROCCA, *I suoni dei treni in Canton Ticino. Un esercizio di memoria collettiva tra ricerca geografica ed artistica* p. 2817
- MAURIZIO MEMOLI, SILVIA ARU, *Video-frammenti da uno spazio margine* p. 2827

## **Spazi organizzati, spazi geopolitici e luoghi di pratica urbana: i diversi significati dei luoghi dello sport**

- Introduzione di* ANNA MARIA PIOLETTI p. 2837
- ANNA MARIA PIOLETTI, *Gli stadi in una prospettiva territoriale: dai Mondiali di Italia '90 al futuro. Alcune riflessioni sul caso di Torino* p. 2843
- GIANMARCO NAVARINI, SIMONE TOSI, *La città di San Siro e i suoi abitanti. Verso una genealogia dei territori del derby* p. 2851
- GIAN LUIGI CORINTO, CECILIA LAZZAROTTO, ANNA MARIA PIOLETTI, *Geography of Football Fan Clubs in Italy* p. 2857
- CONCETTINA PASCETTA, *Prime riflessioni sui luoghi del ciclismo nelle 100 edizioni del Giro d'Italia* p. 2867
- RACHELE PIRAS, *Le tappe sarde del 100° Giro: trampolino per uno sviluppo territoriale, turistico e sportivo* p. 2875
- STEFANO CELON, *Rethinking Places Through off Road Triathlon. Between Village and Rural Space: The Case of Xterra Scanno* p. 2883

## **Studi insulari in geografia: oltre l'isolamento e la vulnerabilità?**

- Introduzione di* STEFANO MALATESTA, FEDERICA CAVALLO p. 2893
- MARCELLO A. FARINELLI, *Corsica e Sardegna: due isole vicine o un arcipelago invisibile?* p. 2897
- DEBORAH PACI, *Insula mentis: l'insularità come strumento di rivendicazione politica* p. 2905

STEFANIA STANISCIÀ, <i>Apologia of Islands</i>	p. 2915
FEDERICA LETIZIA CAVALLO, <i>Ma che genere di isola è? L'insularità come archetipo femminile dall'età classica al Cinquecento</i>	p. 2919
GIOVANNA DI MATTEO, <i>Immigrazione e turismo in un contesto microinsulare. Sperimentazioni di responsabilità turistica a Lampedusa</i>	p. 2927
MARTINA GAGLIOTI, ALESSANDRO CECILI, STEFANO DONATI, <i>Applicativi GIS come strumenti di gestione e fruizione del patrimonio ambientale nell'Area Marina Protetta delle Isole Egadi</i>	p. 2935
<b>Territori e turismi: un binomio multidisciplinare</b>	
Introduzione di NICOLETTA VARANI, ANTONELLA PRIMI	p. 2943
NICOLETTA VARANI, <i>Dal turismo sostenibile al turismo sostenibile PER lo sviluppo</i>	p. 2947
SIMONE DE ANDREIS, <i>Friburgo, Green city: un modello di turismo sostenibile?</i>	p. 2957
JAKUB TACZANOWSKI, <i>Vecchie ferrovie per nuovi turismi. Le possibilità di valorizzare il patrimonio di trasporto su rotaia per il turismo sostenibile. Alcune riflessioni dall'Italia e dalla Polonia</i>	p. 2967
IVAN ŠULC, <i>Environmental Impacts of Tourism on the Eastern Adriatic Coast. The Case of South Dalmatia, Croatia</i>	p. 2977
GIOVANNA GALEOTA LANZA, <i>Le aree protette come attrattori di flussi turistici. Il Parco Nazionale del Vesuvio e l'effetto spillover nell'area vasta</i>	p. 2991
MARCELLA DE FILIPPO, DELIO COLANGELO, ANGELA PEPE, LIVIO CHIARULLO, <i>Crescita sostenibile di una destinazione attraverso un Mega Evento: le ricadute intangibili di "Matera Capitale Europea della Cultura 2019"</i>	p. 3001
ANTONELLA PRIMI, <i>Turismo esperienziale e territori: le «Mappe esperienziali per l'innovazione territoriale e il turismo» a Monastero Bormida (AT)</i>	p. 3011
LUCIA SIMONETTI, <i>Turismo esperienziale nei centri storici. Il caso "Vascitour" a Napoli</i>	p. 3021
ANDREA ROSSI, MARINA MARENGO, <i>Questioni di impronte letterarie: fra turismo e processi di patrimonializzazione territoriali</i>	p. 3029
PAOLO MACCHIA, <i>Il turismo: nuova forma di sviluppo per le aree marginali della collina toscana</i>	p. 3037
FRANCESCA SORRENTINI, <i>Il turismo industriale tra nuovi modelli di consumo e dinamiche di sviluppo locale</i>	p. 3047
FRANCO BOCHICCHIO, <i>Turismo enogastronomico e gusto. Tra ricreazione e ri-creazione</i>	p. 3057
GUIDO AMORETTI, <i>Turismo senior: dai soggiorni climatici all'invecchiamento attivo</i>	p. 3065
DIANA SPULBER, <i>Il turismo sociale in un mondo in evoluzione: il caso russo (il caso della Federazione Russa)</i>	p. 3071
ENRICO BERNARDINI, <i>Le potenzialità di un Museo di Antropologia per la promozione turistica sul territorio</i>	p. 3081

FABRIZIO FERRARI, *Capitale territoriale e turismo nelle aree interne: riflessioni teoriche e proposte metodologiche* p. 3089

BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA, *Competitività e governance della destinazione turistica. Riflessioni teoriche ed evidenze empiriche* p. 3097

### **Hidden Tourism: Challenges of Unconventional Tourism Mobility**

*Introduction* by ANNA IRIMIÁS p. 3107

GÁBOR MICHALKÓ, ANNA IRIMIÁS, KATALIN JUHÁSZ-DÓRA, NOÉMI ILYÉS, *Social Media Picture Analysis to Explore Hidden Tourism Potentials of Green Energy Plants* p. 3109

SARA BELOTTI, *Il turismo "sommerso" tra sharing economy e condivisione degli spazi come nuova forma di accoglienza: il caso del Sebino* p. 3115

### **Un approccio geografico alle politiche pubbliche: teorie e pratiche**

*Introduzione* di ANDREA GUARAN, MARIA PREZIOSO p. 3129

MARIA PREZIOSO, *Barometro geografico. Sfide al cambiamento nella geografia italiana* p. 3131

ALESSANDRO LETO, *Analyses and Perspectives on the Contribution given by the Principles of Sustainable Development to the European and Italian Policies of Cohesion and Territoria. Development from 1992: A Geographical Approach* p. 3137

DANIELE IETRI, FLORA PAGETTI, *Unità territoriali delle politiche pubbliche: una definizione delle inner peripheries* p. 3145

PATRIZIA ROMEI, *Aree metropolitane e politiche di competitività sostenibile verso le inner areas: un'applicazione al caso toscano* p. 3151

ELENA DI BLASI, ALESSANDRO ARANGIO, *Gli indicatori territoriali come strumento di coesione nella gestione del fenomeno migratorio* p. 3161

CLAUDIO GAMBINO, *Rifugiati, oltre le logiche emergenziali: nuove policy geografiche a sostegno del decision maker* p. 3169

MICHELE PIGLIUCCI, *Una rivoluzione attesa e mai realizzata. Note per un approccio geografico alle politiche per il Mezzogiorno* p. 3177

TERESA AMODIO, *Capitale territoriale e Cultural Heritage* p. 3185

CARMEN BIZZARRI, *La valorizzazione del patrimonio culturale nelle politiche di coesione nella valutazione di impatto territoriale mediante STeMa* p. 3193

MARCO MAZZARINO, GIUSEPPE BORRUSO, *Politiche pubbliche territoriali innovative: il problema dei gap informativi geografici e la loro integrazione nella pianificazione strategica nel campo della logistica – i risultati di un caso studio nel Veneto* p. 3201

LORENZA SGANZETTA, *Geography of "Sustainability" within the Urban Food Policies* p. 3211

NADIA MATARAZZO, *Le reti della ricerca e dell'innovazione nelle regioni con ritardo di sviluppo: il caso del PON "R&C" 2007-2013 in Campania* p. 3217

GIANNI PETINO, LUCA RUGGIERO, *La dimensione urbana della coesione. Geografia e sviluppo urbano sostenibile integrato nelle politiche per la creazione di orti urbani nelle città di Grenoble e Catania* p. 3225

DANIELE CODATO, SALVATORE EUGENIO PAPPALARDO, SERENA CALDART, ALESSANDRO MARCOZZI, ROBERTO SAITTA, MAURA ZANATTA, ALBERTO DIANTINI, FRANCESCO FERRARESE, FEDERICO GIANOLI, MASSIMO DE MARCHI, <i>Lasciare il petrolio nel sottosuolo e yasunizar la tierra. Analisi multicriteriali e sistemi informativi geografici a supporto delle politiche pubbliche sul cambiamento climatico e la transizione energetica</i>	p. 3233
ANDREA GUARAN, NADIA CARESTIATO, <i>La partecipazione nella pianificazione del paesaggio: significati e valenze</i>	p. 3243
ENRICO MICHELUTTI, <i>Consumo di suolo e generazione di politiche pubbliche: strumenti per l'esplorazione della questione</i>	p. 3251
GIAN PIETRO ZACCOMER, <i>L'analisi territoriale socio-economica a supporto della predisposizione di un Piano Paesaggistico Regionale: il caso del Friuli Venezia Giulia</i>	p. 3259
GIANNI PETINO, <i>L'analisi geoeconomica per la valorizzazione delle vocazioni produttive delle aree interne siciliane. Il caso della Valle del Simeto</i>	p. 3267
MARGHERITA CISANI, <i>Pianificazione e paesaggi del quotidiano: oltre i valori, le esperienze</i>	p. 3275
GIANDIEGO CÀRASTRO, FAUSTO MARINCIONI, <i>Un approccio geografico ai processi partecipativi</i>	p. 3285
<b>Waterfront urbani. Riterritorializzazione e nuove centralità identitarie</b>	
<i>Introduzione di</i> GIACOMO BANDIERA	p. 3293
BARBARA DELLE DONNE, <i>Il waterfront urbano di Napoli: nuove connessioni tra terra e mare</i>	p. 3297
ANTONELLA ROMANELLI, <i>Waterfront tra sostenibilità ambientale e riqualificazione urbana</i>	p. 3305
GIACOMO BANDIERA, <i>Waterfront urbani mediterranei. Costruzione narrativa dell'identità comunitaria, riterritorializzazione ed empatia territoriale</i>	p. 3313
<b>Panorami logistici. Nuove geografie del mondo globalizzato</b>	
<i>Introduzione di</i> NICCOLÒ CUPPINI, MATTIA FRAPPORTI, MAURILIO PIRONE	p. 3323
NICCOLÒ CUPPINI, <i>Verso un mondo che si fa città. Appunti preliminari sulla metrica logistica dell'urbanizzazione planetaria</i>	p. 3329
MATTIA FRAPPORTI, <i>Nuove geografie d'Europa. Origini e traiettorie dello "spazio logistico europeo"</i>	p. 3339
MAURILIO PIRONE, <i>Gig Economy, piattaforme digitali e nuova logistica metropolitana</i>	p. 3347



LUOGHI ABBANDONATI, LUOGHI RITROVATI.  
PERCORSI IN ITALIA E ALTROVE



ALICE GIULIA DAL BORGO<sup>1</sup>

## INTRODUZIONE

*Paesologi, abandonologhe, urban explorers* sono forse questi i neologismi che in anni recenti più spesso ritroviamo tra le pagine di riviste e quotidiani, sui siti *web*, tra gli *amici* e nei *like* dei *social network*. Nomi nuovi e recenti a testimoniare un interesse cresciuto e crescente per un fenomeno, quello dei luoghi abbandonati, che recente non è se non nel suo accadere diffuso e più intenso degli ultimi trent'anni. Il fascino decadente emanato da borghi storici, ville, aree industriali dismesse, insediamenti e strutture agrarie non più produttive, nosocomi, singoli edifici e financo paesaggi non più abitati attrae numerosi estimatori che, seguendo percorsi esplorativi diversi per tipologia e per livello di approfondimento, scoprono, visitano, censiscono, mappano, analizzano, acquistano, fotografano, dipingono, raccontano, ascoltano i luoghi che, per motivi e in tempi differenti, sono stati abbandonati<sup>2</sup>.

Come accennato poco sopra, quello dell'abbandono dei luoghi non è certo un fatto nuovo: la storia dell'umanità ci mostra come i cambiamenti ambientali, socio-culturali, tecnologici, economici e politici dei gruppi umani abbiano portato, e sempre porteranno, a tralasciare i luoghi fino a quel momento abitati e utilizzati<sup>3</sup>. Negli ultimi anni, tuttavia, si è riscontrato un aumento rilevante, se non preoccupante, del numero dei luoghi abbandonati connesso non solo a quelle dinamiche storiche e socio-economiche che in Italia hanno preso l'abbrivio con l'intensificarsi, nel secondo dopoguerra, dei processi di industrializzazione e terziarizzazione, legandosi a doppio filo ai movimenti migratori, sia interni che internazionali, ma anche, in epoca post-moderna, alla dismissione di strutture e spazi produttivi industriali e agricoli nonché all'urbanizzazione e al consumo di suolo. Secondo le stime più recenti<sup>4</sup>, sono circa 6000 i borghi, tra i quali sono compresi i paesi, gli alpeggi e gli stazzi, con meno di 5000 abitanti (il 70% dei Comuni italiani, dove abita soltanto il 17,2% della popolazione)<sup>5</sup>. Di questi 6000 borghi, almeno la metà è a rischio di estinzione in quanto completamente o quasi disabitata. Una situazione, questa, rinvenibile su tutto il territorio nazionale, da nord a sud e da ovest a est, ma che diventa dilagante soprattutto in alcune regioni del centro e del meridione: le aree interne di Toscana e Marche, la Basilicata, l'intero arco appenninico meridionale, dall'Abruzzo, alla Calabria, attraverso il Molise.

Il fenomeno dell'abbandono dei luoghi che contraddistingue l'epoca attuale si caratterizza come fortemente eterogeneo, vario e complesso e, dunque, sarebbe più corretto parlare di abbandoni, al plurale, piuttosto che di abbandono, al singolare, dei luoghi: parti determinate degli insediamenti urbani, i centri storici montani che si sono spopolati a causa dell'emigrazione o di eventi naturali catastrofici (quali sismi, alluvioni, frane...), le aree periferiche delle grandi città così come edifici dismessi in zone urbane centrali, beni storico-architettonici collocati in territori di elevato valore paesaggistico, palazzi destinati a ospitare uffici, infrastrutture interrotte nel corso della loro costruzione o mai utiliz-

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Milano.

<sup>2</sup> A conferma di ciò, si pensi a come il fenomeno dell'abbandono dei luoghi sia divenuto *topic* ormai virale sui principali canali web, sia tradizionali che social: le pagine dei principali motori di ricerca risultano, infatti, essere migliaia quando si inseriscono parole chiave come abbandono, borghi/paesi/luoghi abbandonati.

<sup>3</sup> Scaramellini, 2016, pp. 33-50.

<sup>4</sup> WWF 2013.

<sup>5</sup> Secondo i dati sulla popolazione residente al 9.10.2011 (ISTAT).

zate, aree di scavo e prelievo di inerti, terreni incolti, aree dismesse, ex cantieri. Sono molte le tipologie di luoghi abbandonati, a conferma di un fenomeno dalle geografie mutevoli poiché nuovi casi si aggiungono o si sottraggono, grazie a interventi di recupero e riutilizzo, definendo in tal maniera un esteso arcipelago dai confini incerti e in continua evoluzione<sup>6</sup>. Diventa pertanto necessario, nell'approcciarsi all'analisi dei luoghi abbandonati, utilizzare strumenti di indagine quali-quantitativi, che permettano di definire tassonomia e distribuzione del fenomeno, nonché proposte e adozione di politiche condivise in grado di mitigare gli effetti di quella che da più parti viene considerata una vera e propria emergenza di territori e paesaggi<sup>7</sup>. Emergenza che trova manifestazioni tangibili derivanti dalle conseguenze che i fenomeni di abbandono hanno sui territori e che sono legate non solo ai rischi che le strutture pericolanti manifestano, ma che sono anche relative a inquinamento dei suoli, che diventano spesso discariche abusive, o a crolli e frane evidenti laddove versanti montani non vengano più coltivati (è il caso dei terrazzamenti, ormai incolti, sorretti da muri a secco che franano), a degrado del paesaggio (si pensi agli ecomostri costruiti e abbandonati sulle coste o in aree di pregio naturalistico, storico, paesaggistico), a senso di spaesamento e a forme di utilizzo che si collocano al limite della legalità, ponendo non pochi interrogativi in termini di sostenibilità ambientale, sociale, economica e istituzionale.

Le tematiche sopra ricordate scaturiscono dalle ricerche condotte, dal 2015 a oggi, dal Laboratorio Permanente sui Luoghi dell'Abbandono (di seguito L'ABB), attivo presso il Dipartimento di Beni Culturali e Ambientali dell'Università degli Studi di Milano. Nel corso di un biennio, i membri del L'ABB hanno organizzato e coordinato attività didattiche quali seminari, giornate di studio e progetti formativi interni destinati a tre studenti (due iscritti al Corso di Laurea Magistrale in Valorizzazione Culturale del Territorio e del Paesaggio e uno al Corso di Laurea Triennale in Scienze Umane del Territorio, dell'Ambiente e del Paesaggio), nell'ambito di una collaborazione istituzionale con il Centro studi PIM (Programmazione Intercomunale Area Metropolitana) di Milano. Tale collaborazione ha permesso di partecipare attivamente alla definizione e implementazione di un atlante/censimento dei luoghi abbandonati presenti nel territorio della Città metropolitana di Milano. I membri del L'ABB hanno, inoltre, individuato nuove linee di ricerca nell'intento di indagare alcuni elementi e aspetti specifici dei luoghi abbandonati e di fornire una vera e propria metodologia di analisi. La prima linea, avviata in seguito alla collaborazione citata poco sopra, è dedicata al censimento e catalogazione dei luoghi abbandonati, con particolare riferimento alla Città metropolitana di Milano e con l'obiettivo di redigere un vero e proprio *Atlante*: ad oggi sono stati censiti e catalogati 760 luoghi abbandonati individuati in 39 Comuni tra Milano e il suo hinterland. La seconda linea è dedicata al tema della percezione dei luoghi abbandonati con l'obiettivo di conoscere, tramite la somministrazione di un *Questionario*, il livello di consapevolezza degli studenti universitari sul tema dei luoghi abbandonati, con particolare riferimento al contesto urbano frequentato, seguendo un percorso che dalle immagini conduce alla concettualizzazione, attraverso differenti strumenti percettivi<sup>8</sup>.

La sessione qui proposta si propone di approfondire il tema dell'abbandono dei luoghi alla luce di alcune domande di ricerca: attraverso quali paradigmi concettuali ed epistemologici è possibile approcciare il tema dei luoghi abbandonati? Quali sono le opzioni alternative all'abbandono? Lungo quali vie e attraverso quali strumenti (normativi, economici, culturali) un luogo abbandonato può tornare a vivere e ad avere senso per la nuova *comunità* ivi insediatasi e per i suoi visitatori?

Per trovare risposte alle domande di ricerca, gli Autori, attraverso approcci e prospettive differenti ma complementari, hanno saputo cogliere tutta la complessità di un fenomeno in divenire, in grado di

<sup>6</sup> Garda, 2016, pp. 71-93.

<sup>7</sup> Alcuni approfondimenti di tali tematiche sono offerti dagli Autori del volume collettaneo curato da Dal Borgo, Garda, Marini, 2016.

<sup>8</sup> Per maggiori informazioni si rimanda alla pagina Facebook del L'ABB: <https://www.facebook.com/labunimi/>.

generare paesaggi-icona della crisi – culturale, sociale, economica, politica – che sta investendo l'epoca attuale, e per il quale si rendono necessari nuovi strumenti di codifica e interpretazione. A partire da una definizione stessa di *luogo*, in contrapposizione alla sua negazione, il *non-luogo*, sulla quale Stefania Palmentieri si sofferma, mettendo in luce *il concetto di luogo quale spazio identitario, relazionale e storico* e i rischi connessi alla perdita dei luoghi, soprattutto in contesti di elevato pregio storico-territoriale, allorquando si affiancano a essi i non-luoghi, in un processo di sostituzione quali centri di aggregazione sociale. Giungendo, in seguito, alla definizione di luogo abbandonato che, come ci ricorda Andrea Marini, tenga conto della dimensione esistenziale del rapporto uomo-Terra, indebolito dai processi globalizzanti di sradicamento e annullamento delle identità, e che conduca a un ripensamento del *senso dei luoghi* e dell'abitare umano nella direzione di *nuovi atti territorializzanti*. Ciò anche alla luce del rinnovato impegno che le Nazioni Unite hanno manifestato, attraverso l'Agenda 2030 siglata nel 2015, nella realizzazione di insediamenti umani che siano davvero sostenibili e che, a parere di chi scrive, vanno ripensati secondo sei importanti principi guida: comunità, resilienza, energia da fonti rinnovabili, economia locale e circolare, riuso e riciclo, attivismo culturale e politico. Insediamenti dunque che, come suggerisce Leonardo Porcelloni, *ospitino forme di rigenerazione che non siano soltanto di luoghi ed edifici abbandonati, ma anche delle relazioni sociali interrotte o perdute, che hanno reso il luogo in questione quel luogo. L'eterogeneità della rigenerazione, è bene sottolinearlo, presuppone nuovi modelli di sviluppo, volti all'inclusione sociale e alla partecipazione* attraverso l'utilizzo di dispositivi efficaci e la realizzazione di progetti socialmente innovativi e partecipativi.

Ecco allora che, come afferma Emanuele Garda, «la dismissione di un tracciato ferroviario, se accompagnata da un progetto di riuso, può configurarsi come l'occasione per ospitare nuove pratiche d'uso e rigenerare interi territori», secondo un nuovo approccio al riuso sostenibile di infrastrutture esistenti, come sta accadendo in alcune regioni italiane e non solo. Franca Battigelli, infatti, ci mostra tutta l'efficacia del recupero di alcune ferrovie dismesse negli Stati Uniti attraverso processi virtuosi di partecipazione da parte delle comunità locali, secondo il modello *rails-to-trails*, che ha permesso il raggiungimento di risultati che l'Autrice definisce «straordinari perché relativi al mantenimento e al riutilizzo di un patrimonio infrastrutturale di rilevante valore, al mantenimento della memoria e del passato industriale del luogo e alla promozione di forme di rivitalizzazione territoriale attraverso il turismo sostenibile».

Ed è proprio attorno alla rigenerazione in chiave turistica che, in molti casi, ruotano le azioni di recupero dei luoghi abbandonati, come ci illustra Eleonora Guadagno attraverso l'analisi del caso di Apice Vecchia, dove «il dinamismo dell'imprenditorialità e l'attivismo delle amministrazioni locali, quali enti intermedi in grado di dinamizzare i processi economici, comunicare con gli enti superiori e favorire il coinvolgimento di tutta la comunità», hanno generato processi virtuosi, sebbene ancora in divenire, così come illustrato da Flavio Lucchesi nel suo studio dedicato ai progetti di valorizzazione territoriale portati avanti dal National Trust australiano. Dall'emisfero boreale a quello australe, afferma efficacemente Maria Laura Gasparini, nonostante le difficoltà economiche e culturali che preludono alla realizzazione di interventi di rigenerazione e di recupero della memoria locale, di una cosa si può star certi: «i luoghi abbandonati non muoiono mai, vivono di una loro fisicità, alimentano i ricordi, continuano a costituire un irriducibile elemento di identità».

È con tale convinzione che, ringraziando i nostri Autori per aver voluto contribuire alla Sessione con interventi densi e mai banali, ci auguriamo che da questo consesso si possa partire per costruire nuove reti di ricerca e di collaborazione scientifica e culturale.

**Riferimenti bibliografici**

Garda, E., (2016), *Le molteplici forme dell'abbandono. Un'esplorazione nei territori densamente abitati*. In: Dal Borgo A.G., Garda E., Marini A., (2016), *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Mimesis, Milano-Udine, pp. 71-93.

Scaramellini, G., (2016), *Dall'horror vacui allo studium vacui. Lo spazio vuoto come normalità (e forse necessità) per la vita umana sulla Terra*. In: Dal Borgo A.G., Garda E., Marini A., (2016), *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Mimesis, Milano-Udine, pp. 33-50.

STEFANIA PALMENTIERI<sup>1</sup>

## I NON LUOGHI COME NUOVI LUOGHI DI AGGREGAZIONE DELLA SOCIETÀ POST-MODERNA

### 1. *Luogo e non-luogo*

Amplissimo è lo spettro semantico del termine “luogo”, utilizzato in molte discipline, dalla geometria alla astronomia, dalla retorica alla logica. L’approccio geografico di Marc Augé (1994, pp. 34-63) attribuisce al luogo tre caratteristiche essenziali: essere identitario, in grado quindi di supportare l’identità di chi lo abita; essere relazionale, capace di stabilire una reciprocità dei rapporti tra gli individui, funzionale ad una comune appartenenza; essere storico, in grado di mantenere viva la consapevolezza delle proprie radici in chi lo abita. Queste prerogative, tuttavia, presuppongono una società sostanzialmente sedentaria, un microcosmo dotato di confini ben definiti, di luoghi circoscritti e tradizionali. Pur mantenendo qualità intrinseche, il luogo, dunque, si definisce anche per la percezione<sup>2</sup> che di esso hanno gli *insiders*.

Un ruolo centrale nel processo della percezione è rappresentato dai simboli, punti di riferimento nel territorio e nella cultura, con cui l’individuo si relaziona e che la semiotica definisce come *segni* e dei quali studia il senso (significazione). Quando Charles Sanders Peirce (1931-1935) sosteneva l’esistenza, accanto agli *indici* e alle *icone*, di una terza categoria di segni, i *simboli*, li definiva *segni arbitrari* poiché il loro rapporto col significato è sancito da una legge che esula da qualsiasi logica di causa-effetto. Il simbolo vale non tanto per quello che dice, ma piuttosto per quello che lascia oscuro, vago e indeterminato. In questo senso, esso va inteso come metafora, il cui significato varia nel tempo e nelle culture. Secondo la teoria di Peirce sui processi di significazione, o *semiosi*, il segno è considerato come la risultante dell’interazione di tre elementi: l’oggetto, il segno-significante (*representamen*) e il segno-significato (interpretante). Il segno, dunque, può essere qualsiasi cosa che susciti un’interpretazione: un’immagine, un rumore, una melodia, un gesto, un sogno. Affinché un elemento funga effettivamente da segno, deve essere percepito come tale ed entrare in relazione con un oggetto, producendo nella mente del soggetto una rappresentazione mentale che stabilisce la relazione tra quel segno e quell’oggetto. L’oggetto è, quindi, ciò a cui rimanda il segno attraverso l’interpretante: esiste a prescindere dal segno ma è conoscibile solo per mezzo del segno, può essere percepibile o immaginabile. Si tratta del significato che una persona attribuisce ad un segno; l’interpretante è un’idea o un pensiero che interpreta il segno e lo collega all’oggetto; esso è dunque soggettivo e incostante. Un segno, infatti, non produce sempre lo stesso interpretante: due individui differenti potranno avere, di uno stesso segno, due interpretanti diversi, ma anche uno stesso individuo che incappa in un segno

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Napoli Federico II.

<sup>2</sup> Per “percezione” si intende il processo psichico che opera la sintesi dei dati sensoriali in forme dotate di significato. Ci può essere un primo livello legato agli effetti immediati ed elementari del contatto dei recettori sensoriali con i segnali provenienti dall’esterno, e un secondo livello che corrisponde all’organizzazione dei dati sensoriali in un elaborato finale da parte dell’intero organismo. Tutto contribuisce a creare nella nostra mente l’idea del luogo, anche perché in realtà il luogo è essenzialmente un’idea, l’idea che coloro che lo abitano si fanno del loro rapporto con il territorio, con i vicini e con gli altri (Augé, 1994).

due volte, a distanza di tempo potrebbe produrre due interpretanti diversi<sup>3</sup>.

Al concetto di “luogo” si lega anche, per antitesi, quello di “non-luogo”, che non va inteso come luogo che non esiste, bensì come spazio che non è né identitario, né storico né relazionale. In sostanza si tratta di luoghi non antropologici che si sviluppano nell’epoca che chiamiamo *Postmodernismo* di fine ventesimo secolo e che vede il passaggio dalla fase postindustriale a quella della globalizzazione.

In particolare Augé sostiene che i non-luoghi sono il frutto della differenziazione dei simboli per effetto di tre forme di eccesso: “eccesso di tempo” dovuto ad una sovrabbondanza di avvenimenti del mondo contemporaneo; “eccesso di spazio” dovuto alla trasformazione accelerata del mondo contemporaneo che porta da un lato al restringimento del pianeta rispetto alla conquista dello spazio e, dall’altro, alla sua apertura grazie allo sviluppo dei mezzi di trasporto rapido; “eccesso di ego” dovuto al desiderio di individualità e auto-affermazione dell’uomo del nostro tempo. In altri termini, la vita moderna sarebbe caratterizzata da troppo poco o troppo tempo, troppo poco o troppo spazio e troppa voglia dell’uomo di ritenersi l’unico vero interpretante dei segni. Il prodotto dell’interazione tra questi tre elementi è all’origine dei “non-luoghi”, i quali necessariamente si collegano a tutto ciò che non è statico e tradizionale, ma è dinamico e in continuo mutamento. I non-luoghi per eccellenza sono quindi «tanto le installazioni necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni, quanto i mezzi di trasporto stessi o i grandi centri commerciali o ancora i campi profughi» (Augé, 1994). Aeroporti, stazioni e quindi treni, aerei e grandi centri polifunzionali rientrano in questa categoria, in quanto rappresentanti di un flusso di vita continuo, che viene e va, senza mai fermarsi; sono i luoghi di un’umanità che non ha più nulla di statico e tradizionale ma è sempre in mutamento. Tali strutture sono concepite per un utente generico, spersonalizzato, non per un individuo specifico e riconoscibile come diverso dagli altri. Nei non-luoghi domina l’indifferenza; tutti sono in un continuo transito, in spazi tra loro diversi, eppure così simili nel voler ostentare il progresso tecnologico attraverso insegne luminose, richiami visivi e sonori. I non-luoghi rappresentano, dunque, il frutto di una compressione di tempo e spazio che ha modificato il volto delle nostre città, asservendole alle esigenze umane, il risultato della combinazione di massificazione e globalizzazione, due fenomeni tipici dell’epoca post-moderna. L’eccesso di mobilità, sia fisica che virtuale, annulla lo spazio, la capacità di dargli significati, il diritto di renderlo significativo per se stessi: la società sta distruggendo la definizione tradizionale di “luogo”.

Anche i non-luoghi, come i luoghi, hanno, secondo Augé, dei soggetti che vi appartengono in modo del tutto peculiare: i rifugiati, che tagliano i ponti con il luogo di provenienza, in una duplice negazione. In una mobilità diversa, di sopravvivenza, di ricerca di luoghi che possano rappresentare il simbolo di una nuova vita. Tuttavia, nella ricerca di questi nuovi luoghi, si perde contatto anche con quelli vecchi e si entra in un limbo esistenziale dal quale è lecito ricavare solo frustrazione e alienazione: questa è la deformazione psicologica dei non-luoghi.

Le definizioni di luogo e non-luogo non sono, tuttavia, così nette come potrebbe sembrare. Lo stesso Augé sostiene che si tratta di due polarità sfuggenti poiché il luogo non è mai completamente cancellato e il non-luogo mai si compie totalmente, come è vero che spesso ogni cosa contiene in sé il suo contrario. Nessuno spazio è in assoluto un non-luogo ed il confine tra luogo e non-luogo è labile, al punto che, molto spesso, le due tipologie di spazio si sovrappongono. Le persone che lavorano quoti-

---

<sup>3</sup> Bisogna fare attenzione a non considerare l’interpretante come una persona che interpreta. La parola “interpretante” è una sorta di abbreviazione per “segno interpretante”, si tratta quindi di un segno mentale, mentre è l’interprete la persona che interpreta. L’interpretante di Peirce è un ulteriore segno che sorge dal rapporto tra il rappresentamen e l’oggetto immediato; come dire che un segno genera un altro segno attraverso un processo di interpretazione. Tale processo di generazione di un interpretante da un segno, e poi di un altro segno-interpretante successivo e così via, identifica un processo potenzialmente interminabile detto di semiosi illimitata.

dianamente e che intrattengono amicizie, relazioni e abitudini in un aeroporto, ad esempio, non percepiscono questo spazio come un non-luogo; similmente, un ipermercato può divenire un luogo d'incontro e aggregazione per i giovani delle periferie urbane, perdendo così la connotazione di spazio anonimo. Allo stesso modo, un treno che viaggia per migliaia di chilometri, può diventare lo spazio di socializzazione e creazione di amicizie per chi ne usufruisce ogni giorno. "Nella realtà concreta del mondo di oggi", afferma lo studioso francese, «i luoghi e gli spazi, i luoghi e i non-luoghi, si incastrano, si compenetrano reciprocamente. La possibilità del non-luogo non è mai assente da un qualsiasi luogo; il ritorno al luogo è il rimedio cui ricorre il frequentatore di non-luoghi». Tanto che Michael Foucault (1966, p. 65) parlava di *eterotopia*, uno spazio reale che si inserisce negli spazi reali 'ufficiali' ma se ne differenzia perché il suo senso sociale, i suoi simboli e significati non corrispondono a quelli del contesto spaziale di appartenenza. Si tratta di spazi presenti in tutte le culture e gruppi umani, che mutano caratteristiche al mutare delle relazioni con la cultura che li ha generati. Essi hanno due connotati principali: favoriscono visioni "altre" del mondo e allo stesso tempo sono ordinati, meticolosi e organizzati. Foucault contrapponeva inoltre il concetto di spazio *eterotopico* a quello di spazio *utopico* e, per spiegarne le differenze, usava come esempio lo specchio: esso «rappresenta ambedue in una sorta di esperienza combinata. C'è uno spazio senza luogo, virtuale, irreale in cui vedo me stesso dove non mi trovo, dove sono assente (utopia) e uno spazio reale ma contrapposto, in cui scopro la mia assenza dal punto in cui mi trovo, poiché mi vedo là». In sostanza le eterotopie sono «altri spazi, che non vediamo perché sono opachi, si mostrano difficilmente, non sono trasparenti». Sono, a tutti gli effetti, degli spazi reali, esistenti e, al pari dei non-luoghi, generano in noi dubbi e alienazioni. Ecco perché la discussione sul tema luogo-non-luogo non può rimanere confinata alla geografia culturale, ma deve necessariamente investire anche il campo della psicologia e, in particolare, quello relativo alla fenomenologia della solitudine dei nostri tempi. Questa solitudine è la deformazione paradossale della società postmoderna, in cui sembra che tutto venga creato proprio per combatterla: luoghi fisici e virtuali che comprimono tempi e spazi, che ci permettono di essere dove vogliamo quando vogliamo, e di comunicare con chi non avremmo mai immaginato.

Oltre ai non-luoghi, si possono individuare anche gli "iper-luoghi.", che non appartengono alla realtà oggettiva, ma che ci conducono a formulare visioni diverse da quelle imposte dai meccanismi di rappresentazione della modernità. Essi, infatti, non instaurano un rapporto univoco col significato, anzi ad uno stesso simbolo il soggetto può far corrispondere plurimi significati costruiti in rapporto a creatività e immaginazione. Si tratta quindi di spazi dalla simbologia plurivoca, non reali, anch'essi tipici dell'epoca postmoderna, in cui tempi e spazi si comprimono. Secondo Harvey (1990) gli iper-luoghi sono caratterizzati da un collage di simboli che crea «un effetto simultaneo, sovrapponendo effetti diversi in diversi tempi e spazi». La realtà che offrono è volatile poiché produce esperienze che durano *l'espace d'un matin* e muoiono in se stesse. Sono quelli che il poeta latino Lucrezio nel *De Rerum Natura*, chiama mondi di *simulacra*, come dei veli che, riproducendo le immagini delle cose, determinano percezioni e sogni (Vallega, 2003).

## 2. Iper-luoghi e non-luoghi in Campania

In questo paragrafo si cercherà di verificare l'applicabilità in alcuni casi della Campania dell'assunto di Augè appena esposto secondo cui «nessuno spazio è in assoluto un non-luogo ed il confine tra luogo e non-luogo è labile e molto spesso le due tipologie di spazio si sovrappongono».

Pur essendo ascrivibili alla categoria di non-luogo, il centro commerciale Vulcano Buono di Nola e quello di IKEA, nella periferia Nord di Napoli, si presentano, tuttavia, con caratteristiche totalmente diverse.

La posizione particolarmente accessibile di Nola, le ha conferito una vocazione funzionale di natura prevalentemente economica e commerciale: proprio in quest'area è attivo dal 1999 l'Interporto che oggi, con 200 aziende, rappresenta il polo distributivo di merci più importante d'Italia, il più grande del Sud Europa e uno dei maggiori a livello mondiale: oltre 2500 addetti e un giro d'affari stimato in 4 miliardi e mezzo di euro, in un'area di 2 milioni di metri quadri di cui 550000 coperti. L'Interporto può vantare, unico caso in Italia, una stazione ferroviaria collegata alla rete nazionale e gestita da RFI-FS; negli anni più recenti la sua attività si è estesa al commercio al dettaglio con la realizzazione del grande centro commerciale Vulcano Buono, il cui nome rimanda alla natura ludica della struttura, in contrapposizione a quella ben più offensiva del Vesuvio, di cui è la riproduzione in scala 1:50 (fig. 1).



Figura 1. Il Distretto *CIS-Interporto-Vulcano Buono*. Fonte: [https://it.wikipedia.org/wiki/Vulcano\\_buono#Interno](https://it.wikipedia.org/wiki/Vulcano_buono#Interno).

La complessa geometria della sua figura troncoconica è ottenuta intersecando i tre solidi di rotazione con una serie di tagli radiali che costituiscono gli ingressi, la cui dimensione varia in base alle differenti funzioni: di accesso pedonale, automobilistico, di carico-scarico merci. La struttura, in calcestruzzo armato, ha la forma di una collina artificiale che segue le sinuose forme del vulcano alle sue spalle e che si inserisce perfettamente nel suo contesto. Il progettista, Renzo Piano, descrive il Vulcano Buono come «un'interpretazione della cooperazione in chiave moderna» che non vuole essere «un triste shopping center ma una piazza, dove il vuoto è l'elemento di incontro tra le persone», piazza che si trasforma da vuoto costruttivo, per opera del cratere, a pieno di persone, idee, eventi, un focus visivo in costante dialogo con gli spazi coperti. Ci troviamo, quindi, di fronte ad un caso di non-luogo che, tuttavia, assume una connotazione sempre più vicina a quella del luogo, a conferma di quanto affermava Augè sulla labilità del confine tra i due concetti. Dall'analisi infatti, condotta attraverso la distribuzione di questionari ai frequentatori del Vulcano Buono, è emerso che la piazza del centro commerciale viene percepita come un vero e proprio spazio di aggregazione, soprattutto da parte dei giovani che abitano nei centri limitrofi, i quali preferiscono trascorrere il proprio tempo libero in uno spazio che, seppur anonimo rispetto ai luoghi tradizionali di aggregazione nei centri storici in cui risiedono, offre loro svaghi e divertimento. Questa riflessione suggerisce alcuni interrogativi: un non-luogo può, dunque, connotarsi come un *luogo* della post-modernità? È lecito pensare che, come nel caso appena illustrato, progettato da uno dei più grandi architetti dell'età contemporanea e diventato uno spazio culturale, un non-luogo possa essere considerato un bene culturale di domani e, come tale, debba essere tutelato? C'è un dato che non va trascurato: proprio a partire dalla realizzazione di que-

sto centro commerciale, si è assistito ad uno svuotamento del centro storico di Nola da parte della popolazione più giovane che preferisce trascorrere il proprio tempo libero presso il Vulcano Buono. Solo in occasione di eventi particolarmente sentiti, come la Festa dei Gigli, a giugno, il centro storico si rivitalizza. Di fronte alla inarrestabilità del processo di trasformazione territoriale che vede la creazione di nuovi *luoghi* e l'abbandono di quelli tradizionalmente definiti tali, emerge la necessità di valorizzare i beni culturali dei centri storici per evitarne l'impoverimento di significato e della loro tradizionale funzione di referenti dell'identità e della memoria della collettività. Elaborare nuove strategie di marketing territoriale con le quali promuovere eventi che attirino l'interesse verso questi territori e ne rilancino l'immagine, potrebbe essere un punto di partenza per rivitalizzare storia, tradizioni, identità locale e, soprattutto promuovere lo sviluppo economico.

Altro esempio di *non-luogo*, che tuttavia si presenta molto diverso da quello appena esposto, è rappresentato dal centro commerciale IKEA, nella periferia Nord di Napoli. Diverso dal precedente perché molto più omologato e standardizzato, sia negli aspetti formali che funzionali. Ovunque si trovi una sede della catena, la forma è sempre quella di un grande cubo, senza alcun aspetto distintivo, con gli stessi colori e la stessa scritta cubitale sulla facciata (fig. 2). Anche la distribuzione degli spazi interni è omologata: al piano superiore lo showroom dei mobili e degli ambienti interamente arredati, a quello inferiore il mercato, dedicato ai complementi d'arredo, il Self Service per il ritiro di alcuni articoli, le casse, un ristorante e una "Bottega Svedese" che vende prodotti tipici della gastronomia scandinava.



Figura 2. IKEA, Napoli. Fonte: [www.bing.com](http://www.bing.com).

Lo spazio rimane spersonalizzato, i visitatori anonimi, eppure, anche in questo caso, seppure in modo diverso dal precedente, la sua a-storicità non rende questo centro commerciale un *non-luogo tout court*. Nel caso specifico di IKEA, quando si acquista uno dei suoi prodotti, si porta nello spazio vissuto ed identitario, nel *luogo* per eccellenza – la propria casa – un pezzo di *non-luogo*. Ancora una volta appare la labilità del confine tra le due realtà: il *non-luogo* si compenetra nel *luogo* e diventa *luogo antropologico* ed il *luogo-casa* rischia di spersonalizzarsi, di perdere unicità, di trasformarsi in *non-casa*, casa di qualcun altro.

L'Aeroporto di Napoli-Capodichino rientra, invece, in quella categoria particolare di *non-luoghi* che Harvey (1990) chiama "iper-luoghi", *non-luoghi della mobilità e del turismo*. Intitolato all'aviatore

Ugo Niutta, è l'aeroporto più grande dell'Italia meridionale e il secondo, dopo quello di Catania-Fontanarossa, per numero di passeggeri complessivi. Si trova in una zona densamente abitata tra i quartieri San Pietro a Patierno, Secondigliano e Poggioreale denominata Capodichino. Il traffico passeggeri è in continua crescita: dai 4.053.791 passeggeri del 2001 si è arrivati ai 6.163.188 attuali con variazioni percentuali sempre positive di anno in anno, a fronte di un aumento delle rotte e degli interscambi.



Figura. 3. Aeroporto di Capodichino, interno. Fonte: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Napoli\\_2009\\_13\\_%28RaBoe%29.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Napoli_2009_13_%28RaBoe%29.jpg)

La struttura esterna dell'edificio e le sue gallerie interne (fig. 3) lo rendono molto simile ad un centro commerciale, con negozi franchising comuni agli altri aeroporti, con gli stessi articoli che contribuiscono a rendere questi spazi omologati e spersonalizzati, luoghi senza tempo e senza riferimento al territorio in cui ci si trova svincolati dalle comuni coordinate spazio-temporali, dove ognuno rimane sconosciuto e dove i tempi si dilatano o si stringono all'improvviso fino alla percezione di un tempo fermo.

In questo caso, a differenza dei precedenti, il confine tra luogo e non-luogo – o meglio “iper-luogo” – è netto e non lascia spazio al vissuto, alla storia, all'identità.

### *Conclusioni*

I grandi centri commerciali hanno ormai la capacità di attrazione di una località turistica di grande prestigio. Il Mall of America, il più grande degli USA, ad esempio, conta 40.000.000 di visitatori all'anno provenienti da ogni parte del mondo: i giapponesi lo includono, addirittura, all'interno dei loro circuiti turistici. Perfino la Northwest Airlines offre viaggi a prezzi scontati a coloro che vi si recano e ogni anno circa 5.000 autobus hanno come destinazione uno dei centri della catena.

Una ricerca effettuata in Italia su un vasto campione di studenti delle scuole superiori (Lazzari, Jacono, 2010) ha mostrato come i centri commerciali siano uno dei punti di ritrovo d'elezione per gli adolescenti, che li pongono al terzo posto delle proprie preferenze d'incontro dopo casa e bar. Sflug-

gendo la retorica del non-luogo e ogni snobismo intellettuale, i giovani sentono il centro commerciale come un luogo vero e proprio, di frequentazione non casuale e non orientata soltanto all'acquisto, ma dove si può anche esprimere la socialità e incontrare gli amici. I non-luoghi sono quindi diventati lo specchio della società postmoderna: una società dinamica, mutevole e indifferente.

Resta da chiedersi quale sarà in futuro la funzione dei luoghi tradizionali. La riflessione che questo contributo vorrebbe stimolare è sulla nuova funzione relazionale che i non-luoghi stanno assumendo nella nostra società in cui la globalizzazione ha indotto una profonda omologazione di forme, significati e comportamenti.

### **Riferimenti bibliografici**

- Andreotti, G., (2008), *Riscontri di geografia culturale*, Artimedia-Trentini, Trento.
- Augè, M., (1994), "Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité", *L'Homme*, 34, 129, pp. 193-94.
- Bonazzi, A., (2011), *Manuale di geografia culturale*, Laterza, Roma.
- Dear, M., (2001), *The Postmodern Turn*. In: Minca C. (ed), *Postmodern Geography. Theory and praxis*, Blackwell, Londra.
- Foucault, M., (1966), *Les mots et les choses. Une archeologie des sciences humaines*, Gallimard, Parigi.
- Harvey, D., (1990), *The condition of postmodernity, an enquiry into the origin of cultural change*, Blackwell, Londra.
- Lazzari, M., Jacono, M., (2010), *Adolescenti tra piazze reali e piazze virtuali*, Bergamo University Press.
- Mercatanti, L., (2011), "Carl Ortwin Sauer e la geografia culturale contemporanea". In: Mercatanti L. (a cura di), *Percorsi di geografia tra cultura, società e turismo*, Pàtron, Bologna, pp. 111-123.
- Pierce, Ch.S., (1931-1935), *Collected Papers*, Harvard University Press, Cambridge.
- Sauer, C., (1931), "Cultural Geography", *Enciclopedia of the Social Sciences*, 6, pp. 621-624.
- Vallega, A., (2003), *Geografia Culturale, Luoghi, spazi, simboli*, UTET, Torino.
- Vallega, A., (2004), *Le grammatiche della geografia*, Pàtron, Bologna.



ANDREA MARINI<sup>1</sup>

## DI CHE COSA PARLIAMO QUANDO PARLIAMO DI LUOGHI ABBANDONATI. PROSPETTIVE SINTROPICHE DI UN PROCESSO ENTROPICO

### 1. *Presentazione di un'idea sintropica: fare ordine attraverso un segno*

Con il presente scritto si vuole tentare di dare una definizione o, per meglio dire, di chiarificare, per quanto possibile, il concetto di luogo abbandonato attraverso una lettura prospettica. Questo tipo di luoghi rappresenta un problema sempre più urgente e attuale per la contemporaneità e soprattutto per le discipline che si occupano di territorio, di ambiente e del rapporto tra l'uomo e la Terra. Le cosiddette "scienze dure" approcciano la questione attraverso strumenti tecnici e sguardi poco orientati; compito delle scienze umane, in questo caso, dovrebbe essere quello di riorientare e aiutare nella comprensione e la classificazione di tali luoghi, al fine di creare una struttura teoretica, una maschera interpretativa utile alla loro rivalutazione e riqualificazione. Non sono ancora state definite categorie vere e proprie per l'individuazione, la lettura e la classificazione di questo particolare tipo di luogo. Questi non sono definibili solamente come rovine o macerie o con il generale "luoghi abbandonati". Sono complessi, sono diversi o differenti, a volte unici, ma se ben osservati possono presentare caratteristiche comuni. Non sono dei punti semplici, non sono solamente dei perimetri o delle mura, ma strutture che raccontano la storia di un territorio, il suo presente e in essi è celato, probabilmente, anche il suo futuro. Seguendo questa linea, dopo una definizione di "abitare" riattualizzata nel contesto geofilosofico, approfondendo così il legame tra pensiero e territorio, si cercherà, attraverso l'insegnamento di Umberto Eco (Paolucci, 2017), di stilare i parametri per un'enciclopedia di questi luoghi, non per un fine meramente classificatorio, ma con l'intento di comprenderli prospetticamente dandone così una definizione aperta e progettuale. Il lavoro enciclopedico non è un qualcosa di statico, ma la creazione di un impianto che nel tempo si arricchisce di lemmi, li approfondisce, li trasforma e li ridefinisce. Un lemma, come forse tutto il linguaggio, ricordando quanto affermato da Peirce e ripreso da Eco (Paolucci, 2017), è una convenzione, un segno che dice qualcosa, ma che al contempo mostra qualcosa di ben più ampio e complesso. Del resto lo stesso Farinelli ci riporta in questa prospettiva, introducendo la complessità dell'unione tra orizzontale e verticale (Farinelli, 2016), ampliando le potenzialità dell'atto geografico demolendo e quindi trasformando le potenzialità del gesto cartografico, procedendo così al superamento delle dicotomie e allo scioglimento dei nodi che si creano nell'attività definitoria (Farinelli, 2003, 2009).

### 2. *Creare l'ordine: il gesto geografico come interpretazione*

In un'epoca di profondo sradicamento e annullamento delle forme e delle identità, attraverso il sempre più rapido spaesamento dell'uomo nei confronti di se stesso e della terra che abita, necessario è ritrovare un pensiero forte che ricollochi e riqualifichi l'uomo in questo rapporto. L'essere umano è

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Milano, Laboratorio Permanente sui luoghi dell'abbandono.

formatore, incisore, colui che pone radici, che ha radici e che conosce ed è conosciuto dal territorio che forma e abita. Come hanno scritto Deleuze e Guattari, «il pensare si realizza piuttosto nel rapporto fra territorio e terra» (Deleuze, Guattari, 2002, p. 77), invece che in una ripetizione del dualismo cartesiano che non ha nulla di dialettico, ma si perde in una scissione tra pensiero e realtà, soggetto e oggetto, uomo e terra. Queste due ultime particelle non sono elementi scissi e isolati, ma compartecipi di quella grande complessità che è il territorio. Entrambi i poli agiscono e continuano ad agire nel formare questo. L'uomo è essere che viene al mondo (Heidegger, 2007), nel quale deve imparare a muoversi e vivere, costruire e pensare, in sostanza abitare (Heidegger, 2007). L'abitare umano è formare, l'uomo è formatore di territorio che, a partire dalla lettura e dall'individuazione dell'ambiente in cui è possibile stabilire la propria Casa, si pone come modellatore e formatore della Terra a disposizione, la quale a sua volta risponde e reagisce alle sollecitazioni antropiche attraverso forme di resistenza e resilienza e risponde attraverso un atto che Deleuze e Guattari (2002) hanno chiamato "deteritorializzante"; la terra supera il territorio, così come l'uomo cerca di ristabilirlo, ma del resto «la terra non è un elemento tra gli altri: riunisce tutti gli elementi in un'unica presa, ma si serve dell'uomo e dell'altro per deteritorializzare il territorio» (Deleuze, Guattari, p. 77). Questo ricorda similmente i processi chiamati da Gilles Clément con il termine di "Terzo paesaggio", all'interno del quale si delinea questo rapporto dinamico e con-influente tra uomo e terra: dove la cura (territorializzazione) dell'uomo viene meno, la terra recupera il suo spazio con tutti gli elementi a disposizione (deteritorializzazione), dando nuova forma e dinamica a questo rapporto che non è solo pensiero, ma anche co-azione. Cercare di capire quale processo venga prima è indiscernibile: «il territorio e la terra sono due componenti di altrettante zone di indiscernibilità: la deteritorializzazione (dal territorio alla terra) e la riterritorializzazione (dalla terra al territorio); non si può dire quale venga prima» (Deleuze, Guattari, p. 77). Ciò che può e deve risultare chiaro è questo stretto legame tra terra e uomo nell'unione della forma territoriale e deteritoriale, perché solo così si può entrare nell'ottica che il pensiero non nasce nell'uomo indipendentemente dal contesto, ma da questo trae forme e stimoli che poi, nella sua trasformazione pratica, riapplica alla terra per la sua lettura e interpretazione. Del resto interpretare è un concetto che dà espressione a un rapporto reciproco in cui uno straniero si apre alla venuta dell'altro così e così reciprocamente. Interpretare è quindi dialogare, è un atto che genera dipendenza e compartecipazione. Singolarità che si incontrano, scontrano e danno origine a una nuova forma; è un processo generativo e genetico, perché ciò che ne risulta è una sintesi tra le due parti. Una ferita è tale perché è formata da due labbra e da un vuoto che viene riempito nel tempo della loro unione.

### 3. Un pensiero gestuale. Lo sguardo geofilosofico

Ciò che si palesa come necessario è il ripensamento dell'abitare umano sulla Terra, in quanto il processo di territorializzazione messo in atto ha portato ad uno sfasamento degli equilibri, conosciuti, presenti nel globo terracqueo e questi stanno, via via, sempre più influenzando sull'esistenza dell'uomo e di tante specie di esseri viventi, sulla presenza di una bellezza così profonda e varia, su questo pianeta. Questa trasformazione, forse, doveva già avvenire, ma certamente l'uomo, con la sua attività, ha influenzato non poco questo processo, forse l'ha modificato tanto da renderlo un fenomeno globale non eco-sistemico, non ecologico, ma un prodotto meramente tecnico e antropico, quindi antroposistemico. Forse per questo ha senso parlare di una nuova epoca e dunque di *Antropocene*. Proprio nel momento in cui tutto questo si rende sempre più palese, nasce e cresce l'urgenza di una svolta, di un ripensamento e di un cambiamento del paradigma culturale che ha guidato l'agire umano, soprattutto negli ultimi 250 anni. Del resto, come ha pensato e scritto Ulrich Beck, il mondo attuale è incomprensibile, anzi esso si presenta come processo in divenire che continuamente evolve attraverso l'ordine e il caos, subendo un processo metamorfico (Beck, 2017). La metamorfosi non è un processo determini-

stico, non è evolutivo, non è positivo, ma nemmeno negativo, semplicemente è la messa in evidenza di una crisi e in quanto tale apertura di scenari e prospettive più o meno chiare e delineate (Beck, 2017, pp. 18-24). Proprio per questo, ritornare al pensiero e al suo legame con il territorio e la terra è urgente. L'uomo è un ente partecipante del mondo tra gli altri (Morton, 2010; 2013). Come ricorda Simon Springer: «we are connected to existence as equals, with none taking precedence over another» (Springer, 2016). La teoria geografica e anarchica di Springer ben si confà a questa visione, in quanto racconta l'estrema necessità di una revisione del paradigma che lega l'uomo alla terra, come l'uomo agli altri esseri e l'essere umano all'interno della propria specie.

La geofilosofia, seguendo l'ultima decodificazione di Caterina Resta (1996), si pone dunque il compito di riportare il pensiero alla terra, assumendo come orizzonte epocale in cui posizionare le proprie analisi quello del nichilismo. Si tratta quindi di ripensare in quest'ottica il senso dello spazio e dell'abitare umano - temi anche questi di chiaro interesse geografico - ricordando l'ammonimento nietzschiano circa il deserto che cresce. Si tratta, dunque, di ripensare e reinsegnare, soprattutto in chiave pedagogica il senso del buon rapporto con il mondo, ripartendo da quel processo di sradicamento (*Enttortung* per Schmitt e *Heimatlosigkeit* per Heidegger) in cui l'uomo è attualmente invischiato. Proprio per questo la geofilosofia è attenta e studia gli equilibri geo-politici stabilitisi con l'incedere e il procedere dell'epoca moderna, da intendersi quindi come un ripensamento e una riflessione sulle distribuzioni degli equilibri socio-politici che si stanno delineando nel nostro tempo.

All'intero di quest'ottica globale la geofilosofia si pone come modalità d'approccio in grado di riassumere, senza annullare, in sé le differenze insite e presenti nelle varie forme di pensiero e le varie culture che nell'epoca della globalizzazione si incontrano e rischiano di scontrarsi. Il pensiero geofilosofico vuole ripartire dalla pluralità costitutiva delle località, a varia scala, presenti nel globo, dalle loro formazioni e identità culturali che nel processo di capitalizzazione si stanno perdendo. Questo anche grazie ad «un'assunzione qualitativa dello spazio, nel rispetto delle sue peculiarità storiche, linguistiche e geografiche. Solo esse consentono ad uno spazio di diventare luogo, nel rispetto della sua propria irriducibile fisionomia. Ciò che tiene insieme e impedisce la dispersione dei luoghi, è poi un senso di appartenenza e di identità volta per volta più vasto, incessantemente aperto dal confronto con l'altro, che tuttavia non può essere imposto dall'alto, scaturendo sempre dal comune riconoscimento di somiglianze e differenze» (Resta, 1996).

Per fare questo la geofilosofia vede nel ripensamento radicale dell'origine un superamento delle ideologie estreme occludenti che dimenticano che ogni cosa ha un'origine molteplice e che quindi ogni origine è simbolica e che il reale è un punto d'incontro, una manifestazione spaziale del procedere delle cose, del loro divenire (Bonesio, Resta, 2010). Per questo incentiva al pensiero simbolico e ad un recupero dell'idea del mito quale narrazione simbolica del reale ripopolando, inoltre, la metaforologia simbolica che Deleuze e Guattari hanno usato per spiegare le particolarità e le complessità del mondo e dell'uomo. Uno dei progetti della geofilosofia, nell'unione tra geografia e filosofia, è quello della riscoperta del senso dei luoghi, cercando di ridestare un senso di appartenenza «senza di cui si può dare solo degrado e disagio» (Bonesio, Resta, 2010). Una dimensione cioè realissima, ma «al tempo stesso inattuabile in grado di consentire un diverso orientamento» (Resta, 1996). La geofilosofia «riconosce in ogni luogo un aspetto, un'espressione inconfondibile, un volto che ne manifesta il carattere singolare. Il fatto che si riconosca un'anima al paesaggio, comporta non solo l'apprezzamento del carattere intrinsecamente spirituale e simbolico di ogni sito, ma anche la consapevolezza di ogni possibile manomissione e abuso nei suoi confronti, funzionale tanto ad una logica di sfruttamento materiale, che di sfruttamento "estetico", qual è quello turistico. Quest'ultimo, in un'epoca di estetizzazione diffusa e di consumo di massa come la nostra, risulta tanto più minaccioso e distruttivo, quanto meno riesce a scorgere il paradosso dell'assunto sul quale si fonda: la fruizione garantita a tutti di una natura incontaminata» (Resta, 1996). Ogni luogo è quindi latore di identità storica, geografica, antro-

pica o più ampiamente ecologica, e da qui è necessario ripartire per riattualizzare il rapporto tra pensiero e terra, in luce delle trasformazioni geografiche e quindi anche filosofiche che il globo sta affrontando.

Si vede così il profondo e stretto legame tra il concetto di metamorfosi di Beck e la prospettiva di una nuova teorizzazione del rapporto tra uomo e Terra, soprattutto nell'ottica esposta qui nella prospettiva geofilosofica. Proprio in questa prospettiva si vogliono inserire i luoghi abbandonati quali luoghi che incarnano le dimensioni della crisi, della metamorfosi, ma allo stesso tempo di una nuova forma di territorializzazione prospettica in grado di mostrare dinamicamente sia il passato sia il presente, accennando alle ombre del futuro.

#### **4. *L'entrata nel labirinto: tracciare un percorso e trovare nuove strade***

Emerge ora l'urgenza di chiarire e inserire contestualmente il problema geografico e filosofico dei luoghi abbandonati, arrivando così al nucleo della questione.

Essi incarnano la crisi in quanto non hanno un ruolo realmente definito e in questo, nel vuoto culturale e scientifico che li circonda, non viene riconosciuto loro un valore, simbolico o reale che sia. Sono entità territoriali che affrontano la deterritorializzazione, riprendendo quanto detto in precedenza in riferimento a Deleuze e Guattari, e in questo subiscono uno slittamento di senso che rischia di cadere nel vuoto della sua assenza. Sono così un passo verso l'indeterminato. Così facendo, però, si aprono alle possibilità interpretative, mostrando, semioticamente, le possibilità sia filosofiche sia geografiche che si celano. Il vuoto non è assenza, dunque, ma possibilità, concentrazione, un buco nero geografico e concettuale – per richiamare una terminologia altra – ricco di possibilità, ma con tratti complessi che difficilmente possono essere compresi nella loro totalità con un semplice sguardo. Un processo di illuminazione che chiede tempo e fatica per essere colto e sviluppato. Proprio per questo mancano spesso di ruolo, come ricorda Sara Marini: «la mancanza di un ruolo chiaro di queste zone, comunemente letta come connotato negativo, rappresenta invece una forma di negatività con la quale la contemporaneità è chiamata a dialogare» (Marini, 2010, p. 47). Ciò che è negativo, per richiamare ancora una volta una visione postmoderna ed echiana, è un continuo richiamo a guardare oltre, a vedere in prospettiva. Nell'apparente vuoto di senso, si instaura l'apertura per un cambiamento prospettico, heideggerianamente una svolta. Rappresentano quindi possibilità, un patrimonio su cui installare e instaurare una progettualità futura. L'abbandono è un patrimonio completamente diverso (Broggini, 2009) e diversificato rispetto agli altri che "normalmente" si considerano tali. I luoghi abbandonati sono una biblioteca in cui l'uomo può andare a scavare, ma preventivamente vanno capiti, definiti e compresi nelle loro potenzialità e possibilità. La metamorfosi invadente che l'epoca attuale sta affrontando chiede chiavi di lettura nuove e dunque simboli nuovi. In questo caso la geografia, che deve affrontare in quanto scienza del presente quanto sta avvenendo, non dovrebbe mai dimenticare questa tipologia di luoghi, che sempre più si moltiplicano per quantità e qualità, variando e trasformando gli interrogativi e stimolandone di nuovi. Tali luoghi descrivono il paesaggio della "terra desolata" – parafrasando le parole di T. S. Eliot –, e se il paesaggio è espressione storica e culturale, quindi geografica, nonché evidenza estetica e geografica del rapporto tra uomo, ambiente e territorio (Marini, 2015), allora essi rappresentano il vuoto a perdere lasciato dalla cultura attuale. Quindi oltre alle cause note e più volte citate per la loro generazione, bisogna sottolineare e renderne evidente una "nuova", che spieghi perché essi stiano proliferando in modo esponenziale: la cultura. L'attualità, nel vuoto dell'abitare, dimentica, quindi abbandona i luoghi, generando e aumentando il fattore dell'abbandono che dunque risulta essere ben rappresentante di una cultura che ha perso il senso del limite e che programma, in modo attivo o passivo, l'annullamento dell'abitare – inteso come cura (Heidegger, 2007) – in favore di una dimenticanza unita alla ben più grave e diffusa programmazione dell'obsolescenza di

ciò che l'uomo crea (Marini, 2016). L'atto geografico si fa quindi decadente e come tutti i gesti e i simboli perde di efficacia e forza, seguendo la cultura e non imponendola, dunque dimenticando quanto l'uomo può imparare dalla terra. Si perde ogni forma e ordine in favore di uno spaesamento costellato di entità geografiche non definite. In questa prospettiva appare evidente la necessità di trovare termini utili per chiarire la definizione dei luoghi abbandonati, così da comprenderne la complessità e i valori, e capirne la portata storica in quanto figli esemplari di un'epoca, dunque l'afflato geo-culturale. Per fare questo si vuole portare all'attenzione un termine complesso che ben si sposa con quanto si è detto sino a qui. Si è accennato alla metamorfosi (Beck, 2017) e al prospettivismo del mostrare (Paolucci, 2017); questi due concetti sembrano in qualche modo richiamare l'idea sviluppata da Morton (2013) a partire dal termine "*hyperobject*" (iperoggetto)<sup>2</sup>. Ovviamente non si pretende di risolvere qui la disputa concettuale, ma si vuole provare ad aumentare la massa critica e concettuale attorno al problema dei luoghi abbandonati. Morton definisce l'iperoggetto qualsiasi elemento «relativo a cose massivamente distribuite nello spazio e nel tempo e in relazione con i fattori umani» (Morton, 2013, p. 1). Inoltre individua alcune caratteristiche che ben descrivono anche i luoghi abbandonati, così da qualificarli quali "iperoggetti". Un iperoggetto:

- 1) deve essere *viscoso*, cioè legato e relativo a più contesti, elementi e situazioni, quindi presentarsi in più occasioni e lasciare tracce costanti – evidenti o meno – (Morton, 2013, p. 27);
- 2) deve essere *non-locale*, cioè non deve essere individuabile in un solo punto nello spazio, quindi ogni sua parte deve ricondurre ad un oggetto più ampio e distribuito, quindi ad un iperoggetto (Morton, 2013, p. 38);
- 3) la sua *temporalità* non deve essere fissa ma "*ondulante*", cioè deve essere riscontrabile in più fasi e deve avere ritorni nelle varie epoche, senza per questo essere sempre stato riconosciuto come tale e ogni manifestazione temporale non sarà altro che un oggetto che si rifà ad un iperoggetto che partecipa ad una dimensione temporale differente (Morton, 2013, p. 55);
- 4) deve avere una sua regolarità e struttura, deve poter variare nelle sue forme di manifestazione sia per quantità sia per qualità eventuali, quindi deve possedere una propria forma di regolarità non per forza canonica, "noi possiamo vedere solamente delle parti degli iperoggetti" (Morton, 2013, p. 70) in un determinato spazio e tempo, quindi deve generare un effetto-zona, da quale si irradiano variazioni di tempo e spazio, almeno in una dimensione percettiva;
- 5) infine un iperoggetto deve essere "inter-oggettivo" (Morton, 2013, p. 81), cioè deve oscillare e collegare le sue manifestazioni non riducendone la complessità ad un elemento (manifestazione), ma richiamando di continuo gli altri e l'iperoggetto stesso. Gli oggetti sono risonanti tra di loro, in collegamento e in qualche modo partecipano uno dell'altro (Morton, 2013, pp. 82-84).

##### 5. Per un lessico sintropico: da luoghi abbandonati a luoghi interrotti

Dunque un luogo abbandonato può essere definito come il risultato di un gesto geografico identificabile con il termine di "iperoggetto" che sottende alla "metamorfosi del mondo" dicendo qualcosa dell'epoca attuale, mostrando però, assieme, più prospettive, in particolare quelle storiche, geografiche e filosofiche che insieme sottendono il passato, il presente e il futuro.

Ma ogni luogo di questo tipo giace in una sorta di *trance* progettuale e così facendo va a formare una varietà del paesaggio che parla di attesa e possibilità, di prospettiva, ma allo stesso tempo di sospensione, dell'interruzione che genera una complessità dando vita ai paesaggi dell'abbandono. Ma l'abbandono può essere causa di un'interruzione e un'interruzione di un successivo abbandono; cer-

---

<sup>2</sup> Per una trattazione più accurata del problema si veda Marini, 2016; Marini, Tolusso, 2016.

tamente tali luoghi parlano di latenza e giacenza, comunicano un'attesa più o meno manifesta. Proprio per questo, e per rendere meglio evidente il significato espresso dalla definizione appena data, si pensa che debba emergere maggiormente la multi-temporalità e spazialità presente in questi luoghi, nonché il carattere sospeso e l'essere-in-attesa che è tipico di ogni fenomeno complesso e d'apertura in cui emergono unitamente le possibilità e le criticità. A tal fine, e in conclusione, si vuole proporre come nuovo termine per designare questa varietà di oggetti geografici, quello di "luoghi interrotti", in quanto l'abbandono è la parte di un processo e non il destino che si cela nell'unione identificante di passato in quanto storia, di presente come traccia e futuro come prospettiva, il tutto al fine di una risoluzione, di una trasformazione o forse di una metamorfosi in grado di mostrare le possibilità.

### **Riferimenti bibliografici**

- Beck, U., (2017), *La metamorfosi del mondo*, Cupellaro, Laterza, Roma-Bari.
- Bonesio, L., (1997), *Geofilosofia del paesaggio*, Mimesis, Milano-Udine.
- Bonesio, L., (2007), *Paesaggio, Identità e Comunità tra locale e globale*, Diabasis, Reggio Emilia.
- Bonesio, L., Resta, C., (2010), *Intervista sulla Geofilosofia*, Diabasis, Reggio Emilia.
- Broggini, O., (2009), *Le rovine del Novecento. Rifiuti, rottami, ruderi e altre eredità*, Diabasis, Reggio Emilia.
- Clément, G., (2005), *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Deleuz, G., Guattari, F., (2002), *Che cos'è la filosofia?*, Einaudi, Torino.
- Farinelli, F., (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.
- Farinelli, F., (2009), *La crisi della ragione cartografica*, Einaudi, Torino.
- Heidegger, M., (2007), *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano.
- Marini, A., (2016), *Paesaggi interrotti. Un approccio geofilosofico al problema dell'abbandono*. In: Dal Borgo A. G., Garda E., Marini A. (a cura di), *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Mimesis, Milano-Udine, pp. 13-32.
- Marini, A., (2015), *Il territorio è la casa dell'uomo: il progetto umano da habitat ad eu-topia*. In: Dal Borgo A.G., Maletta R. (a cura di), *Paesaggi e luoghi buoni. La comunità e le utopie tra sostenibilità e decrescita*, Mimesis, Milano-Udine, pp. 31-44.
- Marini, A., Toluoso E., (2016), "Il concetto di "hyperobject" nella geografia contemporanea", *Glocalism: journal of culture, politics and innovation*, 3, 2016.
- Marini, S., (2010), *Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto*, Quodlibet, Macerata.
- Morton, T., (2013), *Hyperobjects. Philosophy an Ecology after the End of the World*, University of Minnesota Press, Minneapolis-London.
- Paolucci, C., (2017), *Umberto Eco*, Feltrinelli, Milano.
- Springer, S., (2016), *Anarchy is Forever: The Infinite and Eternal Moment of Struggle*. In: Ferretti F., Toro F., Barrera G., Ince A., (eds.), *Historical Geographies of Anarchism*, Routledge, New York, pp. X-XIII.

### **Sitografia**

- Resta, C., (1996), *10 tesi di geofilosofia*. In: Bonesio L. (a cura di), *Appartenenza e località: l'uomo e il territorio*, SEB, Milano, [http://www.geofilosofia.it/terra/Resta\\_geotesi.html](http://www.geofilosofia.it/terra/Resta_geotesi.html) (ultimo accesso 21/09/2018).

ALICE GIULIA DAL BORGO<sup>1</sup>

## RITORNO AI LUOGHI: IL CASO DEGLI ECO-VILLAGGI, TRA SCELTA ETICA E SOSTENIBILITÀ INSEDIATIVA

### 1. Note introduttive

Se si considera il tema dei luoghi abbandonati allargando lo sguardo alla dimensione sovranazionale, e accantonando per un momento l'ambito nazionale (che comprende anche quelli regionali e locali) ma con l'intenzione di riprenderlo nel prosieguo del contributo, ci si rende ben presto conto di come tale tema debba necessariamente essere ricondotto alla grande questione della sostenibilità, che travalica i confini degli Stati unendo tutti i Popoli della Terra nel difficile percorso che dovrebbe condurli al raggiungimento di obiettivi condivisi, permettendo la sopravvivenza dell'Umanità nel rispetto degli ecosistemi del Pianeta.

Il 25 settembre 2015 le Nazioni Unite approvano l'Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile indicando i 17 Obiettivi di sostenibilità (*Goals*), articolati in ulteriori 169 traguardi (*Targets*), da raggiungere entro il 2030. Si tratta di un accordo di estrema rilevanza, che supera la visione strettamente ambientale della sostenibilità, che fino a quel momento aveva avuto la prevalenza, ampliando la prospettiva alle altre dimensioni di equità sociale, efficienza economica e responsabilità istituzionale e impegnando i firmatari alla definizione di una strategia per il raggiungimento dei nuovi obiettivi, all'interno di un processo coordinato dall'ONU. Ai fini del nostro discorso sui luoghi abbandonati, riteniamo che dei 17 obiettivi di sostenibilità sia l'undicesimo quello da utilizzare come chiave interpretativa e analitica dei processi oggetto della presente indagine: come rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili entro il 2030 quando, secondo le stime, la popolazione mondiale raggiungerà gli 8 miliardi e 5 miliardi di individui vivranno in una trentina di megacittà, la maggior parte delle quali situate in Asia, Africa e America Latina<sup>2</sup>? E quali sono i valori da salvaguardare affinché la pianificazione di insediamenti sostenibili sia efficace e la loro realizzazione sia attuabile nel breve tempo che abbiamo a disposizione da qui al 2030?

Le risposte a simili quesiti non sono semplici da trovare e anche qualora vengano individuate le opzioni migliori, la loro attuazione non è certo cosa immediata né, tantomeno, il risultato è garantito. Fatta questa considerazione - piuttosto banale per la verità ma che è bene tenere a mente per non cadere in facili entusiasmi che condurrebbero a meri interventi di *bricolage* territoriale - ci pare di poter affermare, con una buona dose di convinzione derivante da un'approfondita analisi della letteratura in merito e da una esperienza di ricerca sul campo della quale si tratterà più avanti, che i valori da applicare per la realizzazione di insediamenti umani sostenibili siano di ricercare nei movimenti degli Eco-villaggi<sup>3</sup> e delle Transition Towns<sup>4</sup>, a seconda che il contesto sia prevalentemente rurale o più

<sup>1</sup> Università degli Studi di Milano.

<sup>2</sup> Rapporto Unicef 2012, "La Condizione dell'infanzia nel mondo 2012 - Figli delle città".

<sup>3</sup> Si veda il paragrafo 4 del contributo.

<sup>4</sup> Movimento culturale fondato tra il 2005 e il 2006 da Rob Hopkins, ambientalista inglese, con l'obiettivo di preparare le comunità ad affrontare le conseguenze del surriscaldamento globale e del picco del petrolio attraverso la diffusione di stili di vita e di forme di economia sostenibili, locali e circolari, e tramite il raggiungimento dell'autosufficienza energetica e produttiva secondo il principio della resilienza. Il fenomeno

marcatamente urbano.

Secondo Cristiano Bottone, cofondatore di Transition Italia, «possediamo tutte le tecnologie e le competenze necessarie per costruire in pochi anni un mondo profondamente diverso da quello attuale, più bello e più giusto. La crisi profonda che stiamo attraversando è in realtà una grande opportunità che va colta e valorizzata. Il movimento di Transizione è lo strumento per farlo»<sup>5</sup>. Orbene, quali sono i valori e i principi che possono contribuire al cambiamento di direzione proposti dai movimenti citati poco sopra? Di seguito proponiamo quelli che, a nostro avviso, accomunano entrambi.

1. Il recupero della dimensione comunitaria: è dalle piccole comunità, rurali o urbane che siano, che bisogna partire perché in esse è più facile trovare legami di solidarietà, di condivisione, di responsabilità e di cooperazione che facilitano la realizzazione di processi e iniziative sostenibili. Se il tema della sostenibilità va inevitabilmente affrontato alla scala globale, tramite la proposta di politiche sovranazionali condivise che tengano conto delle dinamiche mondiali in cui esso si inserisce, è alle scale regionali e locali che è possibile raggiungere risultati concreti e duraturi.
2. L'attitudine alla resilienza: come noto, in ecologia i sistemi resilienti sono quelli in grado di adattarsi ai cambiamenti, anche traumatici, prodotti da agenti esterni senza degenerare. La società industrializzata è caratterizzata da scarsissimi livelli di resilienza e questo fatto è dovuto alla sua forte dipendenza dal petrolio, fonte esauribile, oltreché gravemente inquinante. Da ciò discende l'urgenza di dotare le comunità locali di strumenti in grado di liberarle fin da subito da tale dipendenza, in modo da arrivare pronte al momento in cui le riserve disponibili di greggio saranno terminate.
3. L'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili quali solare, eolica, geotermica, marina, idroelettrica, da biomassa. Le tecnologie attuali hanno raggiunto livelli di produttività altissimi, in grado di sostituire quelle basate sullo sfruttamento del petrolio, e sempre più economicamente sostenibili, trovando così una crescente diffusione al livello locale, regionale e nazionale<sup>6</sup>.
4. Lo sviluppo di processi economici locali, circolari e sostenibili, che favoriscano la creazione di reti e di alleanze, che contribuiscano al sostentamento economico della comunità attraverso l'utilizzo di risorse locali, nel rispetto dell'ambiente e secondo nuove modalità: dalle forme di agricoltura sostenibile (biologica, biodinamica, permacultura), al commercio al dettaglio di prodotti a km zero, dai servizi per la collettività a quelli alla persona, dalla condivisione dei macchinari alle banche del tempo e così via<sup>7</sup>.
5. La capacità di riciclare, recuperare, riutilizzare oggetti e luoghi, che dovrebbe essere coltivata fin dall'infanzia, contribuisce non solo a uscire dalla tirannia del modello culturale consumista dell'usa e getta che ha contraddistinto fino a oggi le società industrializzate, ma anche alla riduzione della produzione di rifiuti e ad arginare il consumo di suolo che, almeno in Italia, è prevalentemente legato alla densificazione residenziale e alla costruzione di nuove aree industriali e commerciali, facendo rilevare tassi molto elevati, soprattutto in regioni già fortemente

---

delle Transition Towns è in costante crescita e, ad oggi, si contano circa 2000 realtà diffuse nel Regno Unito, in Irlanda, Australia, Nuova Zelanda e Italia.

<sup>5</sup> Fonte: transitionitalia.it, consultato il 13/08/2017.

<sup>6</sup> Secondo l'edizione 2017 del dossier di Legambiente dedicato ai Comuni rinnovabili, nel 2016 in Italia sono stati installati 396 MW di fotovoltaico, 282 MW di eolico, 140 di geotermico, 513 di bioenergie e 346 di mini-idroelettrico. Le rinnovabili hanno permesso di soddisfare il 34,3% dei consumi elettrici totali, in leggero calo rispetto agli anni precedenti per via della diminuzione della produzione idroelettrica (-8,9%). Ciononostante è significativo che in 10 anni la produzione da fonti rinnovabili sia passata da 51,9 a 106 TWh.

<sup>7</sup> Interessanti stimoli di riflessione si trovano, a tal proposito, nel volume scritto da Kate Raworth *L'economia della ciambella*, pubblicato in Italia nel 2017 da Edizioni Ambiente.

urbanizzate<sup>8</sup>.

6. L'attivismo culturale e politico, supportato dai membri della comunità che, attraverso processi partecipativi e decisionali consensuali, rispondono agli stimoli della società attuale, fornendo un'alternativa percorribile, proponendo modelli e stili di vita durevoli, impegnandosi nella diffusione di una nuova cultura della sostenibilità e dell'accoglienza, non solo all'interno del proprio luogo di vita, ma anche all'esterno, a partire dalle regioni circostanti. In questo senso ci sembra molto appropriata la metafora con la quale si definiscono le comunità presenti negli eco-villaggi e nelle Transition Towns: "yogurt-culture" che cercano di inoculare i fermenti della sostenibilità nelle bioregioni circostanti (Dawson, 2006).

Si tratta, dunque, di sei lati della sostenibilità che si chiudono in un esagono<sup>9</sup> all'interno del quale sorge l'insediamento sostenibile. Ogni lato costituisce un margine-cerniera, pronto ad aprirsi al territorio circostante e a formare un nuovo esagono, dal quale formarne un altro e un altro ancora, all'infinito, secondo un processo virtuoso di diffusione per contatto e prossimità.



Figura 1. Esagono della sostenibilità insediativa. Fonte: *concept* ed elaborazione a cura dell'autrice.

Ciascuno dei sei margini-cerniera che delimitano l'esagono della sostenibilità insediativa si apre al tema relativo ai luoghi abbandonati, sia singolarmente, partendo prima da un lato e poi coinvolgendo tutti gli altri (ad esempio la capacità di reagire di fronte a un evento naturale estremo, l'esigenza di far ripartire l'economia locale, la possibilità di riutilizzare edifici e spazi vuoti per accogliere nuovi abitanti etc.) in un processo che dà origine a reazioni a catena, sia partendo da più lati contemporaneamente ma, in ogni caso, innescando spirali virtuose dalla cui forza innovatrice dipende il destino dei

<sup>8</sup> Secondo il recente Rapporto di ISPRA su *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici* pubblicato nel giugno 2017, le Regioni che consumano più suolo in Italia sono Lombardia (12.96%) e Veneto (12.21%).

<sup>9</sup> La figura dell'esagono qui proposta, come intuibile, è una chiara citazione della Teoria delle Località Centrali elaborata nel 1933 da Walter Christaller.

luoghi. Nei prossimi paragrafi soffermeremo la nostra attenzione sugli strumenti normativi e applicativi che favoriscono il recupero dei luoghi in stato di abbandono.

## 2. Tornare ai luoghi: gli strumenti normativi e finanziari

Gli interessi diversi suscitati nei cittadini dalle dinamiche di abbandono dei luoghi, cui si è fatto riferimento nell'introduzione alla sessione, riguardano anche i rappresentanti del mondo istituzionale e politico che hanno contribuito ad accogliere in alcuni strumenti normativi l'istanza di recupero e ripristino di tali luoghi. Alla scala nazionale va in questa direzione la Legge n. 164, 11 novembre 2014: primo *Programma 6000 campanili*. Tra le tematiche toccate dal Programma 6000 Campanili si allineano varie tipologie di intervento: dalla qualificazione e manutenzione del territorio alla riqualificazione degli edifici esistenti passando per la riduzione del rischio idrogeologico. Ad oggi sono stati stanziati 200 milioni di euro. Inoltre, le Commissioni V (Bilancio, Tesoro e programmazione) e VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) si sono riunite il 30 giugno 2015 in comitato ristretto per definire le misure per il sostegno e la valorizzazione dei Comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché per stabilire deleghe al Governo per la riforma del sistema di *governance* delle medesime aree, per l'introduzione di sistemi di remunerazione dei servizi ambientali e per definire disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici, con particolare riferimento ai luoghi in abbandono.

Il lavoro delle Commissioni sopra citate si è concretizzato il 28 settembre 2016 attraverso l'approvazione alla Camera del Disegno di Legge che salva i piccoli comuni dall'estinzione: 5.585 paesi, pari al 70% del totale dei Comuni presenti sul territorio, per un totale di poco più di 10 milioni di italiani, caratterizzati da rilevanti processi di spopolamento e abbandono dei luoghi. La Legge n. 2541, approvata nel suo testo definitivo anche in Senato il 27 settembre 2017, prevede l'istituzione di un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2017 e di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2023, per lo sviluppo strutturale, economico e sociale dei piccoli Comuni in abbandono o a rischio di spopolamento, destinato «al finanziamento di investimenti diretti alla tutela dell'ambiente e dei beni culturali, alla mitigazione del rischio idrogeologico, alla salvaguardia e alla riqualificazione urbana dei centri storici, alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e degli istituti scolastici nonché alla promozione dello sviluppo economico e sociale e all'insediamento di nuove attività produttive»<sup>10</sup>. Secondo quanto stabilito all'Art. 1 della legge, «i piccoli Comuni possono beneficiare dei finanziamenti concessi ai sensi dell'articolo 3 qualora rientrino in una delle seguenti tipologie»:

- a) Comuni collocati in aree interessate da fenomeni di dissesto idrogeologico;
- b) Comuni caratterizzati da marcata arretratezza economica;
- c) Comuni nei quali si è verificato un significativo decremento della popolazione residente rispetto al censimento generale della popolazione effettuato nel 1981;
- d) Comuni caratterizzati da condizioni di disagio insediativo, sulla base di specifici parametri definiti in base all'indice di vecchiaia, alla percentuale di occupati rispetto alla popolazione residente e all'indice di ruralità;
- e) Comuni caratterizzati da inadeguatezza dei servizi sociali essenziali;
- f) Comuni ubicati in aree contrassegnate da difficoltà di comunicazione e dalla lontananza dai grandi centri urbani;
- g) Comuni la cui popolazione residente presenta una densità non superiore ad 80 abitanti per chilometro quadrato;

---

<sup>10</sup> Art. 3. Fonte: MIBACT.

- h) Comuni comprendenti frazioni con le caratteristiche di cui alle lettere a), b), c), d), f) o g); in tal caso, i finanziamenti disposti ai sensi dell'articolo 3 sono destinati ad interventi da realizzare esclusivamente nel territorio delle medesime frazioni;
- i) Comuni appartenenti alle unioni di comuni montani di cui all'articolo 14, comma 28, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, Comuni che comunque esercitano obbligatoriamente in forma associata, ai sensi del predetto comma 28, le funzioni fondamentali ivi richiamate;
- j) Comuni con territorio compreso totalmente o parzialmente nel perimetro di un parco nazionale, di un parco regionale o di un'area protetta;
- k) Comuni istituiti a seguito di fusione;
- l) Comuni rientranti nelle aree periferiche e ultraperiferiche, come individuate nella strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, di cui all'articolo 1, comma 13, della legge 27 dicembre 2013, n. 147<sup>11</sup>.

I Comuni abbandonati o fortemente spopolati potranno in tal modo tornare a essere luoghi in cui vivere e, dentro a quell'esagono della sostenibilità presentato nel paragrafo precedente, potranno decidere se diventare alberghi diffusi; potranno provvedere alla realizzazione di interventi di manutenzione del territorio e di prevenzione del rischio idrogeologico; potranno sostenere economicamente progetti di efficientamento energetico del patrimonio edilizio pubblico; potranno acquisire e rigenerare terreni ed edifici in abbandono restituendoli a usi sociali; avranno la possibilità di ristrutturare case cantoniere e renderle disponibili per attività di protezione civile, volontariato, promozione dei prodotti tipici locali e turismo; ancora, potranno progettare e realizzare itinerari turistico-culturali ed enogastronomici legati a forme di mobilità dolce, anche attraverso l'acquisizione di binari dismessi e non recuperabili all'esercizio ferroviario, da convertire in *greenways*.

Un altro strumento di grande importanza per il recupero dei luoghi abbandonati a scala nazionale è fornito dal progetto promosso dall'Agenzia del Demanio "Valore Paese. Cammini e percorsi", attuato in collaborazione con il MIBACT e il MIT, volto alla riqualificazione e riuso di immobili pubblici situati lungo percorsi ciclopedonali e itinerari storico-religiosi: case cantoniere, locande, masserie, ostelli, ma anche piccole stazioni, torri, palazzi storici, antichi castelli e monasteri verranno dati in concessione gratuita (per un periodo di 9+9 anni) a imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da soggetti fino a quarant'anni, oppure in concessione di valorizzazione fino a 50 anni ad operatori che possano sviluppare un progetto turistico dall'elevato potenziale per i territori. Il bando di selezione è online dal 24 luglio 2017. Il progetto "Valore Paese" prevede anche la riqualificazione dei fari e degli edifici costieri di proprietà dello Stato che possono essere recuperati e sottratti al degrado grazie a progetti imprenditoriali innovativi e sostenibili, nel pieno rispetto della tutela e salvaguardia del territorio attraverso la concessione di valorizzazione fino a un massimo di 50 anni. Nelle edizioni 2015 e 2016 sono state assegnate a imprenditori e associazioni 24 strutture costiere, pronte a rinascere secondo il modello di *lighthouse accomodation*. La terza edizione del bando è online dal 3 ottobre 2017, con scadenza 29 dicembre 2017.

Anche a scala regionale e comunale si stanno moltiplicando gli strumenti normativi e finanziari che permettono di restituire a nuova vita i luoghi abbandonati, proposti in partenariato tra istituzioni pubbliche e private. Non ci è possibile in questa sede, per motivi di spazio, citarli tutti e dunque, faremo solo qualche esempio, rimandando ad altro testo ulteriori approfondimenti. A livello regionale lombardo, Fondazione Cariplo ha lanciato nel 2016 il programma intersettoriale *Attivaree* mettendo a disposizione 10 milioni di euro fino al 2018 con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile delle aree interne del territorio, valorizzandone le risorse ambientali, economiche, sociali e culturali nel ten-

---

<sup>11</sup> Art. 1. Fonte: MIBACT.

tativo di arginare la tendenza allo spopolamento e aumentare l'attrattività per gli abitanti, per i nuovi residenti e per i potenziali investitori. Un altro gruppo di iniziative che citiamo riguarda tutti quei Comuni, spesso situati in territori montani a forte rischio di spopolamento, che facilitano l'arrivo di nuovi abitanti attraverso l'affitto o la vendita degli immobili vuoti a prezzi molto vantaggiosi o tramite la cessione a costo zero di stabili abbandonati, come accaduto in Val d'Ossola nel Comune della Valle Antrona o a Rima San Giuseppe, Comune situato a 1417 m. di altitudine in Alta Valsesia, o ancora a Bormida, Comune situato nella provincia di Savona a un'altitudine compresa tra i 420 e i 1386 m. sul livello del mare, dove il Sindaco ha anche proposto di premiare i ritorni attraverso un incentivo economico di 2000 euro. Sono tutti, quelli citati, progetti e strumenti che vogliono promuovere un processo di cambiamento facendo leva sulla collaborazione, sulla solidarietà e sul senso di appartenenza, anche di nuovi abitanti, a comunità e territori.

### 3. Tornare ai luoghi: gli strumenti applicativi

Come evidenziato nell'introduzione alla Sessione, le forme, i tempi e i modi dell'abbandono dei luoghi sono molteplici. Allo stesso modo, numerose sono le vie attraverso le quali *tornare ai luoghi*: quando tornare ai luoghi ha senso, per il luogo stesso e per le persone che vi tornano (vecchi o nuovi abitanti), quel legame che stringeva le persone a una casa, a una montagna, a un campo, a un albero, quel legame affievolito dalle migrazioni, spezzato da eventi catastrofici, dimenticato in qualche angolo di città torna a rinsaldarsi, a riacquistare vigore e nuovi significati. Ecco allora che diventa possibile «ritrovare i semi della vita proprio là dove l'uomo ha rischiato e rischia di smarrirsi, perdendo i suoi luoghi e il rapporto con essi» (Teti, 2014, p. 5).

Nel tentativo di fornire un breve quadro sulle modalità di ritorno ai luoghi, ben consapevoli di operare una semplificazione che ci pare tuttavia necessaria per questioni di limiti di spazio, iniziamo col dire che, in linea generale, le possibilità di restituire nuova vita ai luoghi abbandonati variano a seconda del contesto geografico-territoriale, ovvero a seconda che ci si trovi in un borgo storico, in ambito urbano/metropolitano oppure rurale, e a seconda delle risorse in esso presenti. Dagli anni Novanta dello scorso secolo a oggi, prima in maniera pionieristica e poi sempre più diffusamente, non si contano le iniziative che sono dedicate a riqualificare, recuperare, riutilizzare i luoghi abbandonati: attività di sensibilizzazione, progetti di ricerca scientifica, progetti di recupero e ristrutturazione, programmi di vario genere, movimenti di cittadini e associazioni. Impossibile, in questa sede, citarle tutte anche se un censimento sarebbe ormai assai opportuno da farsi, e non solo a livello italiano. Come nel paragrafo precedente, di seguito ci limiteremo a presentare sinteticamente le più diffuse. Al di là del contesto geografico-territoriale, le iniziative di recupero dei luoghi abbandonati possono essere distinte in un due grandi categorie: le azioni dirette o *site-specific*, che puntano sulla specificità dei luoghi, su prodotti e attività locali e sul concetto di *adaptive reuse*<sup>12</sup>, e le azioni indirette, che puntano sulla creazione di reti, locali, nazionali e internazionali, promosse da enti e associazioni di varia natura. In entrambi i casi, dal punto di vista della scala, le azioni e i progetti possono essere *puntuali*, ossia riguardare un singolo elemento del luogo in questione (un edificio, un campo); *diffuse* su più elementi del

---

<sup>12</sup> È questo un concetto che definisce pratiche di intervento volte a riutilizzare vecchie strutture per nuove attività, attraverso vie che possano stabilire un dialogo con le caratteristiche del luogo su cui l'intervento viene fatto. L'*adaptive reuse* considera non solo l'identità posseduta dai manufatti, ma anche il valore culturale che li lega, o li ha legati, alle comunità quale elemento determinante per ogni intervento progettuale di recupero. Secondo questo approccio, i progetti di riuso devono partire da azioni di recupero e messa in valore intese come *active-actions*, capaci di riattivare in modo sostenibile i luoghi e le comunità sui cui si interviene. Per ulteriori approfondimenti, si vedano Bassanelli, Postiglione, 2013.

luogo (più edifici, terreni, reti viarie); *lineari* quando si attuano su strutture che attraversano più luoghi (le reti ferroviarie dismesse, sentieri, tratturi, etc.); *areali* se dedicate a territori e paesaggi vasti.

Per quanto concerne i borghi storici, tra le azioni dirette di ripristino, valorizzazione, riuso possiamo citare progetti di Albergo diffuso o Paese albergo (tra i più noti, ricordiamo Sextantio, a Santo Stefano di Sessanio, nel Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga in Abruzzo), i borghi degli artisti (come quello di Bussana Vecchia, nell'entroterra di Sanremo, Liguria), gli ecomusei del paesaggio (diffusi su tutto il territorio italiano), gli eco-villaggi, dei quali si dirà nel prossimo paragrafo. Le azioni indirette, come affermato, hanno come obiettivo la creazione di reti che si pongono anche come "marchi di qualità": entrare a far parte della rete significa, infatti, aver rispettato i requisiti stabiliti dalla rete stessa e aver superato una serie di test e verifiche in loco. Tra le più note, ricordiamo la "Bandiera Arancione", marchio di qualità ambientale promosso dal Touring Club Italiano conferito ai piccoli Comuni dell'entroterra, e i "Borghi più belli d'Italia", associazione che promuove quei piccoli centri abitati che, nonostante siano caratterizzati da spiccato interesse storico-artistico, si trovano al di fuori dei circuiti turistici principali. Recentissima, infine, l'iniziativa di Airbnb che, in collaborazione con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, dedica alla promozione dei borghi italiani con il lancio del piano nazionale "Borghi italiani", attraverso il quale valorizzare i piccoli centri dell'Italia rurale e le comunità che, seppur in numero esiguo, ancora li abitano.

In ambito urbano/metropolitano le forme di recupero e riutilizzo di luoghi abbandonati o inutilizzati sono molteplici e vanno dal riuso temporaneo (sempre più diffusi, ad esempio, i *temporary shops*), al *co-housing*, che spesso si accompagna al *co-working* e, ancora, dalla restituzione di spazi di vario genere all'uso di collettivo per la creazione di orti urbani condivisi, spazio verde pubblico, centri di aggregazione, musei, biblioteche, scuole, etc., alla bonifica di aree industriali dismesse e di ex-cantieri a fini abitativi e/o di uso sociale.

Infine, in contesto rurale ed extra-urbano, le possibilità di riqualificare e valorizzare i luoghi abbandonati spaziano dalle fattorie didattiche, agli agriturismi, dalle attività agricole (spesso biologiche e alle quali si affiancano marchi di qualità come i presidi Slow Food), al semplice ripristino ambientale (generalmente di ex-cave e aree estrattive) atto a favorire il ripopolamento delle specie florofaunistiche locali.

Fatta questa differenziazione, va però detto che spesso ci si trova in presenza di forme miste di recupero e valorizzazione, che tengono conto delle peculiarità e delle risorse locali: un eco-villaggio può, ad esempio, essere sorto in un borgo storico, ma anche in contesto rurale come quello delle cascine, e presentare al contempo forme di *co-housing* e *co-working*, avere terreni coltivati a biologico oppure ospitare atelier artistici, anche solo temporaneamente, o essere sede di corsi legati al benessere psico-fisico della persona. Ciò che accomuna tutte queste forme di recupero, riqualificazione, valorizzazione è forse la volontà di soddisfare quell'esigenza che accompagna l'umanità fin dalla sua comparsa sulla Terra: trovare una casa, un riparo, un ricovero, un luogo dove stare bene, un luogo a cui appartenere. Non esiste una ricetta ideale, una formula magica che permetta di garantire il successo di un intervento di recupero, rigenerazione o riutilizzo: ogni luogo ha la sua anima, sta alla nuova comunità che vuole occupare quel luogo trovare la via giusta per intessere una relazione duratura e durevole con esso. Sono le comunità, antiche o recenti, che attraverso comportamenti individuali e decisioni condivise orientano l'evoluzione dei luoghi, nel bene e nel male. E, dunque, sono le comunità a dover «acquistare una consapevolezza di potere essere il principale soggetto per una riqualificazione diffusa, di quella verifica sulla possibilità di recupero anche attraverso il lavoro comune di quanto possa essere riutilizzato o naturalisticamente ripristinato» (Paolella, 2013, p. 10) Questa consapevolezza è buona garanzia di successo. Le comunità, tuttavia, non possono essere lasciate sole: i rappresentanti del mondo politico e istituzionale hanno la loro parte di responsabilità nel fornire strumenti normativi, urbanistici e finanziari innovativi, che favoriscano la cooperazione tra pubblico e privato anche

attraverso meccanismi incentivanti e premianti, nonché il necessario sostegno economico per l'attuazione dei progetti di ripristino dei luoghi.

#### 4. *Eco-villaggi e comunità intenzionali*

L'eco-villaggio può essere definito come una forma di comunità intenzionale<sup>13</sup> che basa il proprio stile di vita sui principi della sostenibilità ambientale, dell'ecologia, della permacultura e dell'agricoltura biologica. L'eco-villaggio è costruito secondo i principi del riuso, limitando gli impatti ambientali e utilizzando energia da fonti rinnovabili. Utopia concreta, *ecotopia* del XXI secolo, l'eco-villaggio si caratterizza per una spiccata tendenza all'autosufficienza, ponendosi come alternativa alle forme dell'abitare diffuse nella società postmoderna, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze delle persone che vi abitano, siano esse di tipo lavorativo, educativo, affettivo (Dawson, 2006).

Lo sviluppo delle comunità intenzionali<sup>14</sup>, nate da una spontanea adesione ideologica a un gruppo, non è un fatto recente: questo tipo di comunità è esistito, nel corso della storia, in varie società e culture. La novità che caratterizza le comunità intenzionali sorte in epoca moderna e post-moderna riguarda il fatto che esse, a partire dagli anni Quaranta del Novecento, abbiano cominciato, prima in Nord America e poi nel resto del mondo, a oltrepassare i confini locali e nazionali e a connettersi le une alle altre, fino a formare una rete composta da circa quattromila gruppi diffusi in tutto il mondo. Tali comunità si diversificano sia per quanto concerne la visione filosofica e spirituale alla quale aderiscono, sia per lo stile di vita che conducono, considerando come valore unitario su cui fondare la propria identità un approccio basato sull'aiuto reciproco, sul senso di appartenenza e sul lavoro cooperativo (Kunze, 2012). I membri delle comunità intenzionali si descrivono come gruppi di persone che hanno scelto di vivere insieme, sia in regioni rurali che in contesti urbani, in singoli edifici o in insediamenti diffusi, lavorando in maniera cooperativa per il raggiungimento di un obiettivo comune e che rifletta valori condivisi<sup>15</sup>.

Come affermato poco sopra, gli eco-villaggi sono abitati da comunità intenzionali che possiedono valori comuni messi in pratica in uno stile di vita ecosostenibile e fondato sulla condivisione. Va tuttavia sottolineato come tali forme insediative siano lontane dalle comuni nate negli anni Sessanta e Settanta del Novecento, caratterizzate da un ritorno alla natura e da un rifiuto della società del tempo che, a lungo andare, le aveva condotte a chiusure verso l'esterno fino alla loro scomparsa. Gli obiettivi dichiarati dai membri degli eco-villaggi, infatti, travalicano la volontà di condurre un'esistenza a contatto con gli ambienti naturali e rurali fino a comprendere il desiderio di cambiare la società contemporanea, fornendo alternative tangibili e concrete, invece che limitarsi a criticarla fuggendo da essa. Pertanto, tali comunità, a differenza delle precedenti, acquisiscono una dimensione che non è solo esistenziale, ma anche culturale, sociale, geografica e financo politica nel loro essere fondate su una visione alternativa della società, nella loro ricerca di modi di vivere con altre persone e con la natura, nella loro capacità di costruire coesione nella realizzazione di obiettivi condivisi<sup>16</sup> e attraverso forme

<sup>13</sup> Il termine compare per la prima volta nel 1948, durante una conferenza svoltasi in Ohio e organizzata da alcuni gruppi comunitari. Dal consesso nacque la Fellowship for Intentional Community.

<sup>14</sup> Con il termine di "comunità intenzionale" si fa riferimento a un ventaglio piuttosto ampio di casi che vanno dai kibbutzim ai progetti di co-housing, dagli eco-villaggi alle comuni di stampo politico o spirituale. In Europa si contano circa 400 comunità intenzionali (<http://www.eurotopia.de>).

<sup>15</sup> Cfr. [http://wiki.ic.org/wiki/Intentional\\_Communities](http://wiki.ic.org/wiki/Intentional_Communities) (ultimo accesso 10/09/2017).

<sup>16</sup> Nella maggior parte dei casi la coesione tra i membri della comunità viene mantenuta attraverso l'applicazione di processi decisionali partecipativi tra i quali si evidenzia una preferenza e diffusione per il metodo del consenso, altresì definito come processo decisionale consensuale, il cui scopo ultimo è quello di pervenire a decisioni che non rappresentino solo la volontà della maggioranza, ma che integrino la volontà

di vita comunitarie che prevedano la cura dei luoghi, nelle loro componenti biotiche e abiotiche e nei paesaggi che tali luoghi esprimono (Dawson, 2006; Kunze, 2012; Liftin, 2013).

Alla metà degli anni Novanta del Novecento si tiene presso la Findhorn Foundation, in Scozia, un simposio decisivo per il futuro degli eco-villaggi intitolato *Ecovillages and Sustainable Communities: models for the 21st Century* alla quale partecipano più di 400 persone provenienti da tutto il mondo. In seguito a questo evento, che ha permesso al movimento degli eco-villaggi di acquisire una nuova dimensione di autoconsapevolezza delle proprie capacità e del proprio ruolo negli anni a venire, nel 1996 viene presentata a Istanbul, nel corso della conferenza delle Nazioni Unite *Habitat*, la rete globale degli eco-villaggi (GEN – Global Ecovillage Network): una confederazione di comunità – al 2017 circa 10.000 – che a scala globale vive in maniera sostenibile, mettendo in comune idee e tecnologie, promuovendo programmi culturali ed educativi, comunicando attraverso newsletter e piattaforme online e contribuendo, attraverso la cooperazione globale e la partnership, alla diffusione di insediamenti sostenibili nel mondo (Dawson, 2006; GEN 2015). Negli anni successivi, GEN ha portato avanti le proprie azioni a livello macro-regionale: sono sorte, infatti, le reti di eco-villaggi GEN Africa, GEN Europe, Latin America CASA, North America GENNA, Oceania+Asia GENOA ciascuna, secondo le proprie peculiarità territoriali e culturali, impegnata nella transizione verso la sostenibilità. Sull'onda di quanto accaduto a Findhorn prima e a Istanbul in seguito, nel dicembre del 1996 nasce la Rete Italiana dei Villaggi Ecologici (RIVE) con l'obiettivo, da un lato, di coordinare le diverse realtà di eco-villaggi che costellano il territorio italiano e, dall'altro, di contribuire alla nascita di nuove. Alla RIVE aderiscono 22 villaggi ecologici, diffusi in larga parte nell'Italia settentrionale e centrale, vi sono inoltre 10 villaggi che si trovano in fase di transizione e altri 6 villaggi che si definiscono ecologici ma che al momento non aderiscono alla rete nazionale<sup>17</sup>.

#### 4.1. Un'esperienza sul campo a Torri Superiore

Nell'entroterra ligure, incastonato nel fondo della Val Bevera tra due catene che diradano direttamente nel mare, sorge l'eco-villaggio Torri Superiore (fig. 2): un antico borgo medioevale, compreso nel territorio comunale di Ventimiglia, a pochi chilometri di distanza dal confine con la Francia, inserito in un paesaggio caratteristico che trova nel terrazzamento la sua massima espressione. Stretto in un perimetro di 30x50 m., racchiude 150 vani, fra loro uniti da un intreccio di scalette, passaggi, vicoli e terrazzi. Questo luogo, per lungo tempo dimora di contadini e allevatori, ha attraversato un periodo di intenso spopolamento e di abbandono pressoché totale fino a quando, tra le fine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Novanta del Novecento, ha trovato nuova vita grazie ai primi *ritorni*.

La fisionomia attuale dell'eco-villaggio è stata raggiunta attraverso una lunga e complessa fase di acquisizione dei beni immobili, accompagnata dalla loro ristrutturazione. Oggi la vita e le attività vengono scandite e regolate da tre organismi tra loro cooperanti: l'Associazione Culturale Torri Superiore (ACTS), la comunità residente e la Società Cooperativa Ture Nirvane (SCTN) (D'Erm, 2009). L'ACTS nasce nel 1989 da un'idea di Gianna e Piero, una coppia di Ventimiglia che mirava a ricomporre la frammentarietà della frazione con l'intento di realizzarvi un esperimento sociale di vita comunitaria. L'associazione conta circa 30 membri ed è l'attuale proprietaria degli spazi comuni del villaggio.

---

di tutti, affinché quanto proposto sia cooperativo e non coercitivo.

<sup>17</sup> Per visualizzare sulla mappa la posizione degli eco-villaggi italiani: <http://ecovillaggi.it/rive/ecovillaggi.html>.



Figura 2. Veduta dell'eco-villaggio Torri Superiore. Fonte: scatto dell'autrice.

La comunità residente è composta da 12 adulti e 8 bambini, di cui 4 adolescenti e diversificata al proprio interno per età, nazionalità, livello di istruzione e genere. Si tratta di una comunità aperta a nuovi ingressi, che dopo un periodo di prova possono diventare residenti stabili di Torri Superiore.

La SCTN<sup>18</sup>, fondata nel 1999, per gestire il recupero edilizio e degli spazi agrari, è responsabile della "Casa per ferie", dotata di 19 posti letto e 70 posti a tavola. I membri delle tre entità hanno scelto di coordinarsi attraverso il "metodo decisionale del consenso. Tale *governance* ha trasformato l'eco-villaggio in un polo economico e culturale riconosciuto dalla stampa nazionale e internazionale<sup>19</sup>, frequentato da turisti, abitato da una comunità intenzionale numericamente stabile e ben inserita nel contesto in cui si trova. Il restauro – ultimato nel 2012 – ha comportato la conservazione e riqualificazione dei caratteri medioevali della struttura attraverso l'impiego di materiali naturali ed eco-compatibili, basate su interventi strutturali in armonia con l'ambiente circostante. La coltivazione degli orti e degli uliveti utilizza solo concimi organici. Anche per queste ragioni ACTS e SCTN sono membri della RIVE, di GEN e dell'Associazione Italiana di Permacultura (fig. 3).

<sup>18</sup> La Società Cooperativa Ture Nirvane s.r.l. impiega 4 residenti per la gestione del centro.

<sup>19</sup> Si vedano, ad esempio, Calder, 2006, pp. 7-8; Debenedetti, 2008, pp. 157-162; Leaf Christian, 2007, pp. 44-49, 75-77; Saint-Jours, Bierens de Haan, 2007, pp. 18-21.



Figura 3. Orto coltivato secondo i principi della permacultura. Fonte: scatto dell'autrice.

La ricerca sul campo<sup>20</sup> è stata articolata in tre momenti distinti, ma complementari, attraverso l'utilizzo di tre strumenti di indagine. Il primo dei tre strumenti utilizzati è costituito da una scheda di analisi del territorio e del paesaggio il cui obiettivo è stato quello di fornire un quadro sintetico e di immediata lettura del contesto analizzato. Particolare attenzione è stata dedicata agli elementi di degrado e di abbandono del paesaggio, nonché ai progetti di recupero, valorizzazione, rigenerazione e riutilizzo. Dalla scheda emerge come le terrazze agricole circostanti il borgo, in larga parte abbandonate, ne forniscano il tratto più evidente e spettacolare, sebbene anche la struttura stessa del villaggio esprima differenti insediamenti abitativi: le case di pendio, le case su fascia e i centri compatti.

Attraverso un'intervista semi-strutturata in profondità, il secondo degli strumenti di indagine utilizzati, rivolta a due membri-fondatori dell'associazione culturale, Lucilla e Massimo, è stato possibile cogliere la storia dell'eco-villaggio. L'intervista è stata organizzata in quattro sezioni: la prima mirava a indagare le fasi di ideazione del progetto culturale che ha portato alla nascita dell'eco-villaggio; la seconda era volta a comprendere le condizioni strutturali originarie del borgo e i metodi e gli strumenti della sua rigenerazione; la terza si soffermava sulla comunità residente, specialmente negli aspetti riguardanti la sua composizione e i rapporti con l'esterno – in particolare il paese limitrofo, Torri Inferiore,– e le caratteristiche del peculiare metodo partecipativo con cui essa gestisce l'eco-villaggio; la quarta parte, infine, esplorava le attività di sviluppo territoriale e sociale messe in atto dai residenti, con particolare attenzione alle forme di agricoltura sostenibile e di ecoturismo. Infine, si è voluto approfondire il tema ruotante all'offerta turistica dell'eco-villaggio attraverso il terzo strumen-

<sup>20</sup> Svolta nel corso del 2016, la ricerca è stata condotta assieme al collega Giuseppe Gambazza. I risultati della ricerca sono confluiti nel saggio scritto a quattro mani *From abandoned village to ecovillage: a sustainable tourism experience by the community of Torri Superiore* pubblicato in Dubois C., Firmino A., Kim D.-C., S. Schmitz (2017), "Balancing Heritage and Innovation: pathways towards the sustainability of rural systems"; BSGlg, 69.

to di indagine: un questionario sottoposto a un campione non rappresentativo di utenti "esterni" del borgo, i turisti, tradotto in tre lingue e diffuso telematicamente attraverso posta elettronica e *social media*. Le quattro sezioni che lo compongono hanno affrontato ciascuna un tema specifico (il viaggio, l'esperienza turistica, l'offerta turistica, i principi-guida della comunità ospitante), mettendo in luce come le diversificate pratiche di ospitalità vengano percepite positivamente dagli ospiti delle strutture, tutti concordi nel confermare un elevato livello di sostenibilità dell'esperienza vissuta a Torri Superiore, che non si è limitata a una semplice vacanza, ma a un vero e proprio momento di crescita personale.

L'analisi della letteratura e l'esperienza di ricerca sul campo, presentata poco sopra, hanno dimostrato come sia possibile operare scelte insediative, che comprendono anche le sfere esistenziali e spirituali, alternative rispetto i modelli proposti dalla società dei consumi e della globalizzazione. È probabile che eco-villaggi e Transition Towns non costituiscano le sole risposte alle domande poste dalla crisi attuale; tali movimenti forniscono tuttavia alcune risposte e, nell'era dell'Antropocene caratterizzata da numerose e dirompenti criticità ambientali, sociali ed economiche e da scarso tempo per risolverle, abbiamo bisogno di tutte le risposte possibili. Non è certo immaginabile che eco-villaggi e Transition Towns sostituiscano tutti gli attuali insediamenti, né è pensabile che ciascuna persona vi si trasferisca. Ciò che tuttavia è possibile attuare è applicare i principi di sostenibilità che da tali centri di innovazione si irradiano nelle nostre case, negli spazi pubblici, nei luoghi di lavoro, nelle scuole, adottando un atteggiamento di condivisione, di solidarietà e di empatia verso l'altro da sé e verso il Pianeta, prima che sia troppo tardi.

### Riferimenti bibliografici

- Arminio, F., (2013), *Verso la paesofia*. In: Flora N.; Crucianelli E. (a cura di), *I borghi dell'uomo. Strategie e progetti di riattivazione*, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 22-23.
- Bassanelli, M., Postiglione, G., (2013), *Active-actions strategies: adaptive reuse come processo di riattivazioni sostenibili*. In: Flora N., Crucianelli E. (a cura di), *I borghi dell'uomo. Strategie e progetti di riattivazione*, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 84-89.
- Callenbach, E., (1975), *Ecotopia*, Castelvechi, Roma.
- Calder, S., (2006), "The way to go", *The independent - Extra*, 7 Apr., pp. 7-8.
- Dal Borgo, A.G., Garda, E., Marini, A., (2016), *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Mimesis, Milano-Udine.
- Dal Borgo, A.G., Gambazza G., (2017), *From abandoned village to ecovillage: a sustainable tourism experience by the community of Torri Superiore*. In: Dubois C., Firmino A., Kim D.-C., Schmitz S., "Balancing Heritage and Innovation: Pathways towards the Sustainability of Rural Systems"; BSGLG, 69.
- Dawson, J., (2006), *Ecovillages. New Frontiers for Sustainability*, Green Books, Devon.
- Debenedetti, A., (2008), "Com'è verde il mio (eco)villaggio", *D la Repubblica*, 27 Sep., pp. 157-162.
- D'Erm, P., (2009), *Vivre ensemble autrement. Écovillages, habitat groupé, écoquartiers*, Ulmer, Paris.
- Hopkins, R., Astruc, L., (2016), *L'ecologia di ogni giorno, Terra, cibo, comunità. La Transizione, un nuovo modo di stare al mondo*, Emi, Bologna.
- Kunze, I., (2012), "Social innovations for communal and ecological living: lessons from sustainability research and observations in intentional communities", *Communal Societies. Journal of the Communal Studies Association*, 31, 1, pp. 50-67.
- Leaf Christian, D., (2007), "The 'ten most beautiful' communities in the world", *Communities*, 136, pp. 44-49, 75-77.
- Lifitin, K., (2013), "From me to we to thee: ecovillages and the transition to integral community", *Social*

*Sciences Directory*, 2, 5, pp. 64-78.

Litfin, K., (2014), *Ecovillages. Lessons for sustainable community*, Polity Press, Cambridge.

Magnaghi, A., (2000), *Il Progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.

Paoletta, A., (2013), *Riutilizziamo l'Italia: un grande progetto culturale e di partecipazione attiva*. In: Filpa A., Lenzi S. (a cura di), *Riutilizziamo l'Italia*, WWF, Roma, pp. 7-12.

Relph, E., (1976), *Place and Placelessness*, Pion, London.

Saint-Jours, Y., Bierens de Haan, C., (2007), "Vivre à Torri Superiore", *Écologique*, Apr-May, 38, pp. 18-21.

Tarpino, A., (2012), *Spaesati. Luoghi dell'Italia in abbandono tra memoria e futuro*, Einaudi, Torino.

Tarpino, A., (2016), *Il paesaggio fragile. L'Italia vista dai margini*, Einaudi, Torino.

Teti, V., (2004), *Il senso dei luoghi. Memoria e storia dei paesi abbandonati*, Donzelli editore, Roma.

Teti, V., (2017), *Quel che resta. L'Italia dei paesi, tra abbandoni e ritorni*, Donzelli editore, Roma.



LEONARDO PORCELLONI<sup>1</sup>

## ABBANDONO E RIGENERAZIONE SUL GEOPORTALE

### 1. Premessa

L'ampia quantità e qualità delle idee innovative, creative, astratte o pratiche, delle conoscenze e degli strumenti, non rappresentano un vero e proprio valore fin quando non trovano un punto d'incontro, uno spazio dove interagire e confrontarsi, entrare dunque in connessione. Pertanto, il gruppo, composto da competenze interdisciplinari (geografia, architettura, ingegneria, relazioni internazionali) che ha dato vita al progetto, trova la sua convergenza sulla rigenerazione delle risorse abbandonate mediante la connessione, condivisione e partecipazione. Infatti, tali risorse sono elementi fortemente trasversali e ricchi di significato che facilmente trovano spazio tra le varie discipline; inoltre, nella maggior parte dei casi sono strutture consunte e scheletriche, anche imponenti, inglobate dal nuovo tessuto continuando a rimanere sotto gli occhi di tutti e costituendo quello che viene definito il terzo paesaggio<sup>2</sup>, angoli del diverso che suscitano curiosità e nuove attrazioni artistiche, del degrado, dell'abbandono, di riappropriazione della natura, raccontando storie passate sugli interventi antropici.

Inoltre, ci sarà un'importante differenziazione sulle tipologie di risorse abbandonate e del loro potenziale valore di recupero: beni culturali e resti archeologici in attesa di un'adeguata tutela e valorizzazione, strutture incompiute, sentieri ed antiche tratte viarie, strutture agricole con annessi terreni ed il loro sistema di conoscenze e tradizioni, aree forestali non correttamente gestite, impianti di archeologia industriale.

Preso atto dell'insostenibilità del progressivo consumo di suolo, l'attenzione torna ai luoghi in crisi precedentemente elencati, non considerando solamente il principio del singolo recupero, bensì della rigenerazione, far rinascere a nuova vita, ricostituire o creare nuove relazioni sociali poiché impoverite o interrotte (Haddock, Moulaert, 2009, p. 7); non serve solo una nuova forza economica ma anche relazionale, territoriale e sociale. Passare ad una prospettiva di rigenerazione significa mettere in gioco molte più componenti della città e del territorio e non i soli ambiti circoscritti, tra le quali le potenzialità endogene dello stesso (Sbetti, Rossi, Talia, Trillo, 2013, p. 17), approcciandosi all'evoluzione del tessuto edificato e non, ma anche alle relazioni sociali inclusive.

L'eterogeneità della rigenerazione presuppone nuovi modelli di sviluppo, volti appunto all'inclusione sociale e alla partecipazione, progetti socialmente innovativi, in grado di offrire nuove risposte a continui problemi sociali.

### 2. L'analisi del problema: tra consumo di suolo e abbandono

Se consideriamo il rapporto tra la continua crescita del consumo di suolo ed il progressivo abbandono di spazio costruito, accompagnato dallo spopolamento delle aree marginali della penisola italia-

<sup>1</sup> ReCreo, Spin-off costituendo dell'Università degli Studi di Firenze.

<sup>2</sup> Espressione definita da Gilles Clément, paesaggista dell'école Nationale Supérieure pour le Paysage de Versailles, all'interno del suo saggio *Manifesto del Terzo paesaggio*, (2005).



na, il conflitto che la nostra società sta vivendo, con le dirette e gravi ripercussioni sull'ambiente, appare evidente.

L'Italia è passata da essere *formata da persone senza spazi, ad una realtà di spazi senza più persone*, considerando che tra il Dopoguerra ed il 2000 l'urbanizzazione è cresciuta del 400%, mentre la popolazione del 27%; comprensibile dunque la crisi di sovrapproduzione offerta sul mercato con conseguente svalutazione dei beni immobiliari. Con la perdurante fase in questione oggi il Paese si ritrova con un patrimonio di oltre sei milioni di beni inutilizzati o sottoutilizzati (Campagnoli, Tognetti, 2016, p. 43). In particolare, la città contemporanea è caratterizzata da un grave stato di insostenibilità per la continua erosione di risorse ambientali richiesta dal suo metabolismo, per gli effetti inquinanti e congestivi determinati da modelli ancora troppo legati alla motorizzazione privata, sprechi energetici, l'uso del patrimonio immobiliare ed un'indifferente e sconnessa fruizione dei servizi. L'eccessivo consumo di suolo agricolo e naturale non riguarda solo gli effetti che può avere sul paesaggio, ma tocca anche problematiche ecologiche profonde, legate alla progressiva impermeabilizzazione<sup>3</sup> dei suoli urbani e riduzione della copertura vegetale e quindi alla capacità di rigenerazione naturale delle risorse ambientali fondamentali (Istituto Nazionale di Urbanistica, 2013). Una conseguenza diretta è dunque l'impoverimento e la perdita dei servizi ecosistemici, ovvero tutti quei benefici che l'uomo ottiene direttamente o indirettamente dagli ecosistemi (ISPRA, 2016, p. 1), nonché impatti negativi sulla biodiversità e frammentazione del paesaggio. I cambiamenti di uso e copertura con particolare riferimento all'artificializzazione del suolo insidiano dunque l'organizzazione del territorio, aumentando la superficie improduttiva e sottraendo terreni all'agricoltura. I dati in generale indicano infatti una continua dominazione dell'urbano sul rurale: al 2014 in Italia si raggiunge un 7,3% di consumo di suolo a fronte della media europea del 2,3% e circa 380.000 ha di terreni agricoli urbanizzati tra il 1990 e 2008 (Pazzagli, Marchetti, 2015, p. 125). L'analisi delle variazioni di uso del suolo tra il 2008 e il 2013 conferma la situazione precedente e mostra l'espansione delle superfici boscate e urbanizzate a scapito delle superfici agricole; il fenomeno che si verifica nell'alta collina va a favore della ricolonizzazione delle aree forestali in seguito ai fenomeni di abbandono delle attività agricole (fonte ISPRA - Riitano, Munafò, Sallustio, Marchetti, 2016, p. 42).

Si oscilla così tra un utilizzo ponderato e strategico delle risorse ad un altro sconsiderato, molto spesso fondato sull'abusivismo e senza tenere in considerazione i complessi fattori ambientali e sociali come la stima delle densità degli insediamenti in correlazione all'attuale fenomeno dell'*urban shrinkage*, un progressivo abbandono e spopolamento dei centri cittadini in favore di nuovo consumo di suolo nelle zone periferiche e periurbane, generando dunque sottoutilizzazione, spazi vuoti, demolizioni e siti di campagna in crescita. Ciò offre anche un grande potenziale per ricreare, migliorare ed attuare politiche di verde urbano recuperando quella serie di servizi ecosistemici già persi, quali la regolazione della qualità dell'aria, la valorizzazione della biodiversità urbana, strutture ricreative a sostegno della salute cittadina e opportunità di resilienza a fronte dei cambiamenti climatici e aumento delle temperature (Haase, Haase, Rinkc, 2014).

Alternativamente, dagli ultimi decenni del Novecento ad oggi, di fatto, si sta gradualmente spostando l'interesse dal tema della tutela e restauro dei manufatti di pregio storico e artistico a quello della rigenerazione urbana, una controtendenza che va a rivedere la struttura economica e sociale della città per riequilibrare e ricucire intere comunità.

### 2.1. Focus sulle aree interne e marginali

L'abbandono dello spazio in cui si svolgono le attività umane ed il ritirarsi delle comunità da un

---

<sup>3</sup> L'impermeabilizzazione del suolo (*soil sealing*) consiste nella copertura di un'area di terreno e del suolo con materiali impermeabili artificiali, quali asfalto e cemento, ed è considerata uno dei maggiori processi di degrado del suolo (Commissione Europea, 2012, p. 11).

luogo ritenuto non più adatto allo scopo per cui è nato, oltre ad insinuarsi nelle città, è un fenomeno che riguarda una parte significativa dei piccoli Comuni italiani e delle aree marginali (Lucchini, 2017, p. 47), specialmente quando langue il dialogo tra uomo e ambiente, lasciandosi alle spalle non solo beni immateriali, ma anche conoscenze tradizionali non più attivate. Infatti, spopolamento, crisi economica e abbandono hanno incentivato il processo di marginalizzazione, incominciato dal secondo dopoguerra, delle aree interne così definite dall'Accordo di Partenariato 2014/2020 trasmesso dalla Comunità Europea: «quelle aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità) ricche di importanti risorse ambientali e culturali e fortemente diversificate per natura e a seguito di secolari processi di antropizzazione» (Strategia Nazionale per le Aree Interne, 2013, p. 5).

Vi è poi una politica su scala nazionale che sottrae servizi pubblici ai centri già disagiati, incentivando così la migrazione interna verso le aree metropolitane e l'impoverimento delle risorse umane, in concomitanza alla concessione e tolleranza delle amministrazioni locali, spinte da una debolezza finanziaria e mancanza di strumenti, allo sfruttamento e depauperamento delle risorse da parte di interventi pubblici, privati e delle grandi multinazionali con i conseguenti effetti negativi sull'ambiente e sulla popolazione senza alcuna innovazione o beneficio per gli stessi, al contrario incrementando i costi sociali per l'intera nazione, causati da effetti quali il dissesto idrogeologico e il degrado del patrimonio culturale e paesaggistico.

Situazione che si ritrova particolarmente aggravata nelle zone montane, dove la montagna dilata e amplifica i fenomeni naturali e la fragilità di tali ambienti può accrescere direttamente o indirettamente dalla presenza e dalle attività dell'uomo, in particolare sulla copertura vegetale e regolamentazione delle acque, creando forti squilibri non solo mediante il sovraccarico demografico, ma anche attraverso un incontrollato abbandono, specialmente quando si assiste ad un'altalena di questi due ultimi fattori in considerazione del turismo di massa (De Vecchis, 1996, pp. 70-71).

Tra le cause dei fenomeni dell'abbandono va considerata anche una marginalizzazione culturale e sociale che è al contempo anche conseguenza del fenomeno. Molto spesso, con la riduzione dei servizi e dei collegamenti con i centri maggiori, le aree marginali rimangono ferme nel tempo, escluse dai processi innovativi e difficilmente riescono a predisporre nuovi tipi di sviluppo circolare e locale, soprattutto senza guide ed amministrazioni illuminate.

Un po' come le antiche strade romane, anche oggi si tende a privilegiare i percorsi diretti e l'alta velocità tra le valli, piuttosto che le ripide e tortuose vie montane, soggette molto spesso a disagi quali frane, crolli e rigidi elementi climatici, diminuendo ulteriormente forme di contatto e di economia. L'isolamento, fisico e percettivo, rappresenta l'ostacolo principale alla vita di questi paesi, elementi del paesaggio italiano, un tempo strategici per il controllo del territorio, oggi privi di legami con il mondo esterno. A oggi, i borghi abbandonati in Italia sono diventati circa seimila (ISTAT, 2014).

All'origine dell'abbandono dei borghi e del malessere dei piccoli insediamenti agricoli vi sono dunque grandi processi storico-economici che rendono gli stessi meno attraenti del passato, salvo i casi in cui sono entrati nell'orbita dei centri urbani limitrofi; oggi vi è un rallentamento delle emigrazioni, ma i *trend* sono incontrovertibili ed il rischio che ulteriori borghi si trasformino in *ghost town*<sup>4</sup>, città fantasma, è tutt'ora presente (Petrillo, 2017, p. 20).

### 3. La memoria ed il valore culturale dei paesaggi dell'abbandono

I luoghi abbandonati, marginali e dimenticati, dai quali l'uomo non riesce più a ricavare un utile,

---

<sup>4</sup> Espressione coniata nel 1977 dal giornalista svedese Jan-Olof Bengtsson per descrivere una delle città più turistiche dell'isola di Cipro, Famagosta, attaccata e poi invasa dall'esercito turco.

riacquistano visibilità in quanto espressione del disagio di un determinato periodo storico, ne raccontano le vicende ambientali, sociali ed economiche. Si torna dunque a scavare nel passato, nel non-più-territorio organizzato dall'ordine antropico, tra rovine e natura, dove quest'ultima provvede a risanare un fallimento dell'uomo, scelte umane non più sostenute, si riappropria degli spazi e incomincia i processi rigenerativi di un nuovo ecosistema.

«Un territorio di rifugio per la diversità. Ovunque, altrove, questa è scacciata» (Clément, 2005, p. 10). Se da un lato vi è la rievocazione storica e simbolica del luogo abbandonato, in aggiunta si può considerare la percezione e l'esperienza sensoriale di fronte a tale processo di perdita, disinteresse e riacquisizione naturale; un senso di acquietamento per il tempo sospeso, o per dirla con le parole di Marc Augé (2004, pp. 36-38): «contemplare le rovine non equivale a fare un viaggio nella storia, ma a fare esperienza nel tempo, del tempo puro [...]. Il paesaggio delle rovine conferisce alla natura un segno temporale e la natura, a sua volta, finisce col destoricizzarlo traendolo verso l'atemporale».



Figura 1. Particolare di un interno abitativo del borgo abbandonato Castelnuovo dei Sabbioni (Arezzo). Fonte: scatto dell'autore.

Ma sulla sospensione temporale dei luoghi spesso si possono schiudere possibilità di mutamento, infatti, non sempre i luoghi abbandonati restano tali a seguito della continua indifferenza istituzionale. Se consideriamo il rapporto tra memoria, e quindi identità, e la città, ogni singolo spazio costruito acquisisce una semanticità che può diventare un punto di riferimento di politiche urbane o ragioni politiche (Amendola, in: Paolucci, 2007, p. IX).

La città, interpretata come un insieme di segni, può essere letta come *testo del tempo*, interrogata dal punto di vista temporale sullo spazio costruito e, assieme alla capacità di esprimerne una memoria, diventa un potente dispositivo di strutturazione sociale dove le scelte politiche giocano tra ricordo e oblio, eliminando selettivamente tracce di un passato doloroso, come nel caso della città di Berlino in seguito all'esperienza nazista, o esprimendo continuità ed apertura al passato (Paolucci, 2017)



Figura 2. Risiera di San Sabba (Trieste). Fonte: scatto dell'autore.

L'immagine, scattata durante l'accompagnamento di una uscita didattica, simbolo di stratificazione identitaria, bene si accompagna alla riflessione sulle scelte istituzionali. Il luogo in questione, infatti, è stato teatro di più processi di abbandono e riutilizzo: come testimonia il nome, nasce in qualità di stabilimento nel 1898 per la pilatura del riso mentre, durante l'occupazione nazista, si trasforma in campo di prigionia e sterminio. Oggi diventa un Monumento Nazionale e patrimonio della memoria collettiva in ricordo delle vittime, delle stragi compiute e della brutalità umana.

Lo spazio costruito può rappresentare dunque l'identità di una comunità e può essere valorizzato in qualità di testimonianza diretta del passato, come ambito educativo, ma anche come risorsa dello sviluppo economico locale mercificandone il valore narrativo e memoriale.

«we make our environment comfortable by incorporating or fabricating memorabilia, and we feel at home with new products when their camouflage evokes the old» (Lowenthal, 1975, p. 6). La produzione culturale e artistica diviene locomotiva del processo di sviluppo, un vero e proprio marketing (Fortini, 2010, p. 184) che può determinare crescita e qualificazione del turismo, nonché del territorio, in direzione di un rapporto di conoscenza più profondo di luoghi, valori e prodotti.

#### ***4. Soluzioni e progetti rigenerativi: mappatura e reti collaborative***

È evidente che i fattori e gli approcci da considerare sulle risorse abbandonate siano molteplici, agire settorialmente non sarebbe solamente riduttivo ma controproducente, dunque per conferire efficacia ai processi rigenerativi si devono tenere sullo stesso piano e trattare trasversalmente gli elementi precedentemente considerati, da cui ne consegue che l'eterogeneità del gruppo di ricerca sia il punto di forza. Un'attività fondamentale è la localizzazione e censimento delle risorse in abbandono attraverso l'implementazione di un sistema di mappatura partecipato, a cui segue una fase di restituzione e pubblicazione del *layer* georeferenziato comprendente dell'apparato informativo e fotografico. Le

segnalazioni possono pervenire da una spontanea iniziativa del cittadino, il quale, mediante tale sistema contribuisce a rilanciare le risorse della propria comunità diventandone parte attiva. La mappatura, conseguentemente all'individuazione della risorsa, consegna una nuova lettura del territorio sui profondi mutamenti dell'organizzazione territoriale, oltre che socio-economica, e contribuisce ad aumentare la conoscenza del proprio territorio, anche in qualità di supporto e orientamento per le pubbliche amministrazioni. Diviene la base della piattaforma collaborativa, mediante il coinvolgimento e inclusione dei diretti interessati, un punto d'incontro tra i proponenti della risorsa, gli apportatori di conoscenze (*know how*) e gli investitori, promuovendo l'innovazione e la responsabilità sociale d'impresa.

La partecipazione, attivando responsabilità sociale, promuove processi di *empowerment* (decentramento di potere) e di *empowering* (costruzione di potere) mettendo gli attori sociali nella condizione di diventare i veri protagonisti del territorio in cui vivono (D'Alema, Licari, 2010, p. 15) in modo da controbilanciare il diffuso impoverimento del senso civico.

Mentre il tema dell'innovazione sociale diventa elemento centrale dei processi rigenerativi, i quali non sono più prodotti esclusivi di grandi società e centri di ricerca, ma incorporano la quotidiana creatività di piccole imprese, comunità auto-organizzate e persino individui che adesso più facilmente riescono a mettersi in contatto fra simili e collaborare (Murray, Grice, Mulgan, 2011), innescano nuove modalità di decisione e di azione.

È motivante il fatto che in alcuni casi, a livello transnazionale, la riattivazione degli spazi abbandonati provenga direttamente da processi *bottom-up*, ovvero dalla spontanea e libera azione dei cittadini che, riconsiderando con occhi diversi i luoghi abbandonati e spinti dalla necessità imminente di colmare un bisogno, si organizzano per la soddisfazione di quest'ultimo.



Figura 3. Ex fabbrica di zucchero (Dulan, Taiwan) di proprietà privata, abbandonata negli anni '80 in quanto impossibilitata a sostenere la concorrenza nazionale basata sul nuovo sistema del mercato. Dalle interviste condotte è emerso che dagli anni del 2000 alcuni degli abitanti hanno incominciato a recuperarne varie aree, avviando così le proprie attività ( falegnameria, orti, spazi espositivi, attività di co-working, lezioni di musica). Dalla fotografia traspare il contrasto tra la parte recuperata (lato sinistro) e quella tutt'ora in rovina (lato destro). Fonte: scatto dell'autore.

Ottimi esempi di innovazione sociale e spaziale sono legati all'ottica del *temporiuso*, ovvero l'invenzione di nuovi usi per cose vecchie; ricordando che le trasformazioni ordinarie delle città avvengono attraverso riappropriazioni temporanee con usi diversi da quelli per i quali spazi e luoghi erano stato progettati. Pratiche per ripensare le nostre città, alternative all'espansione ineditiva e consumo di suolo che rispondono a mutamenti profondi delle pratiche sociali urbane (Pasqui, 2015, pp. 6-7). Nel ripensare la città si incorporano inoltre le pratiche di supporto all'*housing sociale*<sup>5</sup>, dunque una densificazione virtuosa dei vuoti urbani che genera non solo nuovi utilizzi dello spazio e opportunità occupazionali, ma anche un nuovo tessuto sociale. In particolare l'attenzione sarebbe rivolta ad attività esperienziali su contesti di natura rurale volte ad una condizione abitativa e lavorativa agricola con una conseguente rigenerazione degli edifici e dell'incolto a beneficio comunitario e dei fruitori.

La complessità dei processi di rigenerazione richiede dunque una rete di sviluppo territoriale multidisciplinare che promuova sinergia e cooperazione tra i diversi attori, tra la sfera pubblica e quella privata, non intervenendo solo sulla singola struttura ma coinvolgendo più realtà, inducendo ad un riadattamento complessivo comunitario, in quanto la costante di fondo sono i grandi cambiamenti e la capacità di adattarsi ad essi. La rigenerazione diventa elemento cruciale della resilienza, sia per l'uomo che per l'ambiente, e mediante i processi finora considerati, va a creare e rafforzare la memoria e l'identità locale, così il senso di appartenenza alla comunità perché sia sostenibile e quindi durevole nel tempo.

### Riferimenti bibliografici

- Agenzia per la Coesione del Territorio, (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, 31.
- Augé, M., (2004), *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Bassoli, M., Graziano, P., (2009), *Promuovere la responsabilità sociale. Le politiche pubbliche di promozione della responsabilità sociale d'impresa: il caso italiano*, FrancoAngeli, Milano.
- Clément, G., (2005), *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Compagnoli, G., Tognetti, R., (2016), *Riprendersi il territorio*. In: Fontana E. (a cura di), *Rigenerare le città. Periferie e non solo. Numeri, proposte e strumenti per intervenire nelle grandi aree urbane. Creando comunità*, Condiviso.coop, Firenze.
- De Matteis, M., Del Brocco, B., Figliola, A., (2014), *Rigenerare le città: il Social Housing come opportunità di rinnovo urbano sociale*, Università IUAV, Venezia.
- De Vecchis, G., (1996), *Da problema a risorsa: sostenibilità della montagna italiana*, Edizioni Kappa, Roma.
- Fortini, P., (2010), *Cultura, Benessere, Socialità nello sviluppo dei Castelli Romani*. In: D'Alema M., Licari G., Cori P. (a cura di), *Processi partecipativi e sviluppo sostenibile*, Coop. Libreria Università di Padova.
- Gibello, L., Pagliara, C., Zito C., (Coordinamento redazionale), (2012), "Rigenerazione urbana", *Il Giornale dell'Architettura*, 109, ottobre, Allemandi, Torino, pp. 1-11.
- Haase, A., Haase, D., Rink, D., (2014), "Conceptualizing the nexus between urban shrinkage and ecosystem services", *Landscape and Urban Planning*, Elsevier.
- Haddock, S.V., Moulaert, F., (2009), (a cura di), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, il Mulino, Bologna.
- ISTAT, (2017), *Forme, livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia*, Istituto Nazionale di Statistica,

<sup>5</sup> *Housing*, dall'inglese *to house*, significa *dare alloggio* ed è legato alla realizzazione di edifici per abitazioni, in questo caso una risposta politico-economica ad una emergenza o necessità sociale (De Matteis, 2014, p. 9).

Roma.

- Kabisch, N., Haase, D., (2009), "Diversifying European Agglomerations: Evidence of Urban Population Trends for the 21st Century", *Population, Space and Place*, 2011, 17, Wiley Online Library, pp. 236-253.
- Lowenthal, D., (1975), "Past Time, Present Place: Landscape and Memory", *Geographical Review, American Geographical Society*, 65, 1, pp. 1-36.
- Murray, R., Grice, C.J., Mulgan, G., (2011), *Il libro bianco sulla innovazione sociale*, Openbook.
- Paolucci, G., (2007), *Libri di pietra. Città e memorie*, Liguori Editore, Napoli.
- Pasqui, G., (2015), *Riusi temporanei per un'altra città*. In: Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. (a cura di), *Temporiuso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia*, Altra Economia Soc. Coop., Milano.
- Pazzagli, R., Marchetti, M., (2015), *Un dialogo spezzato: il cibo e il rapporto città-campagna alla prova del consumo di suolo*. In: Munafò M., Marchetti M. (a cura di), *Recuperiamo terreno. Analisi e prospettive per la gestione sostenibile della risorsa suolo*, FrancoAngeli, Milano.
- Petrillo, A., (2017), *Oltre il villagisme; ripensare il borgo*. In: Lucchini M. (a cura di), *Piccoli borghi in abbandono: percorsi di progetto*, Edizioni Nuova Cultura, Roma.
- Riitano, N., Munafò, M., Sallustio, L., Marchetti, M., (2016), *Processi di trasformazione del territorio*. In: ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), (2016), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Rapporti 248/2016.
- Scavone, V., (2014), *Consumo di suolo. Un approccio multidisciplinare ad un tema trasversale*, FrancoAngeli, Milano.
- Tarpino, A., (2012), *Spaesati. Luoghi d'Italia in abbandono tra memoria e futuro*, Einaudi, Torino.
- Varotto, M., (2000), *Montagna senza dimore, contributo allo studio dell'abbandono nelle "terre alte"*, Dottorato di ricerca "uomo e ambiente" XIII ciclo, Coordinatore Sauro U., Supervisor Zunica M. e Mattana U., Università degli Studi di Padova.

### **Sitografia**

(ultimo accesso 21/09/2018)

- Avanzi, Sostenibilità per azioni, (2012), *Innovazione sociale. Facciamo il punto*, Milano, <http://www.avanzi.org/coesione-sociale/innovazione-sociale-facciamo-il-punto>.
- Commissione Europea, (2012), *Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione di suolo*, Unione Europea, [http://ec.europa.eu/environment/soil/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/soil/index_en.htm).

EMANUELE GARDA<sup>1</sup>

## TRA STASI E MOVIMENTO: LA RICONVERSIONE DELLE FERROVIE ABBANDONATE E LE OPPORTUNITÀ PER LA VALORIZZAZIONE DEI TERRITORI

### 1. Tra ampliamenti e dismissioni

La costruzione di infrastrutture per la mobilità ha inciso profondamente sulle biografie delle città e, per un lungo periodo, la loro storia è coincisa con quella economica, sociale e urbanistica delle regioni che esse hanno innervato (Mioni, 1999). Le grandi infrastrutture, tra Ottocento e Novecento, sono divenute il simbolo di una modernità e un indicatore per valutare il grado di sviluppo di un Paese (Ferlenga, 2012). Porti, idrovie strade e ferrovie oggi compongono gli elementi di un vasto sistema che attraverso i secoli ha garantito l'interconnessione tra le aree urbane. La necessità di efficienti e frequenti spostamenti è divenuta una consapevolezza della politica nazionale, soprattutto quando ci si è resi conto che, per aprire nuove prospettive commerciali, era indispensabile ridurre sia i costi di trasporto, sia i tempi di percorrenza, aumentando al contempo i carichi unitari (Mioni, 1999). Dal 1829<sup>2</sup> ad oggi, ossia a partire dall'anno in cui Stephenson vinse con la sua *Rocket* una celebre gara di locomotive, la ferrovia si è rapidamente diffusa condizionando i decenni successivi (Benevolo, 1963) e determinando «un'accelerazione dei processi di mutamento della scena urbana» (Ricci, 2012, p. 189). Tuttavia, entro questo intervallo segnato dalla nascita della città industriale, dallo sviluppo dei suburbi e dalla recente motorizzazione di massa (Mumford, 1961), l'attività di costruzione di ferrovie si è confrontata anche con importanti programmi di dismissione. L'apertura di più efficienti tracciati, la competizione con l'automobile, l'innovazione tecnologica, la riduzione del numero di utenti e le politiche nazionali hanno rappresentato le principali cause di dismissione. L'abbandono delle reti ferroviarie, delle stazioni e di tutto ciò che ad esse era legato, è stato un fenomeno di livello internazionale (Oppidio, 2014). Anche l'Italia non è immune a tali cambiamenti. Per comprendere l'entità di questo fenomeno nel nostro Paese, è sufficiente consultare l'*Atlante delle linee ferroviarie italiane*<sup>3</sup> dove si evidenzia la presenza di 1.474 km di linee dismesse distribuite nel territorio italiano.

Il caso italiano non è diverso da altri contesti internazionali e l'unica eccezione risiede nelle numerose iniziative che, in molte realtà straniere, sono state attivate per riutilizzare parte del patrimonio ferroviario. Si tratta di politiche sovente escogitate a partire da una visione territoriale ampia, di livello nazionale o sovraregionale. Significative sono state soprattutto le esperienze<sup>4</sup> che, attraverso l'applicazione del concetto di *greenway*, hanno garantito la riqualificazione di tracciati ferroviari di-

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Milano, Laboratorio permanente sui luoghi dell'abbandono (L'ABB).

<sup>2</sup> L'Ottocento ha rappresentato l'inizio di una nuova stagione di infrastrutturazione, poiché «Se il Novecento non è il secolo in cui appaiono le prime moderne infrastrutture – ciò avviene piuttosto nel secolo precedente – è sicuramente quello in cui esse, progettate inizialmente per pochi, incontrano l'utenza di massa e mettono a punto le tecniche che garantiscono il proprio funzionamento» (Ferlenga, 2012, p. 20).

<sup>3</sup> Studio pubblicato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2016.

<sup>4</sup> Esperienze significative sono state promosse negli Stati Uniti, nel Belgio, in Spagna, nel Regno Unito, in Portogallo, in Australia e nel Canada.

smessi. In Italia le iniziative di riconversione, hanno interessato sia singoli tracciati, sia specifici elementi funzionali come gli scali ferroviari o le stazioni impresenziate<sup>5</sup>. Rispetto al primo tema, nel contesto italiano gli interventi di riconversione di tracciati ferroviari sono stati il risultato dell'azione di singole realtà territoriali. In riferimento al secondo tema, va ricordato che le grandi strutture ferroviarie, come gli scali ferroviari<sup>6</sup>, hanno rappresentato, assieme alle aree industriali dismesse, gli oggetti di maggior interesse per l'urbanistica delle trasformazioni della città (Tamini, 2003).

## 2. Un dispositivo per la ricucitura dei territori

A livello internazionale l'approccio più conosciuto per il recupero delle ferrovie abbandonate è quello identificato dal concetto di *greenway*<sup>7</sup>. Quest'espressione è stata impiegata per la prima volta negli Stati Uniti in un documento ufficiale del 1987 (Ahern, 2004, p. 34), all'interno del quale ne è emerso il ruolo nel: «to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the America landscape threading through cities and countryside like a giant circulation system».

Le *greenways* possono essere intese come dispositivi di connessione tra spazi rurali e urbani, la cui genealogia si fonderebbe sulla necessità di soddisfare i fabbisogni delle comunità locali. Esse riflettono una nuova concezione della conservazione del territorio che negli Stati Uniti, a differenza dell'approccio assunto nel Diciannovesimo e nei primi decenni del Ventesimo secolo, è sempre più concentrato sul garantire una maggiore accessibilità agli abitanti (Ahern, 2004, p. 35). Una più estesa interpretazione definisce le *greenways* secondo quattro piani di lettura:

«1. A linear open space established along either a natural corridor, such as a riverfront, stream valley, or ridgeline, or overland along a railroad right-of-way converted to recreational use, a canal, scenic road, or other route. 2. Any natural or landscaped course for pedestrian or bicycle passage. 3. An open-space connector linking parks, nature reserves, cultural features, or historic sites with each other and with populated areas. 4. Locally, certain strip or linear parks designated as parkway or greenbelt»<sup>8</sup>.

Questa seconda definizione introduce due tematiche che la precedente non evidenziava. La prima riguarda il conferimento alle *greenways* della capacità di erogare differenti funzioni di tipo ecologico, ricreazionale, culturale e estetico (Ahern, 1996). Il secondo tema concerne la molteplicità degli elementi che solitamente compongono una *greenway* come sentieri, strade storiche, argini dei fiumi, alzaie dei canali, linee ferroviarie (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Altre definizioni sono invece riuscite sia a fornire una particolare interpretazione, sia a evidenziare la necessità di attivare delle politiche specialistiche: «Greenways are communication routes reserved exclusively for non-motorised journeys, de-

<sup>5</sup> Con questa espressione si intendono le stazioni che dagli anni Ottanta sono state abbandonate a seguito dell'introduzione di nuovi sistemi di controllo.

<sup>6</sup> Per comprendere l'attualità di questo tema è sufficiente osservare l'intenso dibattito che da anni sta accompagnando il lungo processo di riqualificazione degli scali ferroviari milanesi.

<sup>7</sup> Il successo di questo concetto risiede nelle differenti valenze (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004) che l'esperienza pratica gli ha attribuito, ossia: *valenza ecologica*, nei casi in cui esse contengano elementi naturali; *valenza turistica-ricreativa*, poiché tali percorsi possono presentarsi sia come strutture di connessione tra luoghi di erogazione di attività d'intrattenimento, sia come elementi di attraversamento di paesaggi ad alto valore qualitativo ed estetico; *valenza trasportistica*, allorché le *greenways* attraversino territori in cui si alternano abitazioni, luoghi del lavoro e attrezzature pubbliche, supportando la mobilità lenta; *valenza educativa*, ottenuta attraverso la combinazione tra le risorse (naturalistiche, storiche, culturali, etc.) presenti e l'attivazione di specifici itinerari di formazione.

<sup>8</sup> Little, 1990.

veloped in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area. These routes should meet satisfactory standards of width, gradient, and surface condition to ensure that they are both user-friendly and low-risk for users of all abilities. In this respect, canal towpaths and disused railway lines are a highly suitable resource for the development of greenways» (Lille Declaration, 12 September 2000).

La dichiarazione di Lille, così come le interpretazioni precedenti, evidenzia il tema delle ferrovie dismesse e le loro possibilità in termini di riconversione in *greenway*, un adattamento supportato da alcune caratteristiche congenite (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Le pendenze regolari e modeste che contraddistinguono le linee ferroviarie permettono la realizzazione di percorsi ciclopedonali. La separazione del sedime ferroviario da quello stradale garantisce spostamenti in sicurezza. In molti casi, le linee ferroviarie dismesse sono assoggettate al controllo pubblico, facilitando i processi di riconversione in percorsi fruitivi. La presenza di curve ad ampio raggio e di tracciati ferroviari rettilinei, permette la realizzazione di percorsi dotati di ampia visibilità riducendo i rischi e migliorando l'interazione visiva con il paesaggio. I sistemi ferroviari si compongono di differenti elementi come segnali, cippi chilometrici, ponti, gallerie e stazioni che rappresentano importanti testimonianze storico-culturali. Le linee ferroviarie, infine, sono dispositivi di connessione e di attraversamento in quanto possono garantire sia il collegamento tra le aree urbane, sia la possibilità di attraversare differenti paesaggi.

### 3. Iniziative e contesti internazionali

Agli inizi del secolo scorso gli Stati Uniti possedevano la rete ferroviaria più estesa al mondo (430.000 km) che, tuttavia, fu investita da imponenti processi di dismissione lungo tutto il Novecento (per circa 240.000 km). Le prime esperienze di *greenways*, nate in questo contesto prima della vera "istituzionalizzazione" del concetto, hanno spesso riguardato proprio interventi di valorizzazione e riuso di tracciati ferroviari dismessi. Celebre è l'iniziativa che, negli anni Sessanta, ha portato alla nascita dell'*Illinois Prairie Path* e del primo percorso naturalistico ottenuto attraverso la riconversione di un tracciato ferroviario dismesso (Chicago Aurora & Elgin electric railroad)<sup>9</sup>.

Anche il territorio europeo ha visto diffondersi importanti iniziative (Oppidio, 2014) di riconversione in *greenways*. Il programma spagnolo *Vias Verdes* è nato nel 1993 grazie ad un accordo stipulato tra il *Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente* (promotore), le compagnie ferroviarie e la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (coordinamento, promozione e progettazione). Le *Vias Verdes* sono il risultato della riconversione di ferrovie dismesse in percorsi pedonali o ciclopedonali, destinati ad accogliere il traffico non motorizzato. Quest'esperienza ha trovato beneficio nel sostegno di molti soggetti istituzionali come i governi regionali e provinciali, le amministrazioni comunali e le strutture afferenti ai servizi sociali. Proprio quest'ultimi hanno avuto un ruolo centrale nella promozione dell'utilizzo della bicicletta come strumento per garantire l'accessibilità all'ambiente naturale e culturale, affinché le aree territoriali marginali fossero rese più accessibili e recuperate per nuove finalità (Aycart, 2004). A distanza di ventiquattro anni dall'avvio di questo programma, risultano esser stati riconvertiti in *greenway* circa 2.400 km di ferrovie dismesse e oltre cento stazioni sono state tra-

---

<sup>9</sup> Questa iniziativa si è sviluppata grazie al costante contributo di associazioni che negli anni hanno promosso e realizzato numerosi interventi di recupero. Simile alla precedente è l'esperienza dell'associazione "Rails-to-Trails Conservancy", la quale è nata nel 1986 per determinazione di alcuni cittadini con lo scopo di garantire la conservazione dei tracciati ferroviari dismessi e alla loro rifunzionalizzazione. Con l'istituzione della RTC il numero di interventi di recupero è cresciuto enormemente così come l'interesse da parte dei cittadini, che in migliaia hanno aderito a questa associazione.

sformate in centri di erogazione di servizi funzionali agli utenti (fornitura di equipaggiamenti, ristorazione, alloggio, noleggio biciclette, informazioni, etc.). I risultati di questo processo non si limitano al solo recupero degli spazi. Si evidenzia, infatti, l'efficacia di programmi e strategie definite a partire da *networks* (opposte all'idea di intervento parziale), ed è inoltre rilevante osservare l'ampio coinvolgimento dei vari livelli di *governance* territoriale, mostrando la possibilità di riabilitare, oltre agli spazi fisici, anche la capacità di "fare innovazione" delle istituzioni.

Con il finire della Seconda guerra mondiale, il Belgio giunse a possedere la rete più densa del mondo, con 5.000 km di ferrovie e altrettanti 5.000 km di linee tranviarie. Dopo pochi anni, con il rafforzamento del trasporto automobilistico, 1.600 km di linee ferroviarie furono dismesse, mentre per le linee tranviarie tale condizione riguardò la totalità del patrimonio. A fine anni Novanta, in Vallonia, il Programma RAVeL ha attivato una politica di recupero del patrimonio ferroviario inutilizzato ispirandosi a iniziative nazionali già sperimentate dagli anni Settanta. Tuttavia, nella regione delle Fiandre, accanto alle azioni nazionali, sorgeranno iniziative promosse da province e singole città che, attraverso l'acquisizione permanente o temporanea delle linee dismesse della Società nazionale delle ferrovie del Belgio (SNCB), promuoveranno interventi per la formazione di oltre 250 km di percorsi (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Nel 1991, la regione della Vallonia, propose di realizzare il primo segmento di cinque grandi vie per il traffico lento, incontrando, almeno nella prima fase, alcune opposizioni. Grazie alla costanza e all'impegno del ministro Lebrun, la Vallonia è giunta nel 1997 a stipulare un accordo quadro finalizzato alla creazione di una rete di percorsi dedicati alla mobilità lenta (RAVeL) attraverso l'enfiteusi<sup>10</sup> per 99 anni di circa 1.000 km di tracciati dismessi. Ad oggi, grazie a questa iniziativa, sono stati realizzati quasi 1400 km di percorsi che si inseriscono in 45 itinerari.

L'esperienza delle *Ecopistas* (Portogallo), all'interno di una strategia ampia e complessa finalizzata al recupero del patrimonio ferroviario dismesso, è stata formalizzata con un Piano nazionale del 2001, la cui attuazione è stata ottenuta attraverso la stipula di alcuni accordi con le singole amministrazioni comunali. Nel 1997 è stata costituita la compagnia pubblica REFER (*Rede Ferroviária Nacional*), alla quale è stato affidato il compito di favorire in maniera sistematica il recupero di tale patrimonio (comprensivo di stazioni, caselli, ponti, gallerie, etc.), promuovendo la predisposizione di studi preliminari per l'esecuzione degli interventi. L'attività di sostegno e promozione delle *Ecopistas* ha beneficiato della creazione di un National and European Brand e di un marchio registrato i quali sono serviti per rafforzare l'identità degli interventi previsti.

#### 4. Riforme parziali e protagonismo locale nel contesto italiano

L'esperienza italiana in materia di ferrovie dismesse e riconversione in *greenways*, presenta alcune specificità che la distinguono dai casi internazionali. Tanto la riflessione che in questi anni ha segnato il dibattito, quanto l'effettiva azione esercitata in alcune realtà, si sono mosse entro due condizioni opposte. In primo luogo, alcuni soggetti istituzionali hanno avviato un percorso di riflessione incentrato sul conferimento di un nuovo valore anche alle numerose ferrovie dismesse<sup>11</sup>. Nel 1991, ad esempio, è stata fondata la società Metropolis S.p.A, poi trasformata in Ferservizi S.p.A., con la finalità di gestire, dismettere e valorizzare quella parte del patrimonio ferroviario oramai estraneo agli interessi di Ferrovie dello Stato. Nel 2001 grazie al sostegno di Ferrovie dello Stato e all'azione dell'Associazione Italiana Greenways è nato il progetto *Ferrovie abbandonate*. Questo studio aveva lo scopo di costruire una

<sup>10</sup> Per enfiteusi si intende un diritto reale su un altro fondo, in base al quale il titolare (*enfiteuta*) gode del dominio utile sul fondo stesso, obbligandosi però a migliorarlo e pagando al proprietario un canone annuo in danaro ovvero in derrate.

<sup>11</sup> Queste iniziative hanno riguardato una tassonomia estesa e variegata di immobili di proprietà pubblica.

riflessione sulle ferrovie non utilizzate, anche in termini di opportunità per una loro riconversione in un sistema di *greenways*. Quello che emerge nello studio<sup>12</sup> è una anomalia tipicamente italiana, ossia l'assenza di una vera e propria riflessione a livello nazionale su questo patrimonio. Nel 2007 l'Agenzia del Demanio, con un percorso di valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, ha riconosciuto l'opportunità di promuovere progetti integrati di riqualificazione anche per le infrastrutture. In quest'ultimo decennio, alcune iniziative legislative hanno cercato di sostenere iniziative di tipo strategico. Un primo esempio è rappresentato dalla legge n° 366 del 1998<sup>13</sup> e, a distanza di dieci anni, la Legge finanziaria del 2008<sup>14</sup> che ha istituito un fondo per l'avvio di un programma di valorizzazione e recupero delle ferrovie dismesse. In anni recenti, grazie ad alcune proposte di legge nazionali, il tema del recupero del patrimonio ferroviario è emerso con particolare vivacità. Un esempio è rappresentato dalla proposta di legge n. 72<sup>15</sup> che intende promuovere la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce per favorire il turismo e il tempo libero, attraverso il recupero di ferrovie, strade rurali o percorsi pedonali. La proposta di legge n. 1178<sup>16</sup> ha, invece, la finalità di salvaguardare il patrimonio ferroviario attraverso l'introduzione e la gestione di servizi turistici.

Il secondo tema riguarda le numerose iniziative di recupero di singoli tracciati ferroviari programmate a livello locale, spesso, grazie al sostegno di istituzioni e associazioni presenti nel territorio. Il contributo di Dal Sasso e Ottolino (2011), ad esempio, è giunto a descrivere una geografia di casi, estesa e molteplice, che ricomprende anche delle *greenways* progettate per essere realizzate su tracciati ferroviari abbandonati. In particolare gli autori hanno riconosciuto 41 iniziative distribuite tra numerose regioni italiane, soprattutto Lombardia (12 interventi), Sicilia (5 interventi) e Liguria (4 interventi). Tra i casi richiamati, si annoverano, ad esempio, l'intervento realizzato lungo l'ex ferrovia Ora-Predazzo<sup>17</sup>, la *greenway* della ex-ferrovia della Val Rosandra<sup>18</sup> e l'ex ferrovia Bergamo-Piazza Brembana.

---

<sup>12</sup> Un altro importante risultato di questo studio è stata l'opera di censimento effettuato a partire dalla consistenza del patrimonio ferroviario esistente (circa 5.100 km di linee non in esercizio e circa 2.700 km di linee sottoutilizzate).

<sup>13</sup> Questa Legge ha affidato alle regioni il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati con i progetti presentati da comuni e province. L'articolo 8 stabilisce che il sedime delle ferrovie dismesse debba essere utilizzato per la realizzazione di piste ciclabili.

<sup>14</sup> Legge 24 dicembre 2007, n. 244 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)

<sup>15</sup> *Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce* presentata il 15 marzo 2013.

<sup>16</sup> *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico* presentata il 10 giugno 2013, approvata il 24 gennaio 2017 e trasmessa al Senato.

<sup>17</sup> Nota come la "Ferrovia della Val di Fiemme" costruita dagli austriaci per scopi militari tra il 1916 e il 1917 e dismessa a partire dagli Anni Sessanta 1963 il servizio fu sospeso e interamente sostituito dalle autolinee

<sup>18</sup> Si tratta della linea ferroviaria ideata nella seconda metà dell'Ottocento quando i territori coinvolti dall'opera, si trovano sotto la dominazione Austro-Ungarica. La costruzione è stata avviata nel 1885 e conclusa nel 1887, mentre negli anni Sessanta la linea è stata definitivamente soppressa e il binario smantellato nello stesso periodo. La pista ciclabile, dopo una lunga genesi e grazie al sostegno di alcuni Enti (Provincia e Regione), è stata inaugurata nel 2010.

## 5. Un "filo discreto" nella Valle Brembana

Posta lungo la direttrice che da Bergamo si dirige verso il nord della Provincia, la Valle Brembana comprende un complesso ambito geografico composto da una quarantina di Comuni, attraverso il quale scorre il fiume Brembo. Questo territorio, caratterizzato da una conformazione orografica a carattere impervio, presenta variazioni altimetriche significative ed un sistema ambientale ancora ben riconoscibile nonostante i processi di urbanizzazione degli ultimi decenni. È soprattutto la parte meridionale della Valle il contesto in cui si presentano i centri urbani di maggiore interesse come Zogno, San Pellegrino Terme e San Giovanni Bianco.

L'idea di realizzare una ferrovia lungo la Valle Brembana risale al 1885, anno in cui, a seguito di una Legge di riordino del Regno d'Italia e la previsione di finanziamenti per il settore ferroviario, la Provincia di Bergamo incaricò i propri uffici tecnici di sviluppare un progetto per un collegamento ferroviario tra Bergamo e San Pellegrino Terme. Dopo la subconcessione conferita nel 1904 alla Società Anonima della Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, si dovette attendere il 1906 per il primo viaggio inaugurale e per l'effettiva entrata in esercizio di una linea ferroviaria<sup>19</sup>. La linea, fin dai primi anni, ottenne un rapido successo grazie alla presenza di San Pellegrino Terme, rilevante attrattore turistico di livello nazionale, e alla fioritura di iniziative nel campo industriale, trasportistico, turistico, finanziario, scolastico e sociale (Ferretti, Taiocchi, 2012, p. 5). Negli anni Venti, superata la temporanea contrazione indotta dalla prima guerra mondiale, iniziarono i lavori di estensione della linea ferroviaria fino a Piazza Brembana, come risposta alle esigenze del sistema economico-produttivo locale, che nel 1926, anno dell'inaugurazione, portarono alla massima estensione mai raggiunta dal tracciato<sup>20</sup> (41 km).

Dopo la seconda guerra mondiale iniziò il declino della ferrovia, accentuato negli anni Cinquanta dall'istituzione dei primi autoservizi integrativi su gomma che, a partire dal 1956, sostituirono progressivamente il servizio ferroviario. Nei primi anni Sessanta si ruppe il delicato equilibrio che ancora reggeva il rapporto tra autoservizi e servizio ferroviario, fino alla cessazione definitiva del secondo<sup>21</sup>. A partire dal 1966, per problematiche di tipo tecnico, economico e politico, la ferrovia cessò definitivamente<sup>22</sup> la propria attività e il sedime rimase per molti anni inutilizzato.

Il percorso che portò alla riapertura del sedime ferroviario sotto una nuova veste funzionale iniziò nel 1999 quando la Provincia di Bergamo, in ragione della Legge 366 del 1998, avanzò la richiesta a Regione Lombardia per un finanziamento. Tale contributo fu necessario per la predisposizione di studi finalizzati a garantire il riutilizzo delle ferrovie della Valle Brembana (tra S. Pellegrino e Piazza Brembana) e Val Seriana. La pista ciclabile fu progettata dal settore Viabilità della Provincia di Bergamo<sup>23</sup>. Successivamente, dopo l'accoglimento da parte di Regione della richiesta del cofinanziamento

<sup>19</sup> La realizzazione di questa infrastruttura ha beneficiato dell'attività di promozione condotta da importanti esponenti dell'economia e della politica bergamasca.

<sup>20</sup> Complessivamente il territorio interessato dalla linea ferrovia ricomprende tre differenti ambienti insediativi, ossia quello più "urbano" collegato alla città di Bergamo, quello di tipo "collinare" che ricomprende la fascia della "Grande Bergamo" (Ponteranica, Sorisole, Almè e Villa d'Almè) e, infine, quello vallivo (Sedrino, Zogno, San Pellegrino, San Giovanni Bianco, Piazza Brembana).

<sup>21</sup> A questo si aggiunge, il 17 marzo 1966, l'abbassamento della volta della "Galleria della Morla" di Ponteranica che rese pericoloso il transito dei treni provocando la sospensione dei servizi.

<sup>22</sup> Il primo settembre 1966 il Ministero dei Trasporti accerterà la chiusura della linea abbandonando il tracciato al degrado. Ad alcuni fabbricati, come le stazioni, sarà concesso un altro destino e alcune di esse continueranno a sopravvivere seppur con un utilizzo differente (per funzioni di tipo ricettivo come per la stazione di San Pellegrino Terme).

<sup>23</sup> I tecnici della Provincia, nella fase di analisi, si sono avvalsi di differenti ricerche compiute sia a partire dalla documentazione storica disponibile, sia direttamente sul territorio attraverso sopralluoghi estesi agli

to<sup>24</sup> per le due ciclovie (2000), si giunse prima all'approvazione del progetto preliminare (2003) e in seguito di quello definitivo (2004). Dopo l'inizio dei lavori nel 2005, si arrivò all'inaugurazione ufficiale della Ciclovia della Valle Brembana alla presenza delle principali autorità politiche.



Figura 1. La Ciclovia della Valle Brembana e, sulla destra, il sistema ambientale del Fiume Brembo. Fonte: scatto dell'autore.

Questa iniziativa nacque per rispondere a differenti esigenze, con una ciclovia che puntasse «al recupero e alla ricucitura dell'esistente, oltre a dare funzionalità, sicurezza e decoro al sistema ciclabile e a quello ciclo-pedonale, nel rispetto dei valori ambientali»<sup>25</sup>. La Provincia cercò di garantire questa multifunzionalità attraverso un progetto di tipo quasi esclusivamente infrastrutturale. Questo tipo di approccio si dimostrò inevitabile visto il tipo di finanziamento erogato, la natura dei tecnici provinciali coinvolti (il settore Viabilità) e gli specifici elementi tecnici inseriti nell'intero progetto. Rispetto a quest'ultimo tema, i vari elementi e spazi coinvolti nelle attività di riqualificazione riguardarono componenti che sono il riflesso di differenti esigenze. In primo luogo si riscontrò la necessità di armare il percorso di elementi tecnici comuni a tutte le ciclovie, ad esempio nuove pavimentazioni, barriere di protezione, parapetti, impianti di illuminazione e di video sorveglianza (per la sicurezza degli utenti). Un secondo insieme di azioni riguardò l'esigenza di intervenire su alcune architetture che

---

interi tracciati, con il fine di verificare lo stato di consistenza di tutti i manufatti, nonché confronti con analoghe attività di progettazione o di studio condotte dalle rispettive Comunità Montane.

<sup>24</sup> La Regione Lombardia ha finanziato l'opera per 2.400.000 euro, la Provincia di Bergamo per circa un milione di euro; il resto è stato diviso fra Comunità Montana della Valle Brembana (500.000 euro), Comune di San Pellegrino Terme, San Giovanni Bianco, Piazza Brembana, per un totale di 4.800.000 euro.

<sup>25</sup> Delibera della Giunta provinciale di Bergamo n.101 del 12 marzo 2008.

qualificano questo tracciato, principalmente i ponti e le molte gallerie. Infine, furono previste e realizzate alcune aree per la sosta, interpretate sia come luoghi della conoscenza (ad esempio attraverso il posizionamento di totem informativi), sia come “porte” di interscambio tra la Ciclovía e il sistema della mobilità ordinaria.



Figura 2. Una delle dodici gallerie presenti lungo la Ciclovía della Valle Brembana. Fonte: scatto dell'autore.

### **5. Tra dismissioni e rinascite**

Come tutti i “materiali” presenti negli spazi urbani, anche le grandi infrastrutture per la mobilità mostrano cicli di vita definiti. Tuttavia, la dismissione di un tracciato ferroviario, se accompagnata da un progetto di riuso, può configurarsi come l'occasione per ospitare nuove pratiche d'uso e rigenerare interi territori. Rispetto alle riflessioni esposte nelle pagine precedenti, è dunque possibile formulare alcune considerazioni. Innanzitutto, l'approccio verso le grandi infrastrutture è cambiato poiché è impensabile la continua conduzione di politiche espansionistiche di fronte ad un territorio iperinfrastrutturato. I tre principi assiomatici di cui parla Mose Ricci, ossia deterministico (le infrastrutture producono sviluppo economico nei territori periferici), reciproco (non c'è sviluppo economico senza nuove infrastrutture) e istitutivo (lo sviluppo delle reti infrastrutturali istituisce e dà valore a un paesaggio di tipo nuovo), non sono più validi per descrivere la nostra società (Ricci, 2012, p. 190). Le crisi economiche e ambientali hanno modificato in maniera radicale il nostro modo di guardare al futuro e hanno annullato le risorse per le grandi opere pubbliche. Questa nuova stagione vede la costruzione di nuove infrastrutture come una scelta anacronistica e, all'opposto, la promozione di strategie per il

riciclo di quelle esistenti (Ricci, 2012) come la strategia più plausibile.

Le tattiche di riciclo possono includere anche i tracciati ferroviari, da riabilitare e rifunzionalizzare, soprattutto per l'applicazione del concetto di *greenway*. Nel caso della Valle Brembana, emerge una forte analogia tra la storia di questo territorio e quella della ferrovia, entrambe profondamente segnate da comuni fasi di espansione ed altre di forte contrazione. In secondo luogo, seppur in assenza di una politica ampia si è assistito ad un intervento promosso e realizzato da un soggetto istituzionale autorevole che, attraverso la costruzione di un dialogo attivo con gli enti territoriali (Comuni e Comunità Montana), ha cercato di definire un progetto strutturale strumentale alla valorizzazione turistica. A partire da quest'ultimo passaggio è tuttavia possibile evidenziare uno dei limiti di questa esperienza. Se da un lato, nelle intenzioni della Provincia vi era la volontà di promuovere un "progetto di sistema", va altresì riconosciuto che i Comuni, negli ultimi anni, poco hanno fatto per rafforzare ulteriormente il ruolo della ciclovia. A differenza di quanto le amministrazioni locali dell'altra ciclovia realizzata in quegli anni hanno compiuto, i Comuni della Valle Brembana non hanno pienamente riconosciuto l'importanza di questa nuova infrastruttura. Infine, la difficile correlazione del progetto di ciclovia con il concetto di *greenway* poiché, nella documentazione amministrativa prodotta, non emerge alcun riferimento esplicito a tale concetto, tanto da far presagire che si tratti di una "greenway inconsapevole". Tuttavia, se di *greenway* si tratta, questa non può essere limitata al solo tracciato della ciclovia, ma si dovrà includere, in una ipotetica riflessione, sia il sistema ambientale presente lungo il Brembo, sia altri spazi urbani nei quali poter insediare funzioni ricettive. Solo in questa maniera si potrà arrivare ad una piena applicazione del concetto di *greenway*.

### Riferimenti bibliografici

- Ahern, J., (1995), "Greenways as a Planning Strategy", *Landscape and Urban Planning*, 33, pp. 131-155.
- Ahern, J., (2004). *Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects*. In: Jongman R., Pungetti G. (eds), *Ecological Networks and Greenways, Concept, Design, Implementation*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 34-55.
- Benevolo, L., (1963), *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Roma-Bari.
- Dal Sasso, P., Ottolino, M.A. (2011), "Greenway in Italy: examples of projects and implementation", *Journal of Agricultural Engineer*, 1, pp. 29-39.
- Ferretti, M., Taiocchi, T., (2012), *26 km. Bergamo – San Pellegrino Terme*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- Isfort, (2004), *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma.
- Little, C., (1990), *Greenways per American*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Mioni, A., (1999), *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città, 1750-1950*, Editrice Compositori, Bologna.
- Mumford, L., (1961), *Tecnica e cultura. Storia della macchina e dei suoi effetti sull'uomo*, Il Saggiatore, Milano.
- Oppidio, S., (2014), "La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso", *BDC*, Volume 1, pp. 221-236.
- RFI, (2016), *Atlante delle linee ferroviarie italiane*, Pierrestampa, Roma.
- Ricci, M., (2012), *Nuovi paradigmi: ridurre riusare riciclare la città (e i paesaggi)*. In: Ciorra P., Marini S., *Recycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano, pp. 64-77.
- Rovelli, R., Senes, G., Fumagalli, N., (2004), *Ferrovie dismesse e greenways*, KROMA, Milano.
- Tamini, L., (2003), *La riconversione urbana delle grandi aree urbane dismesse: attori, strategie e pratiche*. In: Natalicchio S., Tamini L. (a cura di), *Grandi aree e stazioni ferroviarie*, Egea, Milano, pp. 17-73.



FRANCA BATTIGELLI<sup>1</sup>

## PERCORSI RITROVATI. DAL TRENO ALLA BICICLETTA: L'ESPERIENZA DEGLI STATI UNITI

### 1. *L'antefatto: l'affermazione e il declino delle ferrovie negli USA*

L'abbandono di ferrovie dismesse negli Stati Uniti è stato, fin dalla metà del Novecento, un fenomeno di dimensioni imponenti, direttamente proporzionali all'estensione della rete ferroviaria del Paese. Va ricordato che le ferrovie hanno costantemente accompagnato la conquista e la colonizzazione ottocentesca dell'immenso continente, innervandone progressivamente il territorio, per svolgere poi un ruolo centrale nello sviluppo industriale del Midwest. Dalle iniziali 3000 miglia di binari della East Coast nel 1840, superati gli Appalachi, già nel 1860 la rete ferroviaria poteva contare su uno sviluppo di 30.000 miglia, giungendo infine a collegare, nel 1869, il versante del Pacifico a quello atlantico. La fase di espansione delle costruzioni ferroviarie proseguì nella seconda metà del secolo, raggiungendo l'apice dell'estensione della rete nel 1916: ben 254.000 miglia di strade ferrate, pari a 409.000 chilometri. Ancora intorno al 1930, le ferrovie assorbivano i due terzi di tutto il traffico merci del Paese e la quasi totalità del trasporto passeggeri di lunga distanza (Rodrigue, 2017).

Va inoltre rimarcato che le compagnie ferroviarie statunitensi, nell'Ottocento come oggi, erano grandi imprese private, che avevano progettato e costruito le proprie reti – delle quali detenevano la proprietà – operando in condizioni di libero mercato e di concorrenza, sebbene all'interno dell'azione di controllo e monitoraggio delle tariffe svolta dalla Interstate Commerce Commission (ICC), agenzia federale istituita nel 1887 e rimasta attiva fino al 1995.

Furono gli anni Trenta a segnare l'avvio della fase di declino delle ferrovie, penalizzate dalla concorrenza del trasporto su gomma e dalla progressiva creazione dell'efficientissima rete delle autostrade Interstate, che andavano sottraendo ai treni quote importanti della redditizia utenza passeggeri. Vi si aggiunse la crisi epocale della Grande Depressione, che impose drastici interventi di razionalizzazione della rete ferroviaria. In quel solo decennio vennero così dismessi nel Paese oltre 25.000 km di binari.

Mentre l'affermarsi del trasporto aereo del secondo dopoguerra faceva ulteriormente decadere il traffico passeggeri, le compagnie ferroviarie di trasporto merci riuscivano a salvarsi solo attraverso grandi operazioni di fusione e a prezzo della massiccia dismissione delle tratte non redditizie. Nel 1950 lo sviluppo della rete era già declinato a 224.000 miglia (360.000 km) e molte compagnie erano clamorosamente fallite<sup>2</sup>.

### 2. *La riconversione: da rail a trail*

È in tale contesto di imponenti abbandoni che iniziò a farsi strada, fin dai primi anni '60, l'idea di

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Udine.

<sup>2</sup> Fonte: Rodrigue, 2017. Dal 1971 il trasporto passeggeri di media e lunga distanza è svolto dalla compagnia Amtrak, a partecipazione governativa, che gestisce oggi 34.000 km di rete.



convertire a itinerari di mobilità lenta i corridoi ferroviari dismessi, molti dei quali iniziavano ad essere percorsi sempre più diffusamente da ciclisti ed escursionisti. Da pratica individuale e spontanea, l'iniziativa andò presto trasformandosi in un crescente movimento d'opinione, di stampo *grassroots*, che si autodefiniva "rails-to-trails". Il primo risultato concreto, scaturito da una mobilitazione di cittadini e associazioni locali, fu la creazione, nel 1965 in Wisconsin, del primo *rail-trail*, lo Elroy-Sparta State Trail: una cinquantina di chilometri lungo un tracciato ferroviario ottocentesco, suggestivo tanto per i paesaggi attraversati quanto per il valore storico-documentario delle opere infrastrutturali, fra cui tre gallerie scavate a mano<sup>3</sup>.

Originato, dunque, da una sensibilizzazione e mobilitazione partite dal basso, il processo di conversione di ferrovie dismesse trovò infine, negli ultimi anni '70, l'indispensabile cornice normativa di alcune leggi federali.

Già il Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act del 1976 (codificato come 45 U.S.C. 801 e conosciuto come "4R Act"), che allentava il controllo federale sulle compagnie ferroviarie private dando il via ad una generale deregulation del comparto, conteneva alcune misure finalizzate al mantenimento delle tratte dismesse, che si rendeva possibile riconvertire a percorsi pubblici attraverso il sostegno finanziario e tecnico fornito dal programma. In una stagione politica caratterizzata da epocali provvedimenti di liberalizzazione nel settore dei trasporti (basti ricordare la deregulation delle compagnie aeree), fu lo Staggers Rail Act (dal nome del suo proponente, il deputato Harley D. Staggers) che nel 1980 liberalizzò definitivamente il trasporto ferroviario, autorizzando le compagnie a vendere o abbandonare le tratte ferroviarie operanti in perdita. A sua volta, l'abolizione, nel 1995, della storica Interstate Commerce Commission interveniva a spazzare via oltre un secolo di blando controllo federale sul trasporto ferroviario.

Ne risultò ulteriormente intensificato il processo di abbandono: secondo stime, nei primi anni '80 vennero dismessi qualcosa fra le 4000 e le 8000 miglia di linee ferroviarie all'anno.<sup>4</sup> Una così drammatica perdita di un patrimonio infrastrutturale di valore storico, funzionale ed economico – che porterà a fine Novecento ad uno sviluppo della rete ferroviaria nazionale di poco superiore a quello degli anni Ottanta dell'Ottocento – spinse il Congresso ad approvare, nel 1983, un nuovo fondamentale provvedimento, che è tuttora la cornice normativa alla base dei processi di conversione *rails-to-trails*<sup>5</sup>. Al fine di non perdere il diritto di percorrenza dei sedimi ferroviari dismessi ("right-of-

---

<sup>3</sup> In quegli stessi anni, nel 1968, veniva istituito con legge federale il National Trails System, una rete di percorsi escursionistici di scala continentale comprendente itinerari paesaggistici, storico-culturali e ricreativi di lungo sviluppo tematizzati su ambienti e su storie e memorie del patrimonio nazionale, in consonanza con il motto che ne esplicita la funzione di "Connecting history, culture & landscapes". Si veda Battigelli, 2013.

<sup>4</sup> Fonte: railstotrails.org. Una valida mappatura delle ferrovie dismesse nei singoli stati della federazione, con relativa cartografia e annotazioni storiche, è offerta dal sito [www.abandonedrails.com](http://www.abandonedrails.com).

<sup>5</sup> La legge, codificata come "Interim use of railroad rights-of-way", 16 U.S.C. 1247 (d), emendativa del citato National Trails System Act, così recita: «The Secretary of Transportation, the Chairman of the Surface Transportation Board, and the Secretary of the Interior, in administering the Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976 [45 U.S.C. 801 et seq.], shall encourage State and local agencies and private interests to establish appropriate trails using the provisions of such programs. Consistent with the purposes of that Act, and in furtherance of the national policy to preserve established railroad rights-of-way for future reactivation of rail service, to protect rail transportation corridors, and to encourage energy efficient transportation use, in the case of interim use of any established railroad rights-of-way pursuant to donation, transfer, lease, sale, or otherwise in a manner consistent with this chapter, if such interim use is subject to restoration or reconstruction for railroad purposes, such interim use shall not be treated, for purposes of any law or rule of law, as an abandonment of the use of such rights-of-way for railroad purposes». Fonte: Legal Information Institute, Cornell University Law School, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/16/1247>.

way”) e di mantenere i corridoi non più attivi con le relative opere infrastrutturali in vista di possibili – altrimenti onerosi – riutilizzi ferroviari, la legge infatti consente tanto ad agenzie pubbliche quanto a privati di acquisire - tramite donazione, concessione o vendita da parte delle compagnie - il possesso *ad interim* di tali sedimi, recuperandoli quali percorsi escursionistici pubblici e avvalendosi dei benefici previsti dal 4R Act: una pratica denominata *railbanking*, qualcosa come “mettere in banca, tesaurizzare”.

Era l’occasione per la miriade di quelle iniziative spontanee, che già si erano mobilitate per la conservazione delle ex-ferrovie, per strutturarsi in associazioni organizzate. Nasce così, nel 1986, Rails-to-Trails Conservancy (RTC), associazione non-profit di livello federale<sup>6</sup>. Originata con il dichiarato obiettivo iniziale della “conservazione”, ai sensi dello Staggers Act, del “right-of-way” delle tratte ferroviarie dismesse, convertendole ai fini escursionistici e ricreativi, RTC punta rapidamente a finalità più alte e “sistemiche”: creare una rete nazionale di percorsi escursionistici pubblici e di greenways sensibilizzando e coinvolgendo le comunità locali, collegare le città con le aree rurali, diffondere la cultura della mobilità lenta e la pratica del cammino quale modalità di trasporto alternativa all’automobile (“active transportation”), anche in chiave salutistica (“healthier places for healthier people”).

Oggi RTC si pone come protagonista primario e attivo catalizzatore di azioni sinergiche fra i molteplici soggetti e le diverse funzioni da mettere in campo per il conseguimento degli obiettivi proposti. Molto ampio è dunque il campo d’azione dell’associazione, quale viene efficacemente presentato nel proprio sito informatico. RTC fa sistema con le molteplici realtà e associazioni di mobilità lenta, trasporto sostenibile e conservazione del patrimonio; supporta le comunità e le associazioni che hanno in carico o intendono realizzare i trail, fornendo assistenza tecnica, finanziaria e legale per la progettazione, l’acquisizione, la riconversione e il mantenimento dei percorsi; svolge attività di divulgazione e sensibilizzazione; organizza e gestisce l’informazione sull’intera rete dei trail attraverso il portale informatico TrailLink, con cartografia digitale e tracciati GPS; organizza e promuove eventi escursionistici e di promozione; e, non certo da ultimo, svolge instancabile attività di *lobbying* e di *fund raising*, rivestendo un ruolo di potente parte negoziale nelle politiche federali e statali di sviluppo dei trail e di sostegno alla mobilità lenta.

Quest’ultimo punto pone l’accento su un aspetto cruciale, vale a dire le ingenti risorse finanziarie necessarie per le attività istituzionali tanto della medesima associazione quanto dei partner collegati. Mentre i primi trail erano stati realizzati ricorrendo prevalentemente a fondi pubblici, relativamente limitati e contingenti, provenienti dal settore dei parchi e del tempo libero, un fondamentale sostegno strutturale deriva oggi dal finanziamento federale, dopo che, nel 1991, la legge Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA), promossa da RTC, ha riconosciuto i trail di mobilità lenta come componente del sistema trasportistico nazionale e come modalità alternativa al trasporto su gomma. I programmi di finanziamento collegati alla legge (il più importante è, dal 2012, il TP, Transportation Alternatives Program, aggiornato nel 2015 dal nuovo programma TA-SI) riservano ai trail contributi sostanziali all’interno degli investimenti federali previsti per il settore generale dei trasporti<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Sito internet: [railtotrails.org](http://railtotrails.org).

<sup>7</sup> I programmi di sostegno federale dei trail stanno per essere inglobati nel nuovo Piano decennale delle infrastrutture, al quale il presidente Trump sta lavorando nel contesto della legge finanziaria federale (autunno 2018). In vista della pubblicazione delle linee presidenziali e, soprattutto, del successivo dibattito in seno al Congresso che porterà all’approvazione della legge, RTC ha messo in moto una energica campagna di mobilitazione e pressione all’insegna del logo “Trails transform America” al fine di ottenere che la nuova legge federale sulle infrastrutture contempli “significativi investimenti” per i trail. Cfr. P. Wojahn, *A message to President Trump and Congress: Trails transform our Nation*, [www.railstotrails.org/trailblog/2018/january/17/a-message-to-president-trump-and-congress-trails-transform-our-nation/](http://www.railstotrails.org/trailblog/2018/january/17/a-message-to-president-trump-and-congress-trails-transform-our-nation/) (consultato il 22/09/2018).

Se il finanziamento pubblico – sia federale che statale – resta per RTC la colonna portante del proprio budget, altre importanti risorse derivano da quote associative e donazioni (che, si ricorda, negli USA sono integralmente detraibili) e dalla vendita dei prodotti editoriali e di merchandising<sup>8</sup>. Non va in ogni caso dimenticato il generoso apporto del volontariato nella promozione e gestione dei percorsi: radicato in un solido senso di appartenenza e di condivisione, il volontariato è infatti una pratica fortemente sentita e diffusa fra i cittadini americani, sensibili a dedicare il proprio impegno in ogni settore percepito come bene comune, tale da implicare una responsabilità personale attiva<sup>9</sup>.

Oggi, mentre festeggia i trent'anni dalla fondazione, RTC può vantare una formidabile offerta di percorsi e un impatto socio-territoriale di grande peso. Lo documentano alcuni pochi numeri: 35.000 chilometri di ferrovie recuperate e convertite, a formare una rete di 2075 trail attraverso l'intero territorio federale, con oltre 350 associazioni e organizzazioni coinvolte. Straordinaria è anche la dimensione della domanda: nel contesto della crescente diffusione che la pratica di escursionismo lento registra da diversi anni negli States, milioni di ciclisti e camminatori sono soliti percorrere ogni anno la rete dei trail del RTC<sup>10</sup>, la cui attivissima *community* conta oggi su 160.000 associati e supporter e quasi 300.000 iscritti ai suoi social media.

### 3. Il modello Rails-to-trails

Delle innumerevoli iniziative e realizzazioni incentrate sul recupero e rifunzionalizzazione di ex-ferrovie negli USA viene qui presentato un caso di studio, il Virginia Creeper Trail, che può essere considerato esemplificativo del percorso partecipativo che ha guidato il complesso processo di conversione da ferrovia industriale a corridoio ciclopedonale, secondo quello che può essere riconosciuto come il collaudato "modello Rails-to-trails".

La fase ferroviaria, durata poco meno di un secolo, ha conosciuto vicende travagliate e numerosi passaggi di proprietà<sup>11</sup>. Progettata da una compagnia di ferrovie industriali per trasportare carbone e ferro da alcuni modesti giacimenti nelle Iron Mountains della Virginia sudoccidentale agli opifici della confinante Carolina del Nord, la ferrovia iniziò ad essere realizzata negli anni '80 dell'Ottocento, ma, completato il sedime, l'armatura dei binari venne presto abbandonata a causa del fallimento della compagnia. Successivamente, il tronco ferroviario fu acquisito da una società per il trasporto di merci e legname. La linea venne quindi completata, per una lunghezza finale di 76 miglia, da Abingdon, in Virginia, a Elkland, in Nord Carolina. Il tracciato risultò di grande impegno, superando le Blue Ridge

---

[tiger/?AddInterest=2449&AddInterest=2450&AddInterest=2446&utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=091417\\_eNews](https://www.vacreepertrail.com/?AddInterest=2449&AddInterest=2450&AddInterest=2446&utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=091417_eNews).

<sup>8</sup> Il Rapporto fiscale di RTC che, all'insegna della trasparenza, viene pubblicato annualmente, informa della struttura del bilancio dell'associazione (*Fiscal Year 2017 Annual Report*). Nel 2016 le entrate, che hanno raggiunto il ragguardevole importo di 9.915.000 dollari, sono state in massima parte basate sui contributi pubblici (il 40%), sulle quote associative (30%) e su donazioni e sponsorizzazioni (25%). La struttura delle uscite vede ovviamente in prima posizione la voce Sviluppo dei trails (che assorbe il 34% delle uscite totali), seguita dalla voce Informazione ed eventi (il 22%); altre importanti voci di spesa sono le attività di Fundraising (un non esiguo 13%) e di Policy, con costi amministrativi che risultano contenuti entro il 9%.

<sup>9</sup> Per un approfondimento sul tema si veda Battigelli, 2014.

<sup>10</sup> Alla sicurezza dei diversi fruitori – ciclisti, pedoni, escursionisti a cavallo – che affollano i non ampi sedimi delle ex-ferrovie contribuisce il rispetto di comportamenti corretti che vengono costantemente raccomandati e richiamati ("Share the trail"), come ad esempio, mantenere la destra, oppure l'obbligo per il ciclista di preavvisare i pedoni con il grido di "On your left!" prima di superarli a sinistra: pratiche banali ma efficaci.

<sup>11</sup> Si veda [vacreepertrail.com](https://www.vacreepertrail.com), [vacreepertrail.org](https://www.vacreepertrail.org), [vacreepertrail.us](https://www.vacreepertrail.us).

Mountains con ponti in ferro e un centinaio di ponti in legno 'a cavalletto' (*trestle*) e con continui avvitamenti, curve e forti pendenze che gli avvalsero la denominazione di Virginia Creeper (che richiama, in un gioco di parole, il nome inglese della vite americana rampicante). Piccoli insediamenti – Abingdon, Whitetop, Damascus – erano a servizio del tracciato.

Con la grande crisi del 1929 e il declinare dell'attività delle segherie, la ferrovia, infine acquisita dalla Norfolk&Western Rail, si convertì dal trasporto legname ad un meno redditizio trasporto locale di passeggeri, con treni che continuarono a funzionare a vapore fino alla metà del Novecento, mantenendo il primato della più elevata linea ferroviaria passeggeri a est delle Montagne Rocciose. La linea, già dismessa nel tratto del Nord Carolina, venne infine interamente chiusa nel 1977. In condizioni di abbandono e parzialmente demolita da una inondazione, l'armatura venne quindi venduta ad una società di costruzioni di Chicago al prezzo di 400.000 dollari.

Mentre iniziava il disarmo dei binari e dei ponti prendeva forma, nei primi anni '80, il progetto di acquisire l'ex-ferrovia per convertirla a percorso ciclabile pubblico. L'operazione fu lunga e complessa. Si mobilitarono supporter privati, le amministrazioni locali e lo U.S. Forest Service, che riuscirono a bloccare lo smantellamento dell'infrastruttura. Le risorse messe a disposizione da diversi enti pubblici e da una raccolta fondi resero possibile l'acquisizione del diritto di transito ("right-of-way") in capo alle municipalità di Abingdon e Damascus per 15 miglia e, per il rimanente tratto, al Forest Service. Furono acquistati i ponti in ferro, mentre i semidistrutti ponti in legno vennero donati dalla società proprietaria. Però, per le sole 34 miglia comprese nel territorio della Virginia; per la tratta entro lo stato del Nord Carolina, al contrario, una diversa regolamentazione normativa prescrisse la restituzione dell'intero sedime ai proprietari dei terreni circostanti.

Risolto l'aspetto patrimoniale, si trattava ora di allestire il percorso, acquisendo i necessari finanziamenti: ripristinare, in taluni casi ricostruire ex-novo, le opere infrastrutturali degradate, incluse decine di ponti, attrezzare e mettere in sicurezza il tracciato, assicurarne la manutenzione. Anche in questo caso si attivò un processo di coinvolgimento e partecipazione di soggetti pubblici e privati: enti e associazioni, società e numerosi volontari misero a disposizione risorse, materiali e ore di lavoro per il completamento dell'opera.

Nel 1989 il percorso venne infine aperto al pubblico, avviando così un nuovo ciclo di vita dell'ex-ferrovia. Con i suoi 56 km che insistono interamente sul sedime ferroviario, con un dislivello che va dai 1090 m della minuscola località di Whitetop (meno di 500 abitanti) all'estremità orientale, ai 640 m di Abingdon (il principale centro di servizi, circa 8000 abitanti), in un suggestivo percorso attraverso foreste e praterie – una vera greenway –, il trail è diventato oggi un itinerario fra i più apprezzati e frequentati della Virginia (come testimoniano le recensioni leggibili sul TrailLink di RTC), ma anche un importante motore economico per le piccole comunità locali. Gli oltre 200.000 ciclisti ed escursionisti che ogni anno frequentano il trail possono trovare informazioni e assistenza in quattro centri visita, usufruire di officine di piccola meccanica e di servizi di navetta fra i diversi punti di tappa, rifornirsi presso i numerosi negozi di abbigliamento, attrezzature e noleggio biciclette (che vantano un parco bici di centinaia di unità), acquistare prodotti alimentari venduti dagli agricoltori locali, fare tappa in hotel e bed&breakfast, ristorarsi in pub e ristoranti. Il percorso è riconosciuto come National Recreational Trail, dunque di rilievo federale, ed è censito – con il numero identificativo 6017233 – come *rail-trail* dell'RTC, che l'ha anche inserito nella Hall-of-Fame, una sorta di "albo d'oro" dei trail<sup>12</sup>.

Mentre la proprietà e la gestione del Virginia Creeper restano pubbliche – suddivise, nei territori di

---

<sup>12</sup> Il "Rail-Trail Hall of Fame" è un riconoscimento di qualità che viene attribuito ai trail da RTC in base a criteri quali valore paesaggistico, significato storico, elevato utilizzo, fruibilità e servizi, qualità della manutenzione, coinvolgimento delle comunità, gradimento dei fruitori. Oggi comprende una trentina di percorsi (railstotrails.org).

competenza, fra le amministrazioni delle cittadine di Abingdon e Damascus e, per la parte rimanente, lo U.S. Forest Service, che svolge anche (in bicicletta) attività di controllo e di pattugliamento –, al non marginale impegno di manutenzione e di pulizia del tracciato collaborano attivamente numerosi volontari riuniti nell'associazione non-profit Virginia Creeper Trail Club, conosciuti come Creeper Keepers.

Grazie alla conversione in trail, si è così mantenuto l'ex tracciato ferroviario, si sono conservati 47 spettacolari ponti in legno (ciascuno dei quali numerato e segnalato), sono state riutilizzate come centri visita una ex-carrozza ferroviaria e due stazioncine; arredi, foto d'epoca e ricordi del passato sono messi in mostra nella stazione di Green Cove, che nei tempi d'oro fungeva anche da ufficio postale ed emporio.

### **Conclusioni**

Il recupero e la trasformazione da *rail* a *trail* negli Stati Uniti vanno visti, in conclusione, come una operazione di valenza esemplare, conseguita attraverso un processo virtuoso di mobilitazione bottom-up e di un condiviso esercizio di democrazia, di partecipazione e di networking. Da quello che può essere motivatamente considerato il "modello rails-to-trails" statunitense sono derivati risultati straordinari, quali il mantenimento e il riutilizzo di un patrimonio infrastrutturale di rilevante valore, la conservazione di testimonianze di memoria industriale e di storia del territorio e delle comunità, la creazione di percorsi e reti di mobilità lenta, alternativa alla pervasiva modalità automobilistica, e non da ultimo – nel promuovere la fruizione turistica – apprezzabili opportunità di sviluppo sostenibile e di rivitalizzazione di aree altrimenti marginali.

### **Riferimenti bibliografici**

- Battigelli, F., (2013), *Narrare storie, recuperare memorie. Il modello del National Trails System statunitense*. In: Turco A. (a cura di), *La cooperazione turistica internazionale. Narrazioni, politiche, territori*, Unicopli, Milano, pp. 245-261.
- Battigelli, F., (2014), *"Getting involved". Il ruolo del volontariato nella gestione dell'heritage statunitense*. In: Bianchetti A., Guaran A. (a cura di), *Sguardi sul mondo. Letture di geografia sociale*, Pàtron, Bologna, pp. 201-213.
- Battigelli, F., (2015), *Un "parco nel cielo" a New York. La High Line, da ferrovia industriale a corridoio verde urbano*. In: di Brazzà F., Caliaro I., Norbedo R., Rabboni R., Venier M. (a cura di), *Le carte e i discepoli. Studi in onore di Claudio Griggio*, Forum, Udine, pp. 491-504.

### **Sitografia**

(ultimo accesso 22/09/2018)

[www.railstotrails.org](http://www.railstotrails.org).

[www.vacrepertrail.org](http://www.vacrepertrail.org)

[www.creepertail.com](http://www.creepertail.com).

[www.vacrepertrail.us](http://www.vacrepertrail.us).

[www.vacrepertrail.org/about-creeper-trail-club.html](http://www.vacrepertrail.org/about-creeper-trail-club.html).

[www.abandonedrails.com](http://www.abandonedrails.com).

Fiscal Year 2017 Annual Report, Rails-to-Trails Conservancy,

[www.railstotrails.org/media/639420/2017\\_annual-report-final\\_web.pdf](http://www.railstotrails.org/media/639420/2017_annual-report-final_web.pdf).

Hanna, M., (2015), "Appalachian Engine: The Virginia Creeper Trail keeps bringing visitors back", Rails-to-Trails Conservancy, 05/15/15, <https://www.railstotrails.org/trailblog/2015/may/15/appalachian-engine-the-virginia-creeper-trail-keeps-bringing-visitors-back/>.

Rodrigue, J.P., (2017), *The geography of transport systems*, New York, Routledge, <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/usrail18402003.html>.

Sämi, L., (2007), "Volunteers of America: from Cotton Mather and Ben Franklin to the «Coalition of the Willing»", *European Journal of American Studies*, 1, 5, <http://ejas.revues.org/1182>, 2017/05/30.



ELEONORA GUADAGNO<sup>1</sup>

## IL BORGO DI APICE VECCHIA: LIMITI E POTENZIALITÀ DEI PROGETTI CONTRO L'ABBANDONO

### 1. Premessa

Eletto ufficialmente dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo "Anno dei Borghi d'Italia" e "Anno del Turismo Sostenibile"<sup>2</sup>, il 2017 è diventato una fondamentale occasione per considerare l'insieme dell'*heritage* italiano come un'importante risorsa dal punto di vista occupazionale, sociale, culturale e psicologico. Sulla scorta dell'iniziativa – finanziata dal Ministero, dalle Regioni, dall'Anci e dall'Enit – è stato anche promosso il programma interregionale "Borghi: viaggio italiano", nel quadro del Piano Strategico di Sviluppo del Turismo<sup>3</sup>, volto a valorizzare in chiave di sostenibilità i piccoli insediamenti e soprattutto i "paesi fantasma" (Bengtsson, 1977) dello stivale, luoghi depositari di patrimonio naturalistico, umano, artistico e culturale, meritevoli di essere recuperati, se non dal punto di vista funzionale, almeno dal punto di vista turistico<sup>4</sup>.

Le ragioni della parziale o totale dismissione di molti di questi insediamenti (in Campania se ne contano almeno sedici) sono frequentemente riconducibili a cause naturali, come frane e terremoti (Guidoboni, Valensise, 2012) che talvolta hanno favorito l'edificazione di nuovi centri abitati. Gli effetti di breve, medio e lungo periodo di queste dislocazioni sono stati studiati per comprenderne i riflessi socioeconomici, politici e culturali sulle comunità coinvolte e il loro sradicamento dallo spazio vissuto e dalla memoria (Politecnico di Milano, 2009; Arminio, 2013). L'obiettivo di questo contributo è, invece, quello di analizzare le succitate implicazioni in considerazione delle strategie di *marketing* e di gestione territoriale relative ai borghi abbandonati utilizzando, come caso, il Comune di Apice.

Prendendo spunto dalla letteratura focalizzata sui processi di patrimonializzazione turistica e riqualificazione territoriale (tra gli altri Dansero, Governa, 2003; Turco, 2012), con l'intento di comprendere la possibilità di applicare questi stessi parametri al ripristino dei centri dismessi (Dagradi, 1997),

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Napoli L'Orientale. Si ringrazia l'Ufficio Tecnico del Comune di Apice, la Prof.ssa E. Manserra (presidentessa della Proloco), nonché gli imprenditori F. Pepe e F. Licciardi per la disponibilità e le informazioni fornite.

<sup>2</sup> In ottemperanza al Piano Strategico 2017-2022, alle linee guida della *World Tourism Organisation* (UNWTO) volte a valorizzare il patrimonio culturale materiale e immateriale, alle linee guida della SNAI, nonché alle più generali disposizioni relative alla Conferenza delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura (1972).

<sup>3</sup> A tale Piano partecipano 18 regioni e oltre 1.000 borghi. Gli obiettivi sono la costituzione di un Comitato per i Borghi turistici italiani, l'organizzazione di un Forum Nazionale sui Borghi, la redazione di un Atlante dei Borghi d'Italia un riconoscimento annuale da attribuire al borgo più *smart* dal punto di vista dell'innovazione turistica nonché la valorizzazione in chiave sostenibile per la rivitalizzazione delle aree interne: [www.viaggio-italiano.it](http://www.viaggio-italiano.it) (ultimo accesso 01/05/2016).

<sup>4</sup> Secondo uno studio condotto dall'Emilia Romagna nel 2016, l'indice di internazionalizzazione dei borghi si è attestato intorno al 30%, con 15 milioni di turisti su tutto il territorio nazionale e un giro di affari di 950.000.000 €: <http://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/il-2017-e-lanno-dei-borghi> (ultimo accesso 01/05/2016).



si è scelto come oggetto di studio, quindi, Apice, il cui centro storico è stato parzialmente abbandonato in seguito al terremoto del 1962 che è divenuto poi completamente disabitato dopo il sisma del 1980.

L'incontro con gli attori territoriali pubblici e privati e l'analisi delle attività messe in atto dagli anni Duemila per riqualificare il vecchio nucleo urbano, associati a un'esplorazione delle fonti documentarie e normative, hanno permesso di analizzare i successi e i limiti dei progetti di sviluppo promossi nello specifico contesto socio-territoriale e le pratiche locali finalizzate alla riterritorializzazione del borgo. Infine, le immagini presentate sono state raccolte per illustrare l'evoluzione della destinazione d'uso dei costrutti materiali del centro storico e le pratiche di "messa in scena" del luogo in un'ottica patrimonializzante.

## 2. Il caso di Apice: anatomia di un paesaggio spettrale

Situato nella valle del Calore (a 19 km ad est di Benevento e a 250 m s.l.m.), circondato dai monti Calvano, S. Lucia e Rocchetta e confinante con i comuni di S. Giorgio del Sannio e Calvi, Apice è un centro agricolo dedito alla coltura della vite, dell'olivo e degli ortaggi fin dall'epoca romana<sup>5</sup>. La storia dell'antico centro di Apice (fig. 1a) è segnata indelebilmente dal terremoto del 21 agosto 1962 quando, in seguito a due scosse del sesto e settimo grado della Scala Mercalli<sup>6</sup>, gli abitanti furono fatti evacuare in ottemperanza a un'Ordinanza Comunale, seguita da un'istanza del Ministero dei Lavori Pubblici<sup>7</sup>.

Nonostante il paese non fosse completamente distrutto, per il timore di crolli strutturali, venne disposta la costruzione di un nuovo abitato sul versante opposto della collina (fig. 1b)<sup>8</sup>, in un sito ritenuto geologicamente più stabile, identificato nell'area del Cubante<sup>9</sup>, edificato con abitazioni che si rifanno alle peculiarità urbanistiche degli anni Sessanta del Novecento. Inoltre, l'opportunità di fruire di fondi *ad hoc* per fronteggiare gli esiti del terremoto venne colta dall'amministrazione provinciale e comunale per cercare di rilanciare l'economia apicese, attraverso la costituzione di un Piano di Inse-diamento Produttivo (PIP-1) che ha ospitato solettifici e impianti di industrie di materiale plastico, dismessi però a metà degli anni Novanta.

---

<sup>5</sup> La SAU ad oggi è di 2.900,08 ha.

<sup>6</sup> Epicentro fu l'area dei comuni di S. Arcangelo Trimonte e Molinara. Furono coinvolte 300.000 persone nei soli comuni maggiormente colpiti: il basso numero di vittime (16 persone) fu dovuto ad un allertamento precoce. Dei 1.900 edifici di Apice, 300 vennero completamente distrutti (Catenacci, 1992).

<sup>7</sup> O.C. del 7 settembre 1962; M.L.P. n. 23 del 31 gennaio 1963.

<sup>8</sup> L. 1684/62 secondo le disposizioni della L. 445/1908.

<sup>9</sup> Relazione Tecnica 7/63 (in Gizzi, 2012).

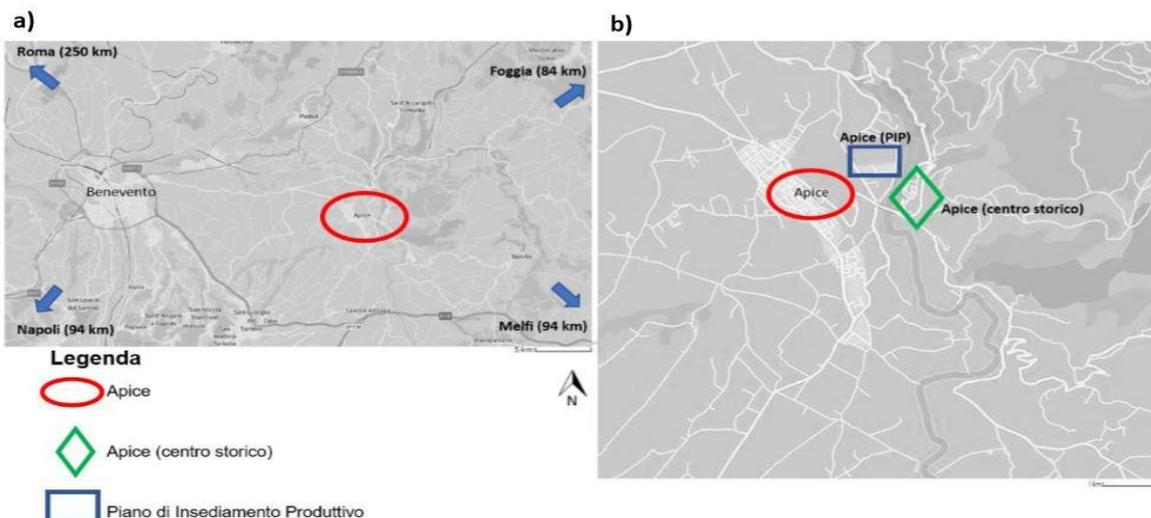


Figura 1. Comune di Apice. Fonte: Elaborazione dell'Autrice da HERE©, 2017.

Attualmente il Comune di Apice (che è parte della Comunità Montana del Fortore) ha un'estensione di 49 km<sup>2</sup> e presenta una struttura insediativa a case sparse, con un nucleo ben identificabile intorno alla piazza principale (Piazza della Ricostruzione) e ventiquattro contrade. Crocevia tra la Campania e la Puglia, collegato a Benevento (SS Sannitica), Campobasso (SS dei Due Principati), Foggia (SS delle Puglie), Caianiello (SS Telesina), Napoli (A16) e situato al confine con la provincia di Avellino, Apice si attesta come uno dei principali centri del Beneventano<sup>10</sup>. Dispone inoltre di uno snodo ferroviario (Apice Centrale, nella contrada Tignano) lungo la tratta Benevento-Foggia, sulla linea Roma-Bari, inattivo però dal 2015.

Oggi il Comune conta 5.686 abitanti: il saldo demografico, cresciuto progressivamente fino al 1951 (quando ha raggiunto un totale di 7.349 abitanti) e diminuito fino agli anni Novanta (quando si contavano 5.666 abitanti), ha fatto registrare una debole crescita dall'inizio degli anni Duemila. Tali variazioni sono essenzialmente dovute a ragioni migratorie: da paese di emigrazione il Comune è diventato meta di immigrazione per molti lavoratori stranieri che gravitano intorno all'area del beneventano (settore di cura, edile e agricolo) e attualmente quasi il 3% è di cittadinanza straniera, in prevalenza rumena, ucraina, marocchina e bangladese; il reddito medio annuo è di 8.342€ (-13% rispetto al dato provinciale). L'età media della popolazione del Comune è circa 43,7 anni, con una presenza maschile del 49,3%. Benché sia il terzo Comune del beneventano per tasso di natalità (8,2 ‰), l'indice di dipendenza strutturale raggiunge 54,3 (elaborazione dati ISTAT).

Nonostante gli sforzi profusi dall'amministrazione per rinnovare l'identità apicese, il nuovo centro è rimasto parzialmente disabitato finché il violento terremoto del 1980 non ha decretato l'inesorabile inaccessibilità dell'antico borgo, causando il totale trasferimento della popolazione nel nuovo insediamento (De Bellis, 2004). Malgrado le numerose rimostranze da parte degli abitanti, che si sono battuti per evitarne la totale dismissione, il centro storico di Apice è diventato un museo a cielo aperto che offre tuttora la possibilità di riconoscere la vita di un tempo e di riscoprire le specificità del patrimonio paesaggistico dell'area. Caratterizzati da una struttura "a conchiglia", esempio dell'architettura

<sup>10</sup> Il Comune conta 8 filiali di banca, 3 farmacie, 3 scuole primarie e dell'infanzia, 2 secondarie di primo grado e 1 di secondo grado. Ospita inoltre uno storico mercato dell'usato settimanale e un mercatino dedicato ad antichità, artigianato, collezionismo e prodotti tipici locali di cadenza mensile.

rurale medievale in pietra, i fabbricati di Apice<sup>11</sup> si presentano generalmente come gruppi di edifici a due piani con cortili interni (fig. 2) e mantengono un assetto viario orientato al castello. È possibile, inoltre, riconoscere immobili nobiliari del XVIII e XIX secolo e abitazioni dell'inizio del Novecento.



Figura 2. Apice Vecchia: abitazioni tipiche. Fonte: Foto dell'autrice (2017).

Per salvaguardare quest'importante eredità, dagli anni Duemila è in corso la strutturazione di un piano di sviluppo organico per promuovere il tessuto culturale ed economico di tutta l'area in cui si localizza il paese abbandonato per avvalorarne, dunque, la riscoperta turistica. In questo modo, rilanciando l'occupazione e garantendo una "territorialità autonoma" al borgo (Raffestin, 2005, p. 130), intesa anche come strumento per la riscoperta identitaria del nuovo centro, si favorirebbe la maturazione di una coscienza sociale consapevole di salvaguardare il territorio quale «essenza della natura politica di una comunità» (Cerulli Irelli, De Lucia, 2013, p. 20).

### 3. I progetti di sviluppo locale come volano di riterritorializzazione

In proposito, dal 1980, dopo il totale abbandono di Apice Vecchia, si sono susseguiti numerosi progetti orientati al recupero del centro storico, che hanno coinvolto – pur con diverse geometrie – attori pubblici e privati ma che si sono concretizzati solo in tempi recenti. Nel 2005 è stato presentato il progetto *Una Pompei del '900 in Provincia di Benevento*, mai realizzato, che prevedeva un finanziamento congiunto dell'Università Ca' Foscari e della Regione Campania di 9 miliardi di euro<sup>12</sup>. Nello stesso solco possiamo inserire le numerose proposte dell'Università del Sannio e dell'Università di Salerno che, a più riprese, hanno intravisto nel borgo un attrattore da mettere a disposizione del territorio anche attraverso la trasformazione delle antiche dimore in "albergo diffuso"<sup>13</sup>. Infatti i due Atenei hanno promosso nel 2016 una convenzione con la Soprintendenza campana per inserire Apice nel progetto *Ancient Appia Landscapes*<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Essi sono per l'80% di proprietà del Comune giacché, in seguito alla costruzione e all'assegnazione di nuove abitazioni (ad ogni famiglia fu concesso di entrare in possesso di un'abitazione di minimo 18m<sup>2</sup> a persona per ciascuno dei membri), l'Amministrazione è di fatto entrata in possesso dei beni immobili del centro storico.

<sup>12</sup> In tale progetto si ipotizzava la possibilità di rendere l'antico centro sede di corsi e *summer school*, <https://www.comune.apice.bn.it/portale/citta-di-apice/apice-vecchia/> (ultimo accesso 01/04/2016).

<sup>13</sup> Per un'analisi approfondita sulle potenzialità di sviluppo offerte dall'albergo diffuso si veda Albolino, 2009.

<sup>14</sup> Il 28 giugno 2016 si è tenuto il seminario *Cantiere di Progettazione Ancient Appia Landscapes: paesaggi*

Oltre a questi progetti, che vedevano il rilancio dell'antico borgo attraverso partenariati istituzionali, nel 2012 è stato proposto uno studio di fattibilità volto al *Project Financing* per la riqualificazione urbana del Centro Storico<sup>15</sup>, nel quale erano previsti la riqualificazione ambientale e il ripristino topologico in chiave di sostenibilità architettonica ed energetica tramite un coinvolgimento dell'imprenditoria privata. Ci si focalizzava, dunque, sull'attrattività economica del sito con la creazione di un centro commerciale, di un polo culturale ma anche di residenze turistiche, per studenti e famiglie<sup>16</sup> (fig. 3).

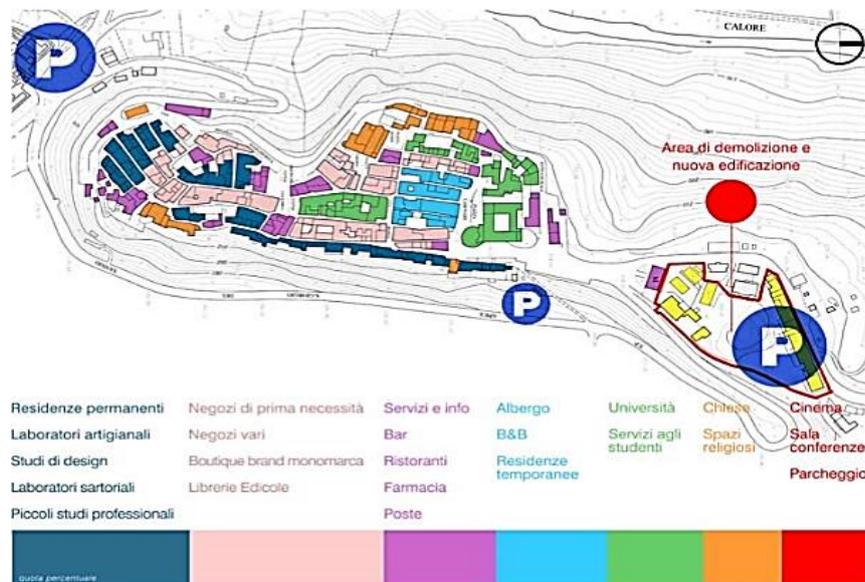


Figura 3. Progetto di Riqualificazione, 2012. Fonte: Comune di Apice (2012).

Secondo il progetto di riqualificazione del 2012, l'accessibilità al centro storico sarebbe stata garantita tramite la creazione di tre parcheggi e il potenziamento del servizio di bus di linea; si prevedeva, inoltre, lo sviluppo di nuove infrastrutture per manifestazioni specifiche. Nonostante sia ancora per molti aspetti *in fieri* e sia condizionata da una limitata responsività da parte del tessuto imprenditoriale locale, l'agenda associata al ripristino del borgo è sembrata finalmente decollare nell'ultimo biennio con una risposta positiva alle procedure di aggiudicazione dei due appalti per il rimpiego, con una concessione trentennale, del Castello e degli immobili adiacenti per rendere (come si evince dal bando di gara) «utilmente accessibile un primario luogo di cultura del Sannio per il tramite di un progetto che dovrà necessariamente presentarsi pienamente aderente alle esigenze tecniche e di valorizzazione»<sup>17</sup>.

Il Castello costruito nell'VIII sec. e restaurato con fondi specifici<sup>18</sup> è stato affidato a un imprenditore locale del settore Hotellerie-Ristorazione-Catering che gestisce già altre attività nell'area. Il Castello

---

dell'Appia antica e nuove strade della Conoscenza.

<sup>15</sup> Realizzato in ottemperanza all'ex. art. 14, c. 2, del D.P.R. n. 207/2010.

<sup>16</sup> È, a questo proposito, importante menzionare che nell'ambito delle politiche di ripopolamento del nucleo storico, si prevedono operazioni di affidamento di spazi residenziali a famiglie (eventualmente anche di migranti) disponibili a ritornare ad abitare per rafforzare il rilancio del borgo non solo in chiave turistica.

<sup>17</sup> Stabiliti dal R.U.P. nel 2013 (ai sensi dell'art. 153 del d.lgs 163/2006) e con delibera di G.C. n. 123 del 29.10.2015 (di valore totale di 60 milioni di euro).

<sup>18</sup> Previsti dalla L. 64/86 per il Mezzogiorno e dai fondi FESR 2007/2013 per un totale di 4.763.361 € (BURC, 55/2008)

dell'Ettore<sup>19</sup> è stato inaugurato nel dicembre 2016 e offre l'opportunità di organizzare feste private, congressi e incontri pubblici (vengono anche organizzati eventi percettivamente legati al luogo come "cene con delitto", giochi di ruolo e *room escape*). Il Castello, inoltre, ospita un Museo di Arte Contemporanea, dove espongono perlopiù artisti locali, e un Museo di Arte Contadina, con un allestimento affiancato da una mostra archeologica permanente. L'idea commerciale è quella di "vendere un'esperienza unica" perché vissuta in un luogo dalle "atmosfera fiabesche" (come si evince dalla *brochure* che presenta il Castello), facendo rivivere il mistero collegato alle vicende del maniero.

Le altre iniziative private che, rispondendo positivamente ai bandi comunali, partecipano con una certa vivacità alla rivitalizzazione dell'antico borgo dal dicembre 2016 sono il *bed and breakfast* Civico 7; un Ristorante-pizzeria-braceria La Cantinella al Borgo; la Cocktaileria e BiancaLancia, due *lounge-bar* nonché FéFé, Percorsi di gusto Emozioni Gourmet, un punto ristoro che organizza serate a tema, *rural lunch*, musica dal vivo, *happy hour*, serate a quiz e tango argentino. Tramite la promozione del ristorante si è pubblicizzato anche il sito internet FareGusto.it, che organizza vendite *online* di prodotti tipici e biologici e promuove un blog sulla consapevolezza alimentare. Questi esercizi, che principalmente operano durante il fine settimana, richiamano un pubblico perlopiù giovane, proveniente anche dal circondario e presentano molte buone recensioni sul sito "TripAdvisor.it", che raccoglie valutazioni su attività commerciali: gli imprenditori coinvolti e intervistati<sup>20</sup> aspettano comunque la stagione primaverile ed estiva del 2017 come banco di prova, per comprendere quale raggio di attrattività possano aver avuto le attività avviate e se le presenze dei migranti di ritorno, il bacino di utenza delle più di seicento strutture ricettive (tra hotel, *bed and breakfast*, affittacamere, agriturismi, campeggi, aree di sosta per camper, rifugi alpini e *country house*) già presenti sul territorio<sup>21</sup> e i villeggianti che hanno le seconde case in quest'area, possano incrementare il numero dei potenziali fruitori, soprattutto in vista di sagre e manifestazioni specifiche ma anche di matrimoni, comunioni e altri eventi privati.

Infine, altro attore centrale nella promozione del tessuto apicese è rappresentato dall'associazionismo locale. Tra le associazioni più attive, la Proloco Apice che, attraverso attività immaginate per coinvolgere diverse fasce d'età, dà vita ad atti territorializzanti di recupero, ripristino e valorizzazione del borgo (Rabbiosi, 2016). Si possono menzionare a questo proposito la passeggiata che attraversa gli antichi tratturi, la Strapice sui tre colli, una visita guidata itinerante che si dispiega tra il vecchio insediamento e le altre contrade di Apice, che ha come scopo di far riscoprire le bellezze paesaggistiche del territorio; la gara podistica *Ritorno al Borgo* che percorre le antiche strade del Ponte Appiano; e la manifestazione *Infior...orto* che, invece, vuole far rivivere un'antica tradizione quale è l'infiorata e la composizione di quadri con frutta e verdure tipiche.

Benché i prodotti agricoli di Apice non beneficino di riconoscimenti e marchi DOC, DOP o IGP, la tradizione relativa alle colture orticole è molto sviluppata nella zona. In questo senso la Proloco è impegnata nell'organizzazione di corsi di aggiornamento per agricoltori, cofinanziati dalla sede locale dell'associazione Coldiretti e nella promozione dei prodotti locali tramite la sponsorizzazione di un mercato dei produttori, *Apice, orto d'Italia*, e la riscoperta delle tradizioni contadine da parte delle classi della scuola elementare del paese con il *Percorso del Grano*, in cui vengono spiegate le varie fasi della lavorazione del cereale e della panificazione<sup>22</sup>. Nell'agenda programmatica della Proloco vi è, inoltre,

<sup>19</sup> <http://castellodelletto.it/> (ultimo accesso 01/04/2017). Tutte le 6 recensioni su "TripAdvisor", in media "molto buone", sottolineano la buona riuscita del rinnovo e il fatto che sia una località "affascinante".

<sup>20</sup> Le interviste qualitative non strutturate rivolte a testimoni privilegiati sono state condotte *in situ* e hanno avuto luogo nel mese di marzo 2017. Il primo contatto è avvenuto con la presidentessa della Proloco che ha consentito il confronto con altri attori del tessuto socio-economico locale.

<sup>21</sup> <http://www.eptbenevento.it/> (ultimo accesso 10/05/2017).

<sup>22</sup> La località di Apice era considerata il granaio del Regno durante le pestilenze che afflissero il periodo aragonese (De Bellis, 2004).

l'inserimento di Apice Vecchia in percorsi di turismo religioso, eventualmente in coordinamento con Pietrelcina (che dista solo 30 km), che avrebbe come attrattori la Certosa di S. Antonio e la cella di S. Francesco nella contrada S. Lucia dove, si tramanda, sarebbe avvenuto il "Miracolo della fonte" che avrebbe reso la vallata, in precedenza arida, molto ricca di pozzi.

Tutti questi esempi mostrano la volontà di patrimonializzare un'eredità del passato, proprio perché come ricorda Coletta, «il paesaggio dei centri abbandonati rivendica interessi scientifici, storici, ambientali ed educativi che gli conferiscono ragioni di tutela, conservazione e valorizzazione, qualificandolo come patrimonio dell'umanità, risorsa sociale e culturale da aprire anche all'economico» (2008, p. 117).

### **Conclusioni**

Il caso di Apice Vecchia, sebbene singolare perché iscritto in specifiche dinamiche socio-territoriali, può servire da esempio per comprendere quanto la lotta all'abbandono dei borghi e la relativa riqualificazione siano legate a doppio filo al dinamismo dell'imprenditorialità nonché alla progettualità e all'attivismo delle amministrazioni locali quali enti intermedi in grado di dinamizzare i processi economici, comunicare con gli enti superiori e favorire il coinvolgimento di tutta la comunità. Benché siano venuti meno dei progetti istituzionali, non manca, infatti, la consapevolezza che il patrimonio sia parte integrante della pianificazione territoriale (Choay, 1995) e che, pur nel rispetto della valorizzazione storica e dell'autenticità, si possa procedere a una riconversione del sito in un'ottica di redditività. Si ha quindi l'impressione che le esperienze di successo di Apice si attestino su "reti lunghe" per ciò che riguarda la capacità di intercettare fondi nazionali e comunitari, ma anche su "reti corte" nelle esperienze diffuse di condivisione dei progetti *site-specific*. L'inserimento del centro storico nella rete dei Comuni della Via Appia o della proposta relativa al turismo religioso e la promozione del luogo tramite eventi "unici" e "autentici" promossi da tutti gli imprenditori del borgo e dalle associazioni testimoniano un processo attivo di riterritorializzazione come anche un "coinvolgimento completo" della comunità locale (Cundari, 2001, p. 262). Tuttavia, a dispetto degli sforzi dei privati e del terzo settore per rilanciare l'economia dell'area attraverso una riscoperta dei prodotti tipici e dei costumi tradizionali, l'esperimento di far rivivere il borgo abbandonato è ancora in divenire: l'obiettivo a breve termine dei gestori coinvolti rimane comunque quello di organizzarsi in forma consortile per promuovere la loro attività all'interno del territorio e ottenere una maggiore visibilità a livello sia regionale sia nazionale.

In conclusione, lo studio sul caso di Apice si prefigge di contestualizzare forme di rivitalizzazione dei luoghi abbandonati tramite azioni di conversione e rivestirli di senso (Teti, 2004), pur mantenendo inalterato il rapporto con l'immaginario stesso delle rovine. Questo "immaginario", benché spesso doloroso ed evocativo della memoria, avvalorerebbe il ruolo propulsivo che stanno avendo determinate iniziative economiche, potenzialmente vincenti, nel rianimare il presente e il futuro di questo territorio. Solo una reale consapevolezza del passato e un'affezione nei confronti dell'ambiente materiale scaturita dalla memoria -anche tramandata- permetterebbero di patrimonializzare e di rilanciare come vettore di sviluppo territoriale luoghi come Apice Vecchia, ma anche di dotare il territorio di indispensabili infrastrutture e attrezzature che supportino la rivitalizzazione del borgo stesso.

### Riferimenti bibliografici

- Albolino, O., (2009), *Tradizioni culturali e ospitalità "autentica". Le suggestioni dell'albergo diffuso*. In: Persi P. (a cura di), *Territori emozionali, Geografie emozionali. Genti e luoghi: sensi, sentimenti ed emozioni*, Atti del V Convegno Internazionale Beni Culturali, Fano (PU), 4-5-6- settembre 2009, Dipartimento di Psicologia e del Territorio, Università degli Studi di Urbino Carlo Bo, AIIG sez. Marche, pp. 455-461.
- Arminio, F., (2013), *Geografia commossa dell'Italia interna*, Mondadori, Milano.
- Bengtsson, J.-O., (1977), "The right to return to Famagusta", *Kvallsposten*.
- Catenacci, V., (a cura di), (1992), "Dissesto geologico e geoambientale in Italia dal dopoguerra al 1990", *Memorie descrittive della carta geologica d'Italia*, 47, numero speciale.
- Cerulli Irelli, V., De Lucia, L., (2013), *Beni comuni e diritti collettivi*, Laboratorio per la Sussidiarietà, Fondazione Lelio e Lisli Basso-Isocco, Roma.
- Choay, F., (1995), *L'allegoria del Patrimonio*, Officina, Roma.
- Coletta, T., (2008), "Il paesaggio dei centri abbandonati", *Rivista Internazionale semestrale di cultura Urbanistica*, 2, pp. 117-126.
- Comune di Apice, (2012), *Studio di Fattibilità "Project Financing per la riqualificazione urbana del Centro Storico"*.
- Cundari, G., (2001), *Il ruolo dei beni culturali nella rivalutazione dei territori depressi*. In Stanzone, L. (a cura di), *Le vie interne allo sviluppo del Mezzogiorno*, Dipartimento di Scienze Sociali, I.U.O., Working Papers, Napoli, pp. 259-266.
- Dagradi, P., (1997), "Il rapporto uomo-montagna attraverso il tempo", *Geotema*, 7, pp. 39-49.
- Dansero, E., Governa, F., (2003), *Patrimoni industriali e sviluppo locale*. In: Dansero E., Emanuel C., Governa F. (a cura di), *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 11-42.
- De Bellis, A., (2004), *Apice. Storia di un'importante Contea*, Graziano, San Giorgio del Sannio.
- Gizzi, F.T., (2012), *Il "Terremoto bianco" del 21 agosto 1962*, Zaccara, Lagonegro.
- Guidoboni, E., Valensise, G., (2012), *Il peso economico e sociale dei disastri sismici in Italia negli ultimi 150 anni*, Bononia University Press, Bologna.
- MiBACT, (2017), *Piano strategico di sviluppo del turismo 2017-2022: Italia Paese per viaggiatori*.
- Pirlone, F., (2014), *I borghi antichi abbandonati patrimonio da riscoprire e mettere in sicurezza*, FrancoAngeli, Milano.
- Politecnico di Milano, (2009), *Geografie dell'abbandono – La dismissione dei borghi in Italia*, DPA Politecnico di Milano, Milano.
- Rabbiosi, C., (2016), "Turismo e prodotti tipici: un approccio performativo alla patrimonializzazione: note da Verucchio", *Rivista Geografica*, 124, pp. 301-318.
- Raffestin, C., (2005), *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Alinea, Firenze.
- Teti, V., (2004), *Il Senso dei Luoghi*, Donzelli editore, Roma.
- Turco, A., (2012), *Turismo & territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Unicopli, Milano.

MARIA LAURA GASPARINI<sup>1</sup>

## UNA CITTÀ FANTASMA ALLE SOGLIE DEL POLO NORD: PYRAMIDEN DA LUOGO ABBANDONATO A LUOGO RECUPERATO

### 1. Introduzione

Le aree dismesse dall'industria, oltre che rappresentare un fenomeno di rilevante e crescente dimensione ed un problema di certo non marginale per la maggior parte delle città del mondo occidentale da diversi decenni coinvolte dal processo di deindustrializzazione, hanno dato vita ad un ampio filone di ricerca sul quale si sono cimentati studiosi di varie discipline, dagli urbanisti agli architetti, dagli storici ai sociologi, dagli economisti agli ambientalisti e, naturalmente, ai geografi<sup>2</sup>. Ovviamente in ottiche e con approcci diversi, ma tutti in ogni caso accomunati dall'interesse per un fenomeno che rappresenta la memoria di attività che, oltre ad essere state il motore dell'economia, della storia e della società degli ultimi due secoli, costituiscono oggi la premessa per ipotesi di intervento in aree che possono e devono essere recuperate.

Lo studio di queste tematiche nasce in Inghilterra verso la metà del secolo scorso per poi affermarsi rapidamente nei decenni successivi contestualmente alla fase post-industriale che da un lato ha trasformato la tipologia stessa dell'industria, dall'altro ne ha provocato una migrazione geografica tra regioni, paesi, e addirittura continenti, con il conseguente abbandono di luoghi produttivi che erano stati il simbolo della prima, e in minor misura anche della seconda, rivoluzione industriale. Se in un primo momento gli attori coinvolti nel governare questo processo si sono adoperati quasi esclusivamente a registrare e catalogare i manufatti dismessi temendone i rischi di abbandono e di distruzione, successivamente hanno cominciato ad interrogarsi sulla opportunità di tutelarli, salvaguardarli, valorizzarli. Escluse, nella maggior parte dei casi, ipotesi di riuso industriale, le aree dismesse possono essere infatti riutilizzate per trasformazioni economiche ed urbane che lascino definitivamente alle spalle il paradigma della città industriale, riconvertendola per finalità diverse, ricreative e turistiche in primis. Si tratta, nella maggior parte dei casi, di un patrimonio di enorme valore che può essere considerato a tutti gli effetti un "bene culturale" (Dematteis, 1998) se con questo termine intendiamo tutto quell'universo di valori espresso in fenomeni, oggetti, opere, materiali ed immateriali, che testimoniano e hanno riferimento con la storia della civiltà. Spesso, colpevolmente, molti di questi beni, una vol-

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Napoli Parthenope.

<sup>2</sup> La bibliografia generale esistente sull'argomento è molto ampia, e ad essa si rimanda per gli opportuni approfondimenti. In questa sede ricordiamo soltanto alcuni contributi dei geografi che, già da una ventina di anni, hanno affrontato queste tematiche partecipando a gruppi di lavoro (ad esempio quello AGEI, coordinato da Ugo Leone, *Aree dismesse e verde urbano: nuovi paesaggi in Italia*), progetti finalizzati (ad esempio quello svolto dal Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico e dell'Università di Torino, *I patrimoni della storia industriale: significati, ruoli e funzioni dei beni culturali nelle strategie competitive dei sistemi produttivi locali*, nell'ambito del Progetto "Beni culturali" del CNR), ricerche in proprio. Tutti, ovviamente con le dovute differenze in termini di metodologia, prospettive di analisi, casi di studio affrontati, hanno riconosciuto al patrimonio industriale dismesso il significato di eredità del passato e al tempo stesso di risorsa per costruire lo sviluppo futuro, vuoi in termini di semplice valorizzazione territoriale (come è il caso esaminato in questo contributo), vuoi in termini di più ampie strategie di sviluppo locale.

ta che hanno perduto la loro primaria funzione (storica, economica, insediativa, sociale, o quel che sia), sono destinati inevitabilmente al degrado e all'oblio se non interviene una riutilizzazione funzionale in grado di inserirli nuovamente, debitamente rivitalizzati, nel contesto del territorio ricreando, in tal modo, un nuovo duraturo rapporto con l'ambiente e con la società di riferimento. Beni che non vanno considerati come un patrimonio statico ricco solo di implicazioni estetiche, ma piuttosto come elementi dinamici, in grado di trasformarsi essi stessi in risorse capaci di assumere il ruolo di strumenti di riqualificazione del territorio (Governa, 1998; Lucia, 2002) e, come tali, divenire elementi strategici vincenti per l'affermazione, la qualificazione, la valorizzazione di luoghi abbandonati e spesso dimenticati. In questa accezione al patrimonio industriale va riconosciuto il significato di eredità del passato e al tempo stesso di risorsa per costruire lo sviluppo futuro. Il passato lascia sempre dei "vuoti": ne lascia di immateriali (quelli che attengono alla sfera della memoria, individuale e collettiva, di un tempo che non è più riproducibile), e ne lascia di materiali (gli edifici, le infrastrutture, le macchine, gli attrezzi). Come riempire questi vuoti? Che farne di luoghi divenuti spesso fantasma? Come recuperare mestieri e saperi che si sono andati progressivamente perdendo? Le risposte sono tante e vanno ovviamente contestualizzate nei singoli contesti di riferimento, ciascuno con la propria identità, le proprie dinamiche, le proprie specificità, le proprie prospettive. Una cosa è pensare al recupero e alla riconversione di grandi aree industriali come Bagnoli a Napoli, il Lingotto a Torino, la Bovisa o la Bicocca a Milano; un'altra è pensare a realtà marginali e molto meno note, come quella analizzata in questo contributo, che riguarda Pyramiden, piccolo insediamento situato nell'arcipelago norvegese delle Svalbard a poche centinaia di chilometri dal Polo Nord.

## **2. Brevi cenni sulle isole Svalbard**

Per gli studiosi di tante discipline, e per i geografi in particolare, le Svalbard possono rappresentare un campo di studio estremamente interessante per la molteplicità di aspetti che le contraddistinguono: aspetti economici, aspetti geopolitici e geostrategici (Sellari, 2017, p. 467), ma anche aspetti fisici, dal momento che tutte le principali ere e sistemi, dal precambriano al quaternario, vi sono rappresentati, compresi vulcani estinti e sorgenti di acqua calda (Pelliccioni, 1995, p. 801). L'arcipelago, situato nell'Oceano Artico tra i 74 e gli 81 gradi di latitudine, è composto da una moltitudine di isole e isolette estese per poco più di 61.000 kmq (la maggiore, Spitsbergen, ha una superficie di circa 39.000 kmq) casualmente scoperte nel 1596 dall'esploratore olandese Willem Barents nel suo tentativo di trovare un percorso che permettesse di raggiungere l'Estremo Oriente passando a nord dell'Europa e dell'Asia, il cosiddetto "passaggio a nord-est". Le isole sono rimaste completamente disabitate fino ai primi decenni del 1600, quando divennero un'importante base per la caccia alle balene, attività che ne ha favorito il popolamento seppure limitato a pochi mesi all'anno. Per lungo tempo le sole possibilità di sostentamento per la popolazione locale sono state così quelle legate alla pesca e alla caccia (oltre che balene, anche foche, beluga, ed animali da pelliccia). Intorno al 1827, alcune ricerche effettuate dal geologo norvegese Baltazar Mathias Keilhau, cui ne seguirono altre da parte di geologi svedesi, evidenziarono il potenziale carbonifero delle isole, ma solo alla fine dell'Ottocento vennero concretamente portati alla luce alcuni importanti giacimenti (nel 1899 un primo carico di carbone lasciò le isole diretto verso la terraferma) intorno ai quali furono realizzati piccoli insediamenti, con poche baracche e qualche fondamentale servizio per i bisogni primari dei minatori. Sorsero così Advent City (fondata nel 1904 ma abbandonata nel 1917 per l'esaurirsi della produzione mineraria), Longyearbyen (l'attuale capitale dell'arcipelago, fondata nel 1906 da John Munroe Longyear dal quale prende il nome), Pyramiden (fondata nel 1910 da minatori svedesi), Grumant (fondata dai sovietici nel 1912 e abbandonata nel 1965), Barentsburg (fondata nel 1932 da una compagnia carbonifera olandese che la cedette in seguito alla sovietica Arktikugol, tuttora in parziale attività con poche miniere aperte e perso-

nale ridotto).

Nel 1905, Longyear, uomo d'affari statunitense proprietario della "Arctic Coal Company", individuò le potenzialità legate alle miniere di carbone, ne acquistò i diritti di prospezione aprendo l'anno successivo una miniera, oggi nota come "Amerikanergruva" ("miniera americana" in lingua norvegese) che divenne in breve la più importante attività del luogo dando lavoro ad una trentina di persone. Dopo appena un decennio, a causa degli alti costi e dei bassi profitti, l'attività venne ceduta ad una Compagnia mineraria norvegese, la "Store Norske Spitsbergen Kulkompani" che portò avanti un solido piano di ristrutturazione che, grazie anche ad una numerosa e più qualificata manodopera proveniente dalla terraferma, rilanciò in breve tutta l'economia dell'arcipelago.

Considerate per molti secoli "terra di nessuno", contestualmente all'inizio della corsa al carbone e ai relativi interessi da parte di diversi paesi, in seguito anche a rivendicazioni sindacali da parte di minatori che si ritenevano malpagati e sfruttati, per le Svalbard si venne proponendo il problema della sovranità (Pelliccioni, 1995, p. 810). Nel 1920, il Trattato delle Spitsbergen stipulato nell'ambito della Conferenza per la Pace di Parigi sottoscritto da nove paesi (Norvegia, Svezia, Danimarca, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Francia, Italia, Giappone e Stati Uniti) e ratificato successivamente da altri trentatré, pose fine a questa situazione di indeterminazione riconoscendo alla Norvegia la sovranità politica delle isole (assunta nel 1925) ed estendendo a tutti i firmatari i diritti di sfruttamento delle risorse presenti sull'arcipelago, con la condizione che le isole rimanessero zona demilitarizzata. Il paese che più di qualunque altro si è avvalso di questa possibilità, per ragioni probabilmente più geopolitiche che economiche, è stato l'Unione Sovietica che si è aggiudicata parecchie concessioni trasferendovi, nel corso degli anni, migliaia di lavoratori con le loro famiglie.

Attualmente (aggiornamento a giugno 2017) l'arcipelago è abitato da circa 2.600 persone, in gran parte (l'80% circa) residenti a Longyearbyen che, grazie al suo status di capoluogo amministrativo, può essere considerata, nonostante le sue piccole dimensioni, una città in tutti i sensi con un aeroporto internazionale (aperto nel 1975), alberghi e ristoranti, scuole e negozi, una Università, un paio di musei, oltre alla *Global Seed Vault*, la banca mondiale del seme creata nel 2008, un autentico scrigno della natura che raccoglie circa un milione di campioni di sementi con lo scopo di preservarne la diversità biologica. Gli altri due insediamenti dell'arcipelago sono Barentsburg e Ny Alesund. Barentsburg è attualmente abitata da circa 500 persone, quasi tutti minatori russi ed ucraini che sono rimasti secondo una logica di tipo geopolitico legata al mantenimento di una posizione di controllo più che di convenienza economica (Sellari, 2017, p. 472). Ny Alesund, nel nord ovest dell'isola di Spitsbergen in quella che un tempo era conosciuta come Baia del Re dalla quale sono partite le due spedizioni di Umberto Nobile verso il Polo Nord (quella del 1926 con il dirigibile *Norge* e quella drammatica del 1928 conclusasi con la scomparsa di sedici membri dell'equipaggio del dirigibile *Italia*), è sede di un osservatorio scientifico di rilevanza internazionale per gli studi di geologia, biologia e meteorologia, nonché di istituti di ricerca di una decina paesi, tra cui l'Italia che dal 1997 vi ha una propria base gestita dal CNR.

Esauritasi, o comunque fortemente ridimensionatasi l'attività mineraria (dalle 1.500 tonnellate prodotte nel 1907 si è passati al top di 4,7 milioni nel 2007 per scendere a 1,3 milioni nel 2016), oggi le Svalbard vivono soprattutto di turismo come è testimoniato da un numero di presenze in continua crescita, quantificabili annualmente intorno alle 50.000 unità cui vanno aggiunti anche coloro, e ne sono quasi altrettanti, che vi arrivano con navi da crociera. Si tratta di un turismo caratterizzato da un'impronta fortemente sostenibile, anche considerando che il 65% del territorio è protetto con sette parchi nazionali, ventuno riserve naturali oltre ad un'area di protezione geologica.

### 3. *Pyramiden*

Affacciata su di una baia ad est dell'isola di Spitsbergen, ai piedi del ghiacciaio di Nordenskjöldbree, Pyramiden deve il suo nome alla caratteristica forma piramidale della montagna che si trova immediatamente alle sue spalle. Raggiungibile, oggi come ieri, solo tramite slitte da neve (ora motoslitte) in inverno e imbarcazioni in estate quando il ghiaccio del fiordo si scioglie, la città venne fondata nel 1910 da minatori svedesi, e venduta nel 1927 all'Unione Sovietica che, in virtù del Trattato del 1920, l'ha utilizzata per lo sfruttamento delle miniere di carbone realizzandovi, nel corso degli anni, infrastrutture non solo tecniche finalizzate all'attività di estrazione ed esportazione, ma anche sociali a servizio dei tanti minatori e delle loro famiglie che lì lavoravano e vivevano. Furono costruiti grossi edifici dalla classica forma squadrata realizzati in cemento e rivestiti (alcuni) di legno (fig. 1), destinati sia alle abitazioni (tutte rigorosamente prive di cucina dal momento che i pasti venivano consumati in una mensa comune in grado di accogliere circa duecento persone alla volta), sia agli uffici (in uno di questi, con inferriate alle finestre ancora ben visibili, si trovava la sede del Kgb, il ben noto Comitato per la Sicurezza dello Stato). Un altro palazzo, quello della cultura e dello sport, ospitava un cinema, un auditorium, una biblioteca, sale di lettura, alcune palestre, una piscina, un campo da basket. In ulteriori edifici, molto più bassi, vi erano svariati uffici per servizi di utilizzo giornaliero, la mensa, due scuole e un ospedale attrezzato anche per le emergenze più complesse; ma anche serre dove coltivare frutta e verdura con terra fertile fatta appositamente arrivare dalla madrepatria, pollai e stalle riscaldate.



Figura 1. Alcuni edifici e, sullo sfondo, nastri trasportatori per il carbone che univano la città all'ingresso di una miniera. Fonte: scatto dell'autrice.

Oltre ad una grande piazza, una sorta di agorà dove si raccoglieva la piccola comunità di abitanti (un migliaio circa nel periodo di massimo splendore), un paio di strade parallele e altre due o tre che le incrociavano; strade che sono ancora ricoperte dal vecchio asfalto dal quale spunta qua e là qualche appassito ciuffo d'erba. In sostanza, una perfetta riproduzione in miniatura delle classiche città sovietiche, in una sorta di esaltazione del comunismo non solo dal punto di vista architettonico, ma anche per l'organizzazione del tempo, sia quello libero che quello lavorativo.

In seguito al crollo del regime comunista, a partire dal 1991 la città è stata progressivamente abbandonata per ragioni legate in primis alla bassa domanda di carbone e alla conseguente riduzione dei profitti ma, probabilmente, anche per altri misteriosi motivi che la leggenda e i "si dice" hanno provveduto ad alimentare. Il 31 marzo del 1998 l'ultimo carrello di carbone è stato estratto; nel luglio dello stesso anno una nave russa ha caricato i pochi abitanti rimasti riportandoli in patria, decretando, di fatto, la morte della città.

Da allora Pyramiden è un luogo fantasma, classico esempio di archeologia urbana-industriale, di certo l'unico caso in zona polare. A dare il benvenuto ai visitatori, un austero monumento a Lenin e numerosi simboli del comunismo: l'insegna della città rappresentata da un orso polare che cammina sul globo sormontato dalla stella rossa dell'URSS con l'indicazione del 79° parallelo, un grande bracciore con falce e martello bene in evidenza. Gli edifici sono rimasti pressoché intatti, visto che difficilmente si deteriorano a causa del clima gelido, secco, e privo di precipitazioni; le strutture e i macchinari dismessi, pur rovinati, sono ancora al loro posto (fig. 2).



Figura 2. Esempio di struttura abbandonata. Fonte: scatto dell'autrice.

Nulla si muove, nessun rumore se non quello del vento e dello stridere delle migliaia di uccelli diventati i veri padroni del luogo. Anche gli spazi interni sono stati lasciati così come erano. Nei piccoli appartamenti sono rimasti letti disfatti, scarpe e vestiti abbandonati, qualche foto ingiallita appesa alle pareti; nella hall di ingresso del centro culturale sono ancora visibili i manifesti di alcuni degli eventi programmati; nell'auditorium, due balalaike ed un pianoforte a coda; nella biblioteca, alcuni libri abbandonati sugli scaffali impolverati; nella palestra, palloni da basket e qualche attrezzo per gli esercizi ginnici; negli spogliatoi, sci e scarponi oltre a qualche consunto giaccone impermeabile; nel bar, bicchieri ancora sporchi sui banconi; nel ristorante, un grande mosaico raffigurante un paesaggio polare; nelle cucine, pentole e piatti consunti, lavelli e fornelli arrugginiti.

Quello che a Pyramiden maggiormente colpisce (chi scrive ha avuto la fortuna di visitarla in occasione di un viaggio organizzato dalla Società Geografica Italiana nel settembre 2016) è l'atmosfera che vi si respira, un'atmosfera sospesa come in una fotografia che ha fermato il tempo. Già il percorso per raggiungerla ha un fascino enorme: una navigazione di qualche ora tra i fiordi circondati da ghiacciai e formazioni rocciose dalle forme più strane, un mare piatto dove si incontra qualche piccolo iceberg e si avvistano di tanto in tanto foche e balene; poi l'arrivo in un mini porticciolo con uno sgangherato pontile in legno, qualche bitta per l'attracco, cime sfilacciate abbandonate a terra, alcune strutture dismesse un tempo utilizzate per il trasporto e il carico del carbone (fig. 3). Quindi la visita, con una guida che, sia per l'abbigliamento che per l'atteggiamento, sembrava anch'essa uscita da un libro di storia del passato. La sensazione netta è quella di essere sbarcati in un posto fuori dal mondo nel quale il tempo si è fermato ormai da quasi un ventennio, un posto di straordinario interesse e pieno di incredibili suggestioni, che vale assolutamente la pena trasformare "da luogo abbandonato a luogo recuperato".



Figura 3. Il porto con il collegamento diretto con le miniere. Fonte: scatto dell'autrice.

Cosa che, in realtà, si sta cercando di fare. Già da qualche anno, infatti, i russi attraverso la società mineraria di proprietà statale "Arktikugol" che dagli anni Trenta del secolo scorso amministra il cen-

tro, stanno puntando sul turismo per fare rinascere Pyramiden. Uno degli edifici è stato riconvertito in albergo, il *Tulpan Hotel*, una ventina di camere con servizi privati, un'accogliente sala ritrovo, un bar, un ristorante con menù fisso, un piccolo museo con cimeli risalenti all'epoca d'oro dell'attività mineraria, un negozio di souvenir con vendita di articoli tutti rigorosamente legati all'immagine sovietica. Insieme all'hotel ci sono naturalmente le infrastrutture tecniche di mantenimento: acquedotti, fognature, caldaie, generatori di corrente ed altro; la gestione complessiva è assicurata da una ventina di persone, sette delle quali vivono qui tutto l'anno, le altre nei soli mesi compresi tra marzo e ottobre. La stessa società, sia pure non direttamente, si occupa dell'organizzazione di viaggi e soggiorni con un numero di visitatori che sta rapidamente crescendo e che punta a fare delle Svalbard, anche per i motivi che abbiamo ricordato, una delle mete più suggestive e sicuramente più particolari del turismo di inizio millennio.

In conclusione, è assolutamente vero che i luoghi abbandonati non muoiono mai, vivono di una loro fisicità, alimentano i ricordi, continuano a costituire un irriducibile elemento di identità. Pyramiden rappresenta uno straordinario esempio di recupero di questa tipologia di luoghi; un luogo che sprigiona tutto il fascino della sua vita passata, con l'enorme carico di storia che lo avvolge. Infrastrutture, impianti, case, strade, dove la vita si è fermata da tempo, dove il silenzio ha preso il posto delle voci e dei rumori, ma attraverso i quali è possibile ricostruire i segni del lavoro, della fatica, dei disagi nel fisico e nello spirito, di chi qui ha vissuto e lavorato. I resti di un tempo e di una società che non ci sono più: un piccolo pezzo del mondo sovietico in Europa ad appena qualche centinaio di chilometri dal Polo Nord.

### Riferimenti bibliografici

- Dansero, E., Emanuel, C., Governa, F., (2003), *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*, FrancoAngeli, Milano.
- Dematteis, G., (1998), "La geografia dei beni culturali come sapere progettuale", *Rivista Geografica Italiana*, 105, pp. 25-35.
- Geotema, (2001), *I vuoti del passato nella città del futuro*, numero monografico, 13, Pàtron editore, Bologna.
- Governa, F., (1998), "Il milieu come insieme di beni culturali e ambientali", *Rivista Geografica Italiana*, 105, pp. 85-93.
- Info Svalbard, (vari anni), *Tourist Statistics*, Longyearbyen.
- Lucia, M.G., (2002), *I patrimoni della storia industriale tra logiche di conservazione e iniziative di riqualificazione del territorio*. In: Persi P. (a cura di), *Beni culturali territoriali regionali. Siti, ville e sedi rurali di residenza, di culto, lavoro, tra ricerca e didattica*, Istituto Interfacoltà di Geografia, Urbino, pp. 407-416.
- Pelliccioni, F., (1995), "Viaggio ai confini del mondo: nelle polari isole Svalbard tra i minatori russi e norvegesi", *L'Universo*, pp. 800-818.
- Sellari, P., (2017), "Svalbard: frontiera artica", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 9, pp. 467-487.
- Tognarini, I., Nesti, A., (2003), *Archeologia industriale*, Carocci, Roma.

### Sitografia

[www.ssb.no/en/svalbard](http://www.ssb.no/en/svalbard)  
[www.sysselmannen.no](http://www.sysselmannen.no)



FLAVIO LUCCHESI<sup>1</sup>

## DALLA VALNERINA ALLA REGIONE METROPOLITANA DI PERTH: IL *LUISINI PROJECT* E IL “RECUPERO OLISTICO” DI UN (DOPPIO) ABBANDONO

### 1. Ezio Luisini. *Da Ferentillo all’Australia: emigrazione e creazione di una fortuna*

Ezio Luisini nacque il 14 febbraio 1891 da Tobia e Arduina Rosati a Ferentillo, comune della Valnerina nella provincia di Terni<sup>2</sup>. Questa silenziosa valle dell’Umbria meridionale è solcata dal fiume Nera e, seppure abitata da epoche lontane e utilizzata sin dall’antichità come via di transito e di passaggio di un certo rilievo in questa zona dell’Appennino, è peraltro rimasta nel tempo piuttosto isolata e poco popolata<sup>3</sup>: una remota regione che «appartiene all’Umbria minore o all’Umbria ignorata... ed è punteggiata a destra e a sinistra da aviti castelli, da dimezzate torri di vedetta» (Fabbi, 1977, p. 32). L’economia, a causa della scarsità di terreni vallivi, si è basata tradizionalmente sulla pastorizia e su un’agricoltura povera incentrata principalmente sulla produzione di frutta, vite e olivo (fig. 1).



Figura 1. Terrazzamenti coltivati sulle colline che circondano Ferentillo. Fonte: scatto dell’autore.

<sup>1</sup> Università degli Studi di Milano.

<sup>2</sup> Le notizie relative alla vita e all’operato di Ezio Luisini compaiono in sedi diverse e frammentarie. Nel presente scritto ci si è riferiti fundamentalmente all’*Australian Dictionary of Biography* e allo scritto di Alfredo Strano, che ha ricevuto una segnalazione nella sezione “Memorialistica e biografie” della IV Edizione del premio biennale Conti (1999-2000) ideato dalla FILEF (per entrambi i riferimenti si rimanda alla bibliografia).

<sup>3</sup> Per un’accurata ricostruzione delle principali caratteristiche geo-storiche e artistiche della Valnerina si rimanda al testo di Fabbi (1977).

In tale contesto, il comune di Ferentillo è sicuramente emblematico, in quanto sul suo territorio «si riscontrano condizioni morfologiche, insediative, storico-artistiche e socio-economiche che sono rappresentative di più vasti areali della regione» (Canosci, De Meo, Patella Scola, 1982, p. 9)<sup>4</sup>. In particolare, la maggior parte dei suoi abitanti ha conosciuto nel corso del tempo una vita che -pur a volte toccata da momenti ed eventi connessi alle diverse vicende storiche che hanno interessato la nazione nel suo insieme e questa parte dell'Italia centrale più specificamente- è però stata caratterizzata in linea di massima da una sorta di costante sonnolenza: «anche la gente di Ferentillo[...] non si sottrasse alla guerra, ma riuscì con la siesta a mitigarne le asprezze e la ferocia, salvò i legami dell'amore e della pace. La siesta assurse a simbolo di autentica civiltà» (Gatti, 1972, p. 79).

Una realtà insonnolita e pigra dunque, dalla quale molti si allontanarono per scelta o necessità: «purtroppo alcuni erano costretti a un certo punto della loro esistenza a lasciare il paese chiamati da chi era partito prima di loro per i travagli d'oltre oceano. Alcuni, i più, non sono rientrati se non in viaggio di piacere, anzi sono tornati quei pochi che hanno potuto fare il viaggio di piacere» (Gatti, 1972, p. 39). E questa dell'emigrazione fu proprio la sorte del padre di Ezio, un contadino che fu tra i protagonisti della prima grande ondata migratoria italiana verso l'Australia: egli infatti lasciò la famiglia e il paese, per raggiungere nel 1895 il Western Australia<sup>5</sup>.

Ezio, figlio unico, frequentò a Ferentillo le scuole elementari. Trascorse l'infanzia e la giovinezza in estrema indigenza con la madre e la nonna materna, alimentando in sé un senso di mestizia e un forte desiderio di riscatto sociale ed economico. La madre morì di polmonite quando lui era quindicenne, e poco tempo dopo si spense anche l'anziana nonna: il ragazzo allora, non avendo più legami stretti con quella terra che sentiva come "una prigioniera" alla sua volontà di affermazione, decise di abbandonarla e di raggiungere Tobia, il quale nel frattempo aveva inoltrato la domanda per farlo emigrare con l'assistenza finanziaria del governo australiano.

Nel dicembre 1908 il ragazzo si recò dunque a Terni, da lì a Roma e poi a Napoli, dove si imbarcò sul piroscafo *Orient*: il suo intento era di trasferirsi solo temporaneamente dall'altra parte del mondo, ma in realtà non sarebbe mai più tornato in Italia.

A Fremantle incontrò il padre che -contrariamente a quanto Ezio pensava- non solo non aveva fatto fortuna, ma anzi versava in condizioni di povertà, essendo un semplice pioniere boscaiolo. Il percorso in treno di un giorno attraverso il *bush* portò i due alla segheria di Worsley, una località sita presso il corso d'acqua omonimo nella regione sud-occidentale dello Stato, nota appunto agli inizi del XX secolo per l'industria del legno. Qui Ezio, vivendo in una tenda nel bosco insieme al padre, per diversi anni tagliò legna e costruì traversine ferroviarie; successivamente, fortemente motivato dal desiderio di affrancarsi da quello stato di precarietà, riuscì a sistemarsi come appaltatore con una propria squadra di lavoratori.

Durante il primo conflitto mondiale, temendo di venire costretto ad arruolarsi nell'esercito australiano o in quello italiano, si nascose nel *bush* (probabilmente nei pressi di New Norcia) dove rimase fino al 1918, quando trovò lavoro nella segheria statale di Manjimup. Due anni dopo ottenne la naturalizzazione e nel 1921 sposò a Fremantle la diciassettenne italiana Antonietta Fanesi (da cui ebbe nel

---

<sup>4</sup> Proprio per tale ragione il comune di Ferentillo è stato scelto nel 1982 da un'équipe di geografi dell'Università di Perugia per svolgere un'indagine campione (da estendersi successivamente a tutta la regione) sulle emergenze ambientali e storico-insediative dell'area da esso occupata. Si veda in proposito il testo di Canosci, De Meo, Patella Scola, 1982.

<sup>5</sup> Se è certamente vero che la comunità italiana in Australia si è formata prevalentemente nel secondo dopoguerra, va infatti precisato che i nostri connazionali arrivarono nel Quinto continente già nel secolo precedente, creando in molti casi i presupposti per la formazione di quelle catene migratorie che avrebbero poi caratterizzato le più cospicue migrazioni successive. La bibliografia relativa all'emigrazione italiana in Australia è oggi abbondante; per una sua panoramica e per una sintetica ricostruzione delle fasi di questo rilevante fenomeno si veda Lucchesi, 2011.

1922 una figlia nata morta), che sarebbe mancata nel 1931.

Agli inizi degli anni Venti egli comprò un'enoteca con camere ai piani superiori a Northbridge, il quartiere di Perth che sarebbe divenuto il cuore della *Little Italy*, e dove sarebbe vissuto sino alla morte. Avrebbe presto ampliato la sua proprietà nell'edificio confinante, aprendo un negozio di tessuti che sarebbe col tempo diventato un emporio dove si potevano acquistare un'ampia gamma di prodotti, tra cui per esempio l'equipaggiamento per le attività nei campi: si affermò dunque con successo nel settore del commercio e della piccola industria.

Fondamentale fu nel 1924 l'acquisto di 20 acri (pari a circa 8 ettari) di terra a Kingsley, un sobborgo sito circa 20 km a Nord-Ovest di Perth, sulle sponde del lago Goollelal: nel giro di pochi anni creò un vigneto molto produttivo, e nel 1929 fondò una cantina che gli procurò guadagni particolarmente redditizi. La zona rientra nel più ampio distretto di Wanneroo, dove la comunità di emigranti italiani è stata particolarmente cospicua e, proprio grazie a persone come Ezio, ha contribuito concretamente allo sviluppo economico e sociale dell'intera regione.

Nel 1936 si sposò nuovamente: la moglie, Carmela (detta Lina) Strano era di origine calabrese; la coppia non ebbe figli. Nell'aprile 1942, nel corso della seconda guerra mondiale, venne internato a Kalgoorlie con l'accusa di avere simpatie fasciste: cosa che negò risolutamente, venendo poi rilasciato nel settembre dello stesso anno.

Tornato a Perth, acquistò altre terre nell'area metropolitana e creò un secondo vigneto -tra i più grandi non solo del Western Australia ma di tutto l'emisfero meridionale del pianeta- che fu particolarmente fiorente dalla seconda metà degli anni Cinquanta. Morì a Subiaco il 7 maggio 1964 e venne sepolto nel cimitero di Karrakatta.

Non alto di statura e di corporatura robusta, Ezio Luisini era a detta di chi lo conobbe intelligente e arguto, cortese e gentile. Svolsse un ruolo di grande rilievo nella comunità italiana di Perth, presso i cui membri era noto e apprezzato; assisteva spesso gli immigrati da poco giunti in città indirizzandoli verso persone che avrebbero potuto offrire loro un lavoro o aiutandoli con prestiti favorevoli, e non raramente elargì cospicue somme di denaro per cause caritatevoli. Estremamente semplice e frugale nei modi e nella vita, venne ben considerato anche dai politici, che spesso chiedevano e ascoltavano i suoi pareri sulle questioni della vita sociale ed economica locale.

## **2. Il National Trust of Australia e il Luisini Project: vicissitudini e prospettive per il recupero di un luogo abbandonato dalle rilevanti valenze culturali e ambientali**

### **2.1. Il National Trust of Australia (WA)**

Il *National Trust of Australia* (ufficialmente *The Australian Council of National Trusts, ACNT*) è formato da un insieme di organizzazioni comunitarie non governative, finalizzate a conservare e promuovere l'eredità e il patrimonio indigeno, naturale e storico del Paese; costituito nel 1965, esso riunisce gli otto *National Trust* autonomi di ciascuno Stato e di due Territori della nazione i quali, nel loro complesso, posseggono (generalmente in perpetuità) o gestiscono oltre 300 luoghi di interesse storico, che vengono visitati ogni anno da circa un milione di turisti e danno lavoro a 350 persone assunte e a oltre 7000 volontari.

Ispirati al *National Trust* inglese<sup>6</sup> e promossi da campagne locali per la salvaguardia della flora naturale e la conservazione di edifici storici, i primi *National Trust* australiani nacquero nel New South Wales (1945), South Australia (1955), Victoria (1956), e furono protagonisti sin dall'inizio di un'accesa

<sup>6</sup> Gaze (1988) fornisce un'attenta ricostruzione della storia, delle caratteristiche e delle finalità del *National Trust* inglese; per una visione più sintetica delle vicende e dell'opera del *Trust* si veda Lucchesi, 2016.

discussione sui temi dell'ambiente fisico e antropico che, inserendosi anche in un più ampio dibattito internazionale che prendeva certamente spunto dalle posizioni nel frattempo delineatesi in Gran Bretagna sulla "costruzione del paesaggio" (Hoskins, 2014), portò a significative e peculiari realizzazioni volte alla salvaguardia di un ricco e diversificato patrimonio culturale.

Il *National Trust of Australia (WA)* – che ha oggi sede presso l'*Old Observatory* di Mount Eliza, a West Perth – (fig. 2) fu costituito nel settembre 1959, in un periodo in cui Perth stava vivendo profondi cambiamenti. In verità, la capitale del Western Australia aveva conosciuto a partire dalla sua fondazione diverse fasi di sviluppo: in particolare, la corsa all'oro degli anni Novanta dell'Ottocento aveva determinato un rapido e consistente incremento demografico, che aveva a sua volta generato il proliferare di un ampio *hinterland* di sobborghi.



Figura 2. La sede del *National Trust of Australia (WA)* presso l'*Old Observatory* a West Perth. Fonte: scatto dell'autore.

Ancora nel corso della prima metà del Novecento, peraltro, si mantenne presso molti l'immagine di una città premoderna, nell'insieme poco estesa, dove una comunità compatta e legata da un forte senso identitario conduceva una vita circoscritta, essenzialmente serena e quasi arcadica raccolta intorno alle acque poco profonde dell'ampio e placido Swan River e ben integrata nel contesto paesaggistico circostante del *bush*. Dominò insomma per alcuni decenni un'immagine romantica dove la mancanza di una sostanziale consistenza di moderni edifici nel centro cittadino contribuiva a perpetrare la visione di una realtà urbana stabile e tranquilla.

A metà secolo, invece, si erano formate due correnti di pensiero contrapposte. Da un lato, vi erano i sostenitori di un approccio sostanzialmente modernista che intendeva rompere con il passato abbracciando il nuovo e sostenendo lo sviluppo come simbolo di una necessaria rigenerazione culturale, economica e sociale: secondo costoro era indispensabile allontanarsi da visioni limitate e miopi, accogliendo grandi progetti che coinvolgessero capitali internazionali. Per converso, altri appoggiavano una linea conservazionista, sottolineando come la velocità del cambiamento fosse eccessiva e perico-

losamente indifferente nei confronti del senso del luogo della città.

Anche sotto lo stimolo di questo acceso dibattito, un gruppo di persone di formazione e idee politiche talora molto diverse unì i propri interessi e le proprie aspettative fondando il *Trust*. L'idea comune era che fosse necessaria la creazione anche nel Western Australia di un'organizzazione che - rifacendosi ad alcune linee guida perseguite dai fondatori del *National Trust* inglese (come la sostanziale autonomia rispetto al governo statale) e riprendendo in parte le recenti esperienze dei corrispettivi enti già sorti in altri Stati australiani - contribuisse ad accrescere la consapevolezza del pubblico sull'importanza delle tematiche e problematiche legate all'*heritage* e alla sua conservazione (Barry, 1995).

Passando attraverso una serie di tappe fondamentali (tra cui l'approvazione del *National Trust of Australia (WA) Act*, avvenuta nel 1964)<sup>7</sup>, l'organizzazione si andò consolidando, e diede il proprio fattivo contributo ad alcune significative battaglie per la salvaguardia sia del patrimonio costruito (dal *Barracks Arch*, al *Palace Hotel*, alla *Swan Brewery*) che di quello naturalistico (comprendente specie di piante autoctone, il *bush* naturale ai margini delle strade, etc.). La significativa evoluzione di metodo che negli anni Ottanta del secolo scorso portò a superare il precedente intento di restituire le costruzioni alle forme originarie (indulgendo non di rado in pratiche di antiquariato nostalgico), per perseguire invece un approccio inclusivo dell'utente secondo i modelli della storia vissuta e dei musei all'aria aperta, costituì un altro importante passaggio verso gli attuali obiettivi e intenti dell'ente: la promozione della conservazione e interpretazione della varietà dello straordinario *heritage* dell'Australia Occidentale, educando la comunità al corretto utilizzo per un godimento sociale, economico e ambientale dei valori estetici, storici, scientifici e culturali di un luogo<sup>8</sup>.

## 2.2. Il Luisini Project

Negli ultimi anni il *National Trust of Australia (WA)* ha dimostrato una crescente attenzione nei confronti del tema del recupero dei luoghi abbandonati, che ha riguardato sia gli ambienti naturali (per esempio con la conseguente piantumazione di fiori selvatici e piante native in alcune zone costiere o interne del continente), sia quelli costruiti. Questi ultimi hanno conosciuto diversi importanti interventi volti al recupero di edifici e infrastrutture in disuso: vecchie linee ferroviarie dismesse (come la Busselton-Augusta), rivitalizzate con la realizzazione di percorsi pedonali o ciclabili lungo le rotaie; stazioni di pompaggio abbandonate risalenti allo storico *Goldfields Water Supply Scheme*; vecchie stazioni baleniere; antiche fornaci di calce; edifici e capannoni di aziende agricole in zone extraurbane o rurali.

A questo punto, appare chiaro che il nostro percorso d'indagine porta all'intersezione di quanto precedentemente sintetizzato circa la figura e l'opera di Ezio Luisini, e quanto appena riportato sugli

---

<sup>7</sup> Il *National Trust of Australia (WA) Act*, divenuto operativo nel 1965, fu di grande rilevanza in quanto costituì il riconoscimento ufficiale che pose le attività dell'associazione nell'ambito legislativo statale; esso inoltre segnò l'inizio di una serie di acquisizioni di proprietà di significato storico. Pur se questa non era stata (e continuava a non rimanere) una priorità negli obiettivi dell'Associazione, il possesso di proprietà risultò infatti comunque utile al fine principale di mantenere, proteggere e valorizzare il patrimonio ambientale, storico e culturale dello Stato: nel corso degli anni si creò infatti un portfolio di beni che contribuì ad accrescere la consapevolezza della comunità circa l'esistenza dell'associazione, ad aumentare il numero dei suoi membri, ad ampliare i modi attraverso cui il Trust poteva educare il pubblico relativamente all'importanza e alla salvaguardia dell'*heritage* del Western Australia. Per un'ampia e accurata disamina delle varie tappe e delle iniziative che hanno segnato la storia del *National Trust of Australia (WA)* - il quale ha oggi sede presso l'*Old Observatory* di Mount Eliza, a West Perth - si rimanda a Witcomb, Gregory, 2010.

<sup>8</sup> In coerenza con tale approccio olistico, quando l'attività del *Trust* coinvolge territori aborigeni, non soltanto si riconosce che essi ne sono i custodi culturali e spirituali, ma vengono anche direttamente consultati e coinvolti nei progetti e nei programmi di tutela e di sviluppo.

interessi e gli obiettivi del *National Trust of Australia (WA)* riguardo al recupero di luoghi abbandonati che conservano un'importante valenza ambientale e socio-culturale.

Dopo una serie di vicissitudini successive alla morte di Ezio connesse a questioni familiari ed ereditarie, e dopo che la produzione di vino è cessata nella seconda metà degli anni Ottanta del Novecento, molti terreni della proprietà sono stati trasformati e venduti in lotti residenziali suburbani, mentre gli edifici della *Luisini Winery* sono stati demoliti, eccetto quello principale ed alcuni grandi serbatoi per l'invecchiamento del vino, che è però sono stati abbandonati (figg. 3 e 4).



Figura 3. *Luisini Winery*: edificio principale. Fonte: scatto dell'autore.



Figura 4. *Luisini Winery*: i serbatoi per l'invecchiamento del vino. Fonte: scatto dell'autore.

È peraltro presto risultato evidente che il particolarissimo contesto naturale e il sopravvissuto edificio principale dell'ex-cantina posseggono grandi potenzialità per costituire una straordinaria attrazione turistica, offrendo un'ampia gamma di testimonianze ed esperienze nell'ambito dell'*heritage* ambientale e culturale. Ciò a partire dal fatto che il luogo è fortemente connesso allo sviluppo agricolo storico del distretto di Wanneroo, e all'insediamento nella zona di una cospicua comunità di contadini italiani.

Come si è detto, il sito si affaccia sul Lake Goollelal, il quale a sua volta è parte delle preziose terre umide che costituiscono il *Yellagonga Regional Park* che, istituito nel 1989 dal governo del Western Australia, protegge 1400 ettari di suolo, compresi 500 di terre umide (Kinnear, Garnett, Bekle, Upton, 1997). Si tratta di un'area di alte dune inclinate, separate da tratti di bassopiani interdunali che ospitano laghi e paludi dove sono state individuate oltre 200 specie di piante e 120 specie di uccelli<sup>9</sup>.

L'impatto dell'uomo sul territorio oggi facente parte del parco è risultato nei decenni decisamente invasivo: molte aree sono state utilizzate per l'agricoltura, e gli spazi a prato hanno non di rado conosciuto l'invasione sia di erbacce che di specie verdi aggressive non autoctone; inoltre, lo sviluppo di strade, infrastrutture (come linee elettriche e prese di drenaggio) e corridoi di servizio hanno degradato l'ambiente naturale, causando anche l'erosione del suolo. La realizzazione del Parco ha avuto dunque lo scopo di difendere un'area altrimenti in pericolo, salvaguardandone le peculiarità naturali e valorizzandone le testimonianze storiche della presenza antropica: va segnalata in proposito l'esistenza di tre siti inseriti dall'*Heritage Council of Western Australia* nel *Register of Heritage Places*: Perry's Paddock, Cockman House e, appunto, Luisini Winery<sup>10</sup>.

Relativamente a quest'ultima, nel 1989 l'edificio principale della cantina è stato acquistato dal governo statale su richiesta della *City of Wanneroo*. Un altro importante evento è avvenuto nel 2000, quando la *Western Australian Planning Commission* ha affidato al *National Trust of Australia* (WA) il compito di "conservare e interpretare" questo sito, dotando il *Trust* di un milione e mezzo di dollari (in particolare per il recupero della cantina), cui se ne sono aggiunti altrettanti nel 2008.

Per la gestione delle diverse fasi di recupero e rivalorizzazione del luogo il *National Trust* ha adottato un modello olistico comprendente tre aspetti complementari: il piano di conservazione (*Conservation Plan*), quello di interpretazione (*Interpretation Plan*) e quello commerciale (*Business Plan*)<sup>11</sup>. Una componente essenziale ed integrante nell'elaborazione del *Luisini Project* è stata la cosiddetta "consultazione della comunità" (*Community Consultation*), volta a cogliere e condividere gli interessi e le aspettative della popolazione locale, in una prospettiva di comunicazione orizzontale e partecipata.

A tal fine, i residenti sono stati invitati a camminare tra gli edifici del sito, mentre venivano loro fornite informazioni sul luogo e sul relativo piano di conservazione previsto, con l'invito esplicito a contattare il *National Trust* per qualunque domanda o idea riguardanti il futuro dell'area e della canti-

---

<sup>9</sup> Tra i tipi di flora più significativi si ricordano la *Jacksonia sericea*, la *Conostylis bracteata*, la *Hibbertia cuneiformis*, la *Amyema miquelii*, la *Lachenaultia linarioides* e il *Ricinocarpus glaucus*. Per quanto concerne l'avifauna, il pappagallo Carnaby, il tarabuso d'Australasia e il falcone pellegrino sono tre specie protette dal *Wildlife Conservation Act* del 1950. Per una precisa descrizione degli obiettivi che -sia in termini di protezione che di valorizzazione anche a scopi ricreativi- hanno ispirato la realizzazione del *Yellagonga Regional Park* si veda il relativo *Management Plan* pubblicato dal *Department of Conservation and Land Management* (2003).

<sup>10</sup> Perry's Paddock è il luogo della prima concessione di terra a Wanneroo, rilevata nel 1838; inoltre, negli anni Venti del secolo scorso vi si sono tenuti i cosiddetti *Picnic Race Days*; vi si trova il Perry's Cottage che è stato costruito intorno al 1850 e costituisce un esempio di edificio basato su disegno inglese ma adattato alle condizioni locali; è stato ristrutturato nel 2012. La Cockman House fu costruita per il colono James Cockman intorno al 1870. Nello specifico, la *Luisini Winery* è entrata a far parte del *Register of Heritage Places* in forma provvisoria nel dicembre 2000 e in forma definitiva nel marzo 2001.

<sup>11</sup> Il *Conservation Plan* è stato elaborato dagli Architetti Palassis nel 1996; quello commerciale, denominato *Redevelopment Study and Recommendations Document* è stato preparato da *Asset Research* nel 2001; l'*Interpretation Plan* è stato completato dal Mulloway Studio and Paul Kloeden nel 2002. Per una precisa ricostruzione dell'intero *Environmental Management Plan* si rimanda al documento prodotto da *Ecoscape Australia* nel 2003.

na. È stata inoltre inviata ad ogni famiglia una circolare informativa sull'iniziativa, e sono poi seguiti una serie di incontri pubblici tra i membri della comunità e l'amministratore delegato del *National Trust*: tali riunioni, pubblicizzate attraverso i giornali locali e indicate in una lettera individuale spedita a tutti i residenti della zona, hanno perseguito lo scopo di discutere sulle possibili opzioni per la conservazione della cantina, formulando proposte e valutando eventuali dubbi e criticità.

Nella fase del *Business Plan* sono stati coinvolti due componenti della comunità nel relativo comitato esecutivo, e si sono raccolte le richieste e le considerazioni fornite sull'operazione da parte del *Yellagonga Catchment Group (Inc)* e dei *Friends of Yellagonga*. In particolare, queste due associazioni hanno chiesto che venisse redatta una "Dichiarazione d'impatto ambientale" per l'area, e hanno espresso preoccupazione per alcune problematiche quali l'organizzazione degli scarichi di drenaggio delle acque piovane nel contesto di un suolo di natura sabbiosa, la gestione delle acque reflue, l'eventuale necessità di un ulteriore disboscamento nel caso in cui venisse ideato un accesso preferenziale per i residenti, la salvaguardia della vegetazione residua e l'utilizzo di specie vegetali native nella rivitalizzazione della flora locale.

Il *National Trust* ha inoltre distribuito tra i componenti della comunità dei questionari per raccogliere proposte e idee; le risposte hanno indicato che molti degli intervistati avrebbero apprezzato la presenza di un ristorante, di un museo e di un centro polifunzionale, e sarebbero stati favorevoli alla realizzazione del processo di vinificazione e alla vendita di vino. Significative, inoltre, la richiesta di un continuo aggiornamento fornito alla comunità sull'elaborazione e attuazione dell'opera, e l'importanza attribuita al coinvolgimento delle scuole nelle varie fasi di realizzazione del progetto.

Tutto ciò ha determinato nel corso del tempo un ampliamento negli obiettivi del progetto iniziale, che si è sviluppato sino a prevedere la creazione di un importante insieme di strutture ambientali, educative, ricreative e collegate all'agibilità del luogo, volte a valorizzare in termini di fruibilità sostenibile un patrimonio antro-po-fisico integrato e culturalmente multiforme, favorendone un turismo che offrisse al visitatore opportunità di godimento e approfondimento delle valenze naturalistiche così come del significato storico e sociale.

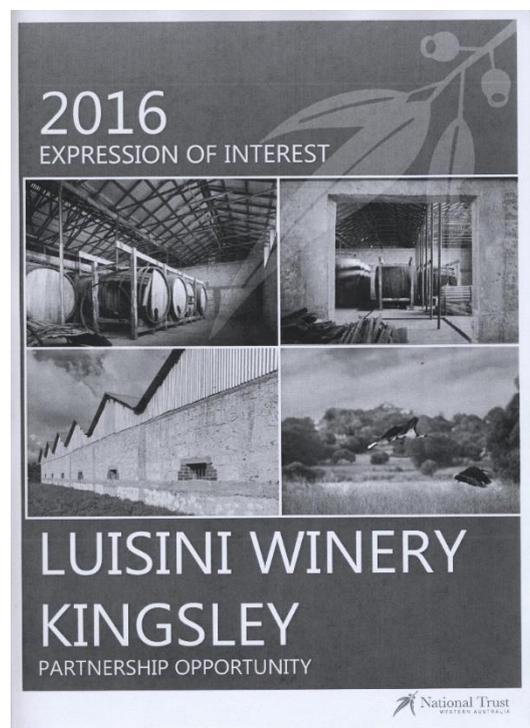


Figura 5. La *Expression of interest* diffusa dal *Trust* nel 2016. Fonte: <https://www.nationaltrust.org.au/luisinieoi/>.

Di conseguenza, a una prima *tranche* di fondi destinati nel 2000 dal Governo statale – attraverso la *Western Australian Planning Commission* – per le prime opere di recupero del sito e della *Luisini Winery*, ne è seguita nel 2008 una seconda della medesima entità, non sufficiente però a coprire le spese addizionali richieste per completare quanto previsto. Una serie di contingenti vicissitudini politiche (cambiamenti del governo federale, cui il *Trust* ha inoltrato dal 2009, senza successo, alcune richieste per ulteriori finanziamenti)<sup>12</sup> ed economiche (crisi internazionale che, seppure in maniera meno cogente rispetto ad altri Stati, ha coinvolto anche l’Australia), hanno rallentato la realizzazione del progetto. Al momento si sono completate le opere civili di recupero e messa in sicurezza dell’edificio principale (ossia della cantina): sono stati ristrutturati tetto, facciate e muri; è stato anche completato il collegamento fognario. Si è inoltre attivato un circuito di telecamere che consente di monitorare 24 ore al giorno l’area, garantendone la sicurezza.

Per uscire da una situazione di stallo determinata dalla scarsità di fondi e con l’intenzione di procedere nella realizzazione dei lavori, seppure eventualmente ridimensionati rispetto alle previsioni, il *Trust* ha allora deciso di cercare partner privati, diffondendo nel 2016 una *Expression of Interest* (fig. 5).

In modo chiaro ed esplicito, attraverso comunicazioni rivolte a potenziali investitori comparse sul proprio sito e sui media locali, si sono pertanto sottolineati l’importanza e la valenza culturale e ambientale di un’iniziativa finalizzata a recuperare il sito e l’edificio abbandonato della ex *Luisini Winery* di Kingsley, sfruttandone e valorizzandone le straordinarie attrattive turistiche.

Questa iniziativa ha sortito l’interesse sperato, e si sono aperte le relazioni e trattative con un gruppo privato che si è impegnato nel riprendere e portare a termine il progetto, che -seppure rivisto e ridimensionato in alcune sue parti- non ne trascurerebbe le fondamentali caratteristiche e finalità di partenza. L’ufficializzazione della firma del contratto dovrebbe avvenire al termine del 2017: in questo modo non correrebbe il rischio di conoscere un secondo e forse definitivo abbandono – con grande perdita per l’intera comunità locale, oltre che per l’*heritage* dell’intero Stato – un patrimonio di grande valore per un ampio ventaglio di tematiche ambientali, storiche e socio-culturali.

### Riferimenti bibliografici

- Asset Research, (2001), *The Luisini Winery Redevelopment Study and Recommendations*, prepared for *The National Trust of Australia (WA)*, Perth.
- Burrows, E., Strano A., (2000), “Luisini Ezio (1891-1964)”, *Australian Dictionary of Biography*, 15, MUP, Melbourne.
- Canosci, D., De Meo, F., Patella Scola, L.V., (1982), *Indagine geografico-ambientale in un’area campione: il Comune di Ferentillo (Terni)*, Quaderni dell’Istituto Policattedra di Geografia, Perugia.
- Department of Conservation and Land Management, (2003), *Yellagonga Regional Park. Management Plan 2003-2013*, Management Plan N. 48, Perth.
- Ecoscope (Australia) Pty Ltd, (2003), *Luisini Winery Project Environmental Management Plan*, prepared for *The National Trust of Australia (WA)*, Perth.
- Fabbi, A., (1977), *Guida della Valnerina. Storia e arte*, Presso l’Autore, Perugia.
- Gatti, N., (1972), *Siesta in Ferentillo*, Regione Letteraria, Bologna.
- Gaze, J., (1988), *Figures in a Landscape. A History of the National Trust*, Barrie & Jenkins, London.
- Hoskins, W.G., (2014), *The Making of the English Landscape*, Little Toller Books, Dorchester (I ed. Hod-

<sup>12</sup> Nell’ultimo decennio l’Australia ha visto avvicinarsi numerosi Primi Ministri: al liberale J. Howard è seguito nel 2007 il laburista K. Rudd, il quale è tornato al governo per qualche mese nel 2013 dopo le dimissioni della laburista J. Gillard. Infine, al liberale T. Abbot è succeduto nel 2015 M. Turnbull, anch’egli liberale e tuttora in carica.

- der and Stoughton, London, 1955).
- Kinnear, A., Garnett P., Bekle, H., Upton, K., (1997), *Yellagonga wetlands: a study of water chemistry and aquatic fauna*, Edith Cowan University, Perth.
- Lucchesi, F., (2011), *Italiani d'Australia. L'emigrazione valtellinese nel Nuovissimo Continente dalle origini ai giorni nostri*, Patron, Bologna.
- Lucchesi, F., (2016), "Esperienze di salvaguardia e recupero del patrimonio ambientale e culturale. Il *National Trust* britannico e il *National Trust of Australia (WA)*". In: Dal Borgo A.G., Garda E., Marini A. (a cura di), *Sguardi tra i residui. I luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Mimesis, Milano, pp. 247-272.
- Mulloway & Kloeden, (2002), *Interpretation Plan for the Luisini Winery*, prepared for *The National Trust of Australia (WA)*, Perth.
- Palassis Architects, (1996), *Luisini Winery Conservation Plan*, prepared for the *Western Australian Planning Commission*, Heritage Council of WA, Perth.
- Witcomb, A., Gregory, K., (2010), *From the Barracks to the Burrup. The National Trust in Western Australia*, University of New South Wales Press Ltd., Sydney.

### **Sitografia**

- Strano, A., *Ritratto di Ezio Luisini di Ferentillo – Umbria (L'emigrante più rispettato in West Australia)*, [www.emigrazione-notizie.org/download.asp?dl=60](http://www.emigrazione-notizie.org/download.asp?dl=60) (ultimo accesso 28/04/2017).