



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea magistrale  
in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

# **Lo Slow Tourism come modello di valorizzazione dell'intero patrimonio storico-naturalistico italiano**

**Relatore**

Prof. Francesco Vallerani

**Laureando**

Giorgia Barbiero 857545

**Anno Accademico**

2020/2021



# Sommario

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>2</b>
<b>1. LA LENTEZZA COME MODELLO ED OPPORTUNITÀ</b>	<b>3</b>
1.1 SOCIETÀ RAPIDA E CERVELLO LENTO	3
1.2 LA RAPIDITÀ E LA LENTEZZA NEL TURISMO	11
1.3 LO SLOW TOURISM IN ITALIA	17
<b>2. RITMO LENTO TRA NATURA E CULTURA: IL CONTRIBUTO DEL TOURING CLUB ITALIANO</b>	<b>28</b>
2.1 LA FONDAZIONE	28
2.2 I CINQUE ANNI DEL TOURING CLUB CICLISTICO ITALIANO	31
2.3 DAL TRAFORO DEL SEMPIONE AL CINQUANTENARIO DELL'UNITÀ	33
2.4 IL PROGRESSO NEL CAMPO TURISTICO E IL PERIODO DELLA GRANDE GUERRA	37
2.5 LA PRESIDENZA BERTARELLI	41
2.6 LA PRESIDENZA DI GIOVANNI BOGNETTI	46
2.7 L'ATTIVITÀ DEL TOURING NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE	49
2.8 LA RIPRESA	51
<b>3. IL BINOMIO BICI-GASTRONOMIA NELLE MICRO-REALTÀ ITALIANE</b>	<b>54</b>
3.1 LA RIAFFERMAZIONE DELLA BICICLETTA IN ITALIA	54
3.2 L'IMPORTANZA DELLA GASTRONOMIA IN ITALIA E LA COMBINAZIONE CON LA BICI	60
3.3 DUE RUOTE E INNUMEREBOLI SAPORI: ITINERARI NEL PAESE DEL GUSTO	62
<b>3.3.1 Luoghi del gusto o gusto dei luoghi</b>	<b>62</b>
<b>3.3.2 Veneto e Trentino: Pedalata tra le malghe della Piana di Marcesina</b>	<b>64</b>
<b>3.3.3 Trentino : la Ciclabile dell'Adige</b>	<b>66</b>
<b>3.3.4 Lombardia: Pedalando tra i Terrazzamenti della Valtellina</b>	<b>69</b>
<b>3.3.5 Piemonte: Il Canavese, seguendo la Serra</b>	<b>70</b>
<b>3.3.6 Valle d'Aosta: Torgnon, emozione ad alta quota</b>	<b>72</b>
<b>3.3.7 Emilia-Romagna : Borgo Val di Taro, il gusto di pedalare nell'Appennino Parmense</b>	<b>73</b>
<b>3.3.8 Liguria : Sassello-Passo del Giovo</b>	<b>75</b>
<b>3.3.9 Marche : Montefeltro, sulle orme di Paolo e Francesca</b>	<b>77</b>
<b>3.3.10 Umbria: la ciclabile Spoleto-Assisi, dove la spiritualità è di casa</b>	<b>78</b>
<b>3.3.11 Toscana: la Val di Merse</b>	<b>80</b>
<b>3.3.12 Abruzzo: Valle dell'Aventino, itinerario ciclo-fluviale</b>	<b>82</b>
<b>3.3.13 Lazio: Tarquinia, viaggio in una storia millenaria</b>	<b>83</b>
<b>3.3.14 Alto Molise</b>	<b>85</b>
<b>3.3.15 Puglia: il magico Salento in bicicletta</b>	<b>87</b>

<b>3.3.16 Basilicata: Da costa a costa</b>	<b>88</b>
<b>3.3.17 Campania: il Cilento</b>	<b>90</b>
<b>3.3.18: Calabria, la Valle del Crati</b>	<b>92</b>
<b>3.3.19 Sicilia: Scopello-Segesta</b>	<b>93</b>
<b>3.3.20 Sardegna: pedalare sospesi nel Parco della Giara</b>	<b>95</b>
<b>4. L'INASPETTATO DELLE FERROVIE SECONDARIE</b>	<b>97</b>
4.1 LE FERROVIE IN EUROPA E IN ITALIA E LE INIZIATIVE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE	97
4.2 ITINERARI SU FERROVIE SECONDARIE E PROPOSTE PER UNA MIGLIOR FRUIZIONE TURISTICA SOSTENIBILE	101
<b>4.2.1 Il trenino del Renon</b>	<b>101</b>
<b>4.2.2 Il treno della Val Venosta</b>	<b>103</b>
<b>4.2.3 Il treno blu del Basso Sebino</b>	<b>106</b>
<b>4.2.4 Chivasso-Aosta-Pré-Saint Didier</b>	<b>110</b>
<b>4.2.5 La ferrovia Suzzara-Ferrara</b>	<b>114</b>
<b>4.2.6 La Ferrovia Centrale Umbra</b>	<b>116</b>
<b>4.2.7 La Ferrovia dei Parchi</b>	<b>121</b>
<b>4.2.8 La Circumetnea</b>	<b>124</b>
<b>CONCLUSIONE</b>	<b>128</b>
<b>APPENDICE</b>	<b>134</b>
GLI ITINERARI RECENTI PROPOSTI DAL TOURING CLUB ITALIANO	134
<b>2.9.1 A piedi</b>	<b>135</b>
<b>2.9.2 In Bicicletta</b>	<b>143</b>
<b>2.9.3 In Barca</b>	<b>147</b>

## INTRODUZIONE

In un mondo globalizzato, dove esiste ormai un ampio ventaglio di modelli turistici, ci si potrebbe chiedere quale sia il migliore, il più appropriato alle esigenze dei viaggiatori attuali e alle circostanze sanitarie, che permetta di scoprire le località più suggestive nel rispetto dell'ambiente e della comunità locale e di entrare in contatto con l'autenticità dei siti. Ci si potrebbe anche domandare quale tipo di mobilità sarebbe potenzialmente adatta all'Italia, patria del gusto e della bellezza, e quale modello turistico, nella pratica, permetta di conoscere e valorizzare la totalità del suo patrimonio, costituito anche da borghi, piccoli centri abitati e ampie riserve naturali 'inesplorate'. I

prossimi capitoli cercano di rispondere a questi quesiti, individuando nel turismo lento il tema centrale della presente tesi che vorrebbe restituire uno spaccato sull'Italia attuale, nel contesto della mobilità sostenibile ai tempi della pandemia di COVID-19.

Il primo capitolo rappresenta una riflessione generale sulla lentezza, applicata poi al settore turistico italiano tramite il modello dello *Slow Tourism*, contrapposto all'*overtourism*, che rappresenta la rapidità della società attuale.

Il secondo tratta, invece, dell'associazione nazionale Touring Club Italiano e del contributo che essa ha apportato al Bel Paese in termini di valorizzazione delle località minori; illustrando i primi sessant'anni di attività del sodalizio, nonché i più significativi, in quanto costituiscono il periodo che ha plasmato territorio e mente italiani.

Il terzo capitolo, invece, presenta il tema del binomio bicicletta-gastronomia, esplicando le ragioni per cui questo mezzo di trasporto è l'ideale se si desidera scoprire nuovi luoghi come borghi e piccoli centri abitati italiani, soprattutto dal punto di vista culinario. La seconda parte della sezione apporta, poi, una serie di itinerari per conoscere il Paese del gusto su due ruote.

Il quarto ed ultimo capitolo, infine, elabora il concetto delle ferrovie secondarie in Italia, presentando in una prima parte i diversi tipi di treno esistenti in Italia e il loro andamento durante il 2020 e il 2021, gli anni della pandemia. In secondo luogo, vengono elencati diversi itinerari che permettono di scoprire piccoli siti italiani di grande interesse storico-naturalistico a bordo di vagoni antichi o moderni. Ampio spazio viene, infine, riservato alle proposte di miglioramento della fruizione e sviluppo turistici all'interno delle località toccate dai percorsi proposti.

## 1. La lentezza come modello ed opportunità

### 1.1 Società rapida e cervello lento

Durante la rivoluzione industriale del XIX secolo venne introdotto il ritmo delle macchine nel lavoro e l'orologio da polso nelle classi medio-basse. Fu l'origine di un sistema che non si è più fermato, anzi, con la diffusione del capitalismo a livello globale si è accentuato ed è diventato il nostro attuale stile di vita (Zemka, 2011). Ormai risulta impossibile fare a meno dell'ora, poiché tutte le nostre

attività quotidiane sono scandite da orari ben precisi e anche i nostri momenti di riposo seguono il ritmo veloce delle macchine. Basti pensare alla comunicazione oggi privilegiata, quella dei social network, di WhatsApp e dei Tweets: informazioni, importanti come futili, vengono affidate ad un messaggio virtuale che in pochi secondi raggiunge chiunque a qualsiasi latitudine. Ecco che una azione che potenzialmente richiederebbe una frazione minima del nostro tempo, diventa la principale occupazione della giornata: giovani e adulti trascorrono sempre più tempo davanti allo schermo di computer e cellulari, anche al di fuori dal proprio orario lavorativo o scolastico. Dunque, come afferma il neurobiologo Lamberto Maffei:

Viviamo in un mondo veloce, siamo continuamente connessi, iper-sollecitati da una frenesia visiva dai tratti patologici. Dimentichiamo, così, che il cervello è una macchina lenta e questo desiderio di emulare le macchine rapide create da noi stessi diventa fonte di angoscia e frustrazione (Maffei, 2011, 13).

Il cervello umano funziona grazie a due tipi di meccanismi: uno veloce ed uno lento. Il primo risponde alla logica dell'istinto, serve per reagire in modo automatico all'ambiente circostante, quindi avviene in gran parte a livello inconscio; mentre il secondo, comparso più tardi, è il risultato di un ragionamento (Maffei, 2011, 14). La nostra società, però, si basa stranamente sul meccanismo rapido e il progresso economico che attualmente si persegue richiede un rinnovo continuo di prodotti e idee, e spinge ad acquisti d'impulso, senza concedere tempo per riflettere.

La lentezza, poi, caratterizza non solo il pensiero critico e i ragionamenti, ma anche la formazione stessa della struttura cerebrale. Il neurone, la cellula alla base del sistema nervoso, è costituito da un corpo centrale con il nucleo, un'appendice detta *assone*, i dendriti e le sinapsi. Quest'ultime sono i punti di contatto fra i neuroni e funzionano grazie all'ambiente circostante, i cui stimoli vengono recepiti dai ricettori sensoriali. Le ramificazioni responsabili della comunicazione tra le varie cellule nervose, i dendriti, invece, si formano dalla nascita dell'essere umano, e aumentano ogni giorno con un ritmo costante, formando un albero dendritico sempre più grande. Il processo continua fino alla età matura della persona, quando inizia una lenta fase di decrescita, in cui l'albero si ritira. La formazione del cervello, dunque, è un meccanismo tutt'altro che rapido, è «una parabola in parallelo con quella che chiamiamo parabola della vita» (Maffei, 28).

Altro aspetto interessante è che il nostro cervello non possiede il recettore del tempo, di conseguenza noi sappiamo cos'è il tempo ma ci risulta arduo spiegarlo; sappiamo misurare con esattezza lo scorrere delle ore grazie ai nostri orologi digitali, ma una stessa manciata di minuti può risultare infinita per alcuni, e velocissima per altri. Ciò si deve al fatto che:

La velocità di conduzione delle fibre nervose varia [a seconda di struttura e diametro] da frazioni di un metro al secondo a cento metri al secondo (Maffei, 47).

Quello che, invece, viene percepito completamente dalla macchina cerebrale è il susseguirsi di eventi in termini temporali, i quali acquistano senso compiuto solo in quanto tali, venendo trasformati in concetto o informazione. Il pensiero razionale si costruisce proprio su queste sequenze temporali, all'interno dell'emisfero sinistro del cervello.

Le aree principali della nostra macchina cerebrale, i due emisferi, non sono uguali: l'emisfero destro è sede della logica e delle informazioni visive, mentre quello sinistro si è sviluppato maggiormente, attraverso una lenta evoluzione e presiede all'uso del linguaggio. Quest'ultimo si è evoluto in modo tale che gli eventi vissuti dalla persona acquistino significato solamente nell'insieme: gli eventi vengono ordinati in sequenze temporali, che costituiscono la base del ragionamento umano. Ciò si applica anche al linguaggio: solo la successione temporale di impulsi nervosi permette la trasmissione di un messaggio. Dunque, se un'informazione per essere emessa richiede una serie di eventi in ordine temporale, il ritmo della comunicazione è necessariamente più lento. Di conseguenza, si può affermare che:

La lentezza è propria dell'emisfero del tempo, in quanto è propria dei meccanismi nervosi che ne stanno alla base (Maffei, 55).

Inoltre, il sistema nervoso può reagire agli stimoli dell'ambiente più velocemente o più lentamente. Le reazioni rapide sono di due tipi: risposte dirette agli stimoli e riflessi condizionati. Le prime sono innate, in risposta all'istinto di sopravvivenza e avvengono in modo automatico: il senso di paura e di rabbia ne costituiscono un esempio. I secondi, invece, sono determinati dagli usi e costumi di una certa società, rappresentano la cosiddetta 'buona educazione': al *buongiorno* si risponde allo stesso modo, si utilizza il *lei* per rivolgersi a persone anziane o che non si conosce, etc. Le reazioni dirette avvengono, poi, in alcuni millisecondi, mentre i riflessi condizionati richiedono qualche secondo. Dall'altra parte, vi è il pensiero lento, costituito da risposte a tempi più estesi, presente negli animali più evoluti e prevalente negli umani; si tratta dell'insieme delle scelte che l'individuo intraprende nella propria vita, conseguenti alle relazioni con gli altri e con l'ambiente. Questo sistema riguarda la 'mente', ovvero è la parte del cervello responsabile della memoria, della concentrazione e spirito

di motivazione è malleabile e adattabile un alto grado di adattabilità corrisponde ad un miglior funzionamento.

L'anello che congiunge questi due tipi di pensiero è l'intuizione: di per sé è molto veloce, quindi fa parte delle reazioni rapide di cui sopra; ma per trasformarsi in idea necessita del sistema lento, poiché devono essere elaborate una serie di associazioni mentali, in un processo che richiede tempo. Il pensiero lento, poi, fa da modulatore di quello rapido: il primo può eccitare o inibire la percezione sensoriale del secondo, agendo su tre diversi 'canali' distribuiti in tutta la corteccia cerebrale. A ciò si aggiunga che il sistema veloce è intrinsecamente incline all'errare, contrapposto a quello moderato, che «è il più affidabile di cui l'uomo possa disporre» (Maffei, 65).

Per le ragioni sopra elencate, si può affermare che il pensiero lento è, per così dire, superiore a quello rapido, confermando la teoria per cui la lentezza dovrebbe essere il modello prevalente nella società contemporanea. E invece viviamo nell'era digitale, nella quale tutto è alla portata di polpastrello, e la macchina sembra prendere il posto della mente umana. Un esempio lampante è il *T9* o la tastiera *Swiftkey* di Microsoft, che suggeriscono la parola da scrivere e la seconda apprende addirittura lo stile di scrittura. Anche la lingua si adatta ai computers o cellulari, diventando sempre più frequenti gli anglicismi, le abbreviazioni e i periodi frammentati. Il fatto che sia lo strumento a determinare il pensiero lento di una persona, dunque anche il suo linguaggio, fa pensare ad una «ibridazione tra cervello umano e macchina» (Maffei, 71). Se si considera che i comportamenti prolungati contribuiscono a plasmare la struttura cerebrale, il processo di ibridazione incute parecchio timore. Non è così improbabile che, per esempio, l'utilizzo del dito indice negli schermi possa portare, con il tempo, all'ingigantimento dello stesso e alla parziale atrofizzazione delle altre dita. L'uso costante della tecnologia, dunque, potrebbe comportare, a lungo andare, un cambiamento fisiologico-cerebrale permanente.

Inoltre, il cosiddetto 'progresso' basato sul digitale, ha innescato una rivoluzione, un meccanismo di rinnovo continuo, non solo di oggetti come i cellulari o i computer, ma anche della mentalità, provocando un'«accelerazione del tempo» (Maffei, 81). Essendo la società contemporanea basata sul consumismo, ogni prodotto tecnologico può durare solamente fino al termine prefissato dai costruttori, che varia da qualche mese a qualche anno; di conseguenza, ognuno si sente costretto ad acquistare un apparecchio diverse volte. Ciò implica che ad ogni acquisto va considerato lo *switching cost*: ci si deve riadattare al sistema informatico del cellulare o del computer, uno sforzo



che non è sempre esiguo, soprattutto se si considera gli individui meno assuefatti al digitale, come gli anziani o semplicemente alcune generazioni precedenti al secolo XXI. Questo concetto si applica anche ai software scaricabili per il PC, che si aggiornano automaticamente dopo un certo periodo, obbligando l'utente ad apprendere daccapo il loro funzionamento. Si aggiunga, poi, l'ansia – ormai frequente – di 'stare al passo con i tempi', ovvero sentire – e soddisfare – il bisogno di possedere l'ultimo modello di smartphone, a tutti i costi.

È naturale, quindi, che questa continua corsa al rinnovo generi un cambiamento nella percezione del tempo. Zygmunt Bauman, sociologo polacco citato da L. Maffei nel suo *Elogio della Lentezza*, spiega come oggi il tempo sia identificato con una serie di eventi isolati tra loro, non interrelati: la memoria, il ricordo, viene scavalcato dal pensiero rapido. Ciò è particolarmente riscontrabile nei giovani, che sono sempre concentrati nell'attimo presente e al massimo proiettati verso il futuro, ma raramente si volgono indietro, alle loro esperienze ed errori precedenti. Coloro che, invece, sono in grado di percepire il tempo nella sua interezza, guardando al passato e attingendo a piene mani alla loro memoria, sono gli anziani. Essi si possono considerare pressochè immuni al ritmo frenetico che caratterizza la vita odierna, ovvero sono in grado di:

apprezzare la lentezza e il suo fascino, che poi si trasforma in quella saggezza che la società dei consumi spesso considera decadimento celebrare (Maffei, 84).

Nonostante la citata tendenza a reputare il tempo come una successione di eventi singoli, la vita biologica, prima o poi, costringe a rivalutare questo concetto, poiché l'invecchiare è insito nei geni umani, nell'ippocampo e nella corteccia celebrale, i quali sono inscindibili dalla memoria.

Per quanto riguarda il menzionato consumismo, esso è basato interamente sul pensiero rapido, perché il consumo di un oggetto deve essere veloce per poter acquistare al più presto un altro simile. I prodotti venduti e acquistati, oltre ad essere soggetti già in partenza ad un limite massimo di utilizzo, sono di minor qualità rispetto a quelli più antichi. Così si comprano oggetti di poco conto, si gettano via e se ne trovano altri, che potrebbero sembrare migliori, ma di fatto sono identici. Si tratta di una catena rapida costruita appositamente per evitare che il consumatore abbia il tempo di riflettere sui propri acquisti. La questione, oltre ad economica, diventa anche psicologica: si va incontro a quella che Maffei chiama 'bulimia di consumi', un processo che genera continui bisogni nelle persone, ovvero una sensazione di mancanza da colmare; quest'ultima potrebbe culminare in

depressione se, per qualsiasi motivo, non fosse possibile acquistare il prodotto desiderato. Ecco che 'fare shopping' diventa un modo per risollevarsi il morale:

Il consumismo diventa aspirazione, quasi un dovere per apparire piuttosto che essere, per un cittadino del mondo globalizzato (Maffei, 94).

Alla bulimia di consumi corrisponde una perdita di valore, per i prodotti di mercato, ma anche di 'valori', al plurale: gli atteggiamenti che, tempo addietro, erano ritenuti corretti e morali oggi non vengono considerati importanti. Mentre pensare prima di compiere qualsiasi azione era la parola d'ordine per una vita civile, nella società odierna non è più reputato fondamentale, come nel caso degli acquisti menzionato sopra.

Tutto ciò ha delle implicazioni molto importanti e allo stesso tempo pesanti. Innanzitutto, la globalizzazione ha portato allo sviluppo di una concezione culturale comune, cioè alla tendenza di uniformare anche i propri gusti e valori a quelli degli altri. Un esempio potrebbe essere il fast food, che anteriormente era 'ciroscritto' all'America, ma oggi è diventato globale, così come i *video game* violenti o i film 'd'azione', che sono amati da sempre più giovani in qualsiasi latitudine. Inoltre, a livello nervoso, ciò implica la predilezione per il pensiero rapido, quindi una risposta agli stimoli automatica e un emisfero destro più sviluppato. Il che non è positivo, poiché si crea un insieme di cervelli simili, formando il cosiddetto «cervello collettivo» (Maffei, 100), un grande gregge facilmente influenzabile. Si aggiunga che, essendo l'area destra del nostro sistema nervoso la meno evoluta nel tempo, la macchina collettiva umana tenderebbe a regredire, verso una funzione primitiva:

Si arriverebbe al paradosso che la globalizzazione, ultimo traguardo della civiltà, potrebbe produrre un'involuzione cerebrale (Maffei, 101).

A sua volta, esiste il rischio concreto che questa condizione 'primitiva' possa avere un'influenza negativa sul pensiero lento, inibendo il meccanismo di controllo sulle proprie azioni. L'uomo, dunque, può essere condotto ad attitudini e scelte folli che a lungo andare provocano problemi economici e che mettono a rischio la vita dell'individuo, come il canto di una sirena. Infine, l'emisfero del tempo si potrebbe atrofizzare, e le parti dell'emisfero destro che avrebbero consentito il miglioramento dell'area cerebrale sinistra subirebbero una fine analoga.

Una riflessione interessante riguarda anche la relazione tra i due tipi di pensiero e il modo di mangiare. Apparentemente sono concetti che non hanno nulla in comune e invece dipendono l'uno dall'altra:

Pensiero rapido e fast food sono uniti armonicamente, perché il primo è generatore del secondo, che, a sua volta, è servo fedele del primo (Maffei, 106).

Ovviamente, lo stesso tema è applicabile al suo opposto, ovvero al sistema lento relazionato allo *slow food*. Mentre quest'ultimo rappresenta il modo di alimentarsi naturale, il *fast food* è il risultato della frenesia della vita odierna, nato negli U.S.A proprio in quanto grande polo industriale. Mangiare rapidamente, ingurgitare grandi quantità di cibo per poter tornare al più presto alla propria professione è diventata una prassi comune in molte aree del mondo. Conseguenza diretta di quest'alimentazione sregolata è l'aumento di peso, tanto che l'obesità si potrebbe considerare il male del capitalismo, vista la sua diffusione. In parallelo, l'altra fascia della popolazione del mondo industrializzato è ossessionata dalla forma fisica perfetta: si combatte contro i millimetri di grasso in eccesso, si pratica sport a volte in modo morboso, lo specchio ci restituisce l'immagine di un corpo spesso imperfetto e lo scontento sfocia sovente nell'anoressia.

La sensazione di malessere psicologico spinge, poi, ad acquistare rimedi di diverso tipo, che alimentano ulteriormente il consumo. È un sistema ben congegnato, quello del consumismo: con i *mass media* si generano i bisogni, e ad ognuna di queste necessità 'artificiali' corrisponde – ovviamente – una vasta gamma di prodotti già pronti all'uso, che il consumatore considererà indispensabili per risolvere il proprio problema. La produzione di bisogni, però, non avviene più attraverso la coartazione, come nel secolo scorso, bensì con la tentazione: 'fate l'amore con il sapore', recita la pubblicità degli yogurt Müller; 'il piacere di...' è una delle espressioni più utilizzate negli spot commerciali. Di conseguenza, si può affermare che:

La società dei consumi sfrutta la plasticità del cervello, nel senso che tende a rendere automatici determinati circuiti cerebrali (Maffei, 109).

In questo modo, la nostra macchina cerebrale diventa più plastica, ovvero più sensibile al consumo, rendendo l'impulso d'acquisto sempre più forte e il processo in generale incontrastabile. Ne consegue che i bambini, i quali presentano una plasticità alta, sono particolarmente più attratti dai prodotti in vendita rispetto agli adulti.

L'ultimo ambito di applicazione del pensiero rapido e di quello lento è la creatività. Essa è prodotto dell'intuizione, dominata dal sistema veloce, e della costanza, che è invece controllata dal sistema lento. Ciò significa che, per essere creativi, è effettivamente necessario il genio artistico, la fantasia, il sogno, ma esso non si traduce in opere d'arte se non viene coltivato con assiduità, caratteristica dell'emisfero sinistro del cervello. I creativi sono, infatti, coloro che perseverano nella loro arte, che non si arrestano di fronte alle difficoltà o ai problemi, come invece tenderebbero a fare le persone comuni. Occorre, però, sottolineare come essi non possano prescindere dalla società, dalla cultura, e, in generale, dal contesto in cui vivono; dunque, a concorrere alla creazione dei loro capolavori è anche il cervello collettivo. Da questo punto di vista, quindi, siamo tutti un po' creativi e creatori di meraviglie. A conferma del concetto menzionato, vi è il fatto che un'opera d'arte può essere considerata tale solamente se è reputata interessante a livello estetico, ed utile in scala globale.

L'intuizione degli artisti sembra essere dovuta ad una condizione di inibizione dei limiti di pensiero, una libertà di riflessione maggiore che corrisponde ad una elevata libertà di espressione. Curioso è che i pittori che presentano maggiormente questa caratteristica erano soggetti a malattie maniaco-depressive: pare che il genio e la follia siano veramente legati, dopotutto. Si veda il caso di Van Gogh e Munch.

Inoltre, per quanto riguarda la creatività relazionata alla dimensione dei sensi, è necessaria la distinzione tra due fasi. La prima è la fantasia, il calderone di sogni, spirito e libertà, mentre la seconda è l'immaginazione, che si concretizza poi in azione, ovvero nella realizzazione dell'opera d'arte. Una spiegazione più specifica ed esemplativa è data dalle parole di Freud:

L'immaginazione ha bisogno della fantasia per uscire dalle secche del quotidiano, ma la fantasia ha bisogno dell'immaginazione per essere feconda (cit. in Maffei, 127).

Gli artisti, poi, devono essere ancora, in parte, bambini; devono, cioè, presentare una mente sgombra, libera dalle costrizioni sociali e aperta alla fantasia e a diverse prospettive interpretative del mondo. Infine, nella creatività giocano un ruolo fondamentale l'imprevedibilità e l'inconscio, proprie ad esempio della fase dormiente dell'individuo: è dai sogni che spesso inizia l'intuizione, la 'miccia' per la creazione di un'opera artistica.

Concludendo, si dovrebbe investire nel pensiero lento, che è l'antitesi e insieme la soluzione, a questo sistema sociale fondato sulla rapidità, che non permette di prendersi cura di sé stessi, generando continuamente una sensazione di mancanza e di imperfezione fisica, oltre ad indurre ad

un metodo di alimentazione rapido e nocivo e a compiere decisioni d'acquisto 'senza pensarci due volte'.

## 1.2 La Rapidità e la Lentezza nel Turismo

Se il sistema socioeconomico attuale è basato sulla rapidità, anche il turismo, importante settore dell'economia mondiale, tende ad assorbirne le caratteristiche.

L'*overtourism* è un fenomeno recente, tanto che il termine è stato introdotto e definito dall'*Oxford Dictionary* solo nel 2018 (Fasano, 2019), e si riferisce al sovraffollamento di turisti in una destinazione, un flusso insostenibile e, soprattutto, non gestito. Negli ultimi anni, flotte enormi di viaggiatori si sono concentrate nelle città più celebri del mondo. A tal proposito, uno studio del Wttc, World Travel and Tourism Council in collaborazione con la francese JLL, mostra come Roma, Amsterdam, Barcellona, Parigi, Praga, Stoccolma, San Francisco, Toronto e Vancouver siano state le più interessate da tale tipo di turismo; e come, nel 2019, sui 1,4 milioni di turisti in scala globale, il 45% abbia scelto come destinazione almeno una delle suddette città (Siquini, 2020). Inoltre, l'*overtourism* è chiamato anche 'turismo mordi-e-fuggi', poiché spesso, all'eccessiva quantità di viaggiatori corrisponde un breve soggiorno nella meta vacanziera, durata che non consente una visita approfondita né una conoscenza sufficiente della cultura e dei costumi locali.

Senza dover considerare Paesi lontani, entrambe le caratteristiche dell'*overtourism*, in termini sia di numero - elevato - di turisti che di durata sono riscontrabili nel territorio italiano: uno studio del 2020 della Tim rivela che a Roma, su sei milioni di city users, ovvero le persone che transitano nella città, un milione è costituito da turisti internazionali (Barile, 2020); Venezia presenta un rapporto di 73,8 visitatori per il singolo abitante (Siquini, 2020), e così via. Si aggiunga, poi, che, secondo la banca dati dell'Eurostat del 2016, i turisti pernottano in Italia mediamente solo sei notti (Milani, 2018). Sebbene si tratti di una media leggermente superiore rispetto a quella della Unione Europea (fig.1), è una durata, in ogni caso, eccessivamente breve per godere appieno della bellezza italiana e per conoscere in modo significativo la cultura autoctona.

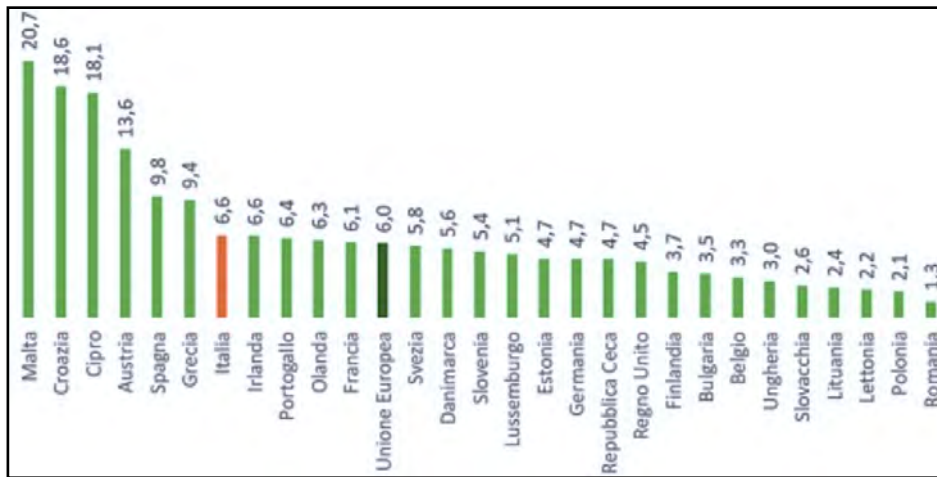


Figura 1 Numero di pernottamenti medi, 2016. Fonte : elaborazioni della BEM Research, azienda di web research e web marketing, sulla base dei dati di Eurostat.

Concentrandosi solamente nei punti focali italiani, molti luoghi della nostra penisola rimangono poco utilizzati, esclusi da un ritorno economico, quello turistico, che permetterebbe di farli rivivere ed evitare lo spopolamento. Si tratta, per esempio, dei graziosi borghi diffusi in gran parte del territorio, carichi di storia e di bellezza e costruiti nei pressi di colline o in cima ad un colle. Questa posizione, periferica rispetto alla città, rendeva difficile per i giovani abitanti praticare una professione moderna, ovvero al di là delle pratiche tradizionali della coltivazione degli ulivi, delle viti e dell'agricoltura. I giovani di oggi hanno aspettative più complesse: potendo spesso accedere agli studi universitari, aspirano a professioni dal compenso maggiore, in linea con il progresso e con le nuove tecnologie. Tale aspetto è un'importante causa del fenomeno di spopolamento di borghi e di molti paesini, periferici ma non per questo meno affascinanti, a livello storico e culturale. Un modello turistico che preveda la promozione, la visita alle attività tradizionali e il pernottamento di questi luoghi magici permetterebbe la ri-scoperta di gran parte della bellezza italiana, e offrirebbe agli abitanti autoctoni la possibilità di mantenere viva la propria identità culturale e la loro dimora di vita.

Il problema dello spopolamento condiziona, però, anche le città principali d'Italia, sebbene le cause siano opposte: è proprio la presenza del turismo – non l'assenza di questo – che spinge i cittadini ad abbandonare la loro abitazione. Venezia e Roma sono tra le destinazioni più colpite. Nella prima, come accennato precedentemente, è presente un solo abitante per 73,8 turisti. La seconda, invece, è abitata da 3 milioni di persone, distribuite su una superficie di 1285 chilometri quadri; quando, ad esempio, la metropoli per eccellenza, New York, possiede ben 8 milioni di abitanti, per una superficie praticamente dimezzata: 783 chilometri quadrati (Barile, 2020). È bene, comunque,

sottolineare come è l'eccesso del turismo, ovvero il sovraffollamento di tali città da parte dei turisti, che genera il fenomeno di spopolamento. Dunque, se anche in questo caso si applicasse un altro modello turistico, più sostenibile, che prediliga paesi italiani più periferici piuttosto che sempre le metropoli, il numero di visitatori all'interno delle città menzionate diminuirebbe. Si favorirebbe, così, la distribuzione dei flussi turistici in tutta la penisola, che, accompagnata da un'adeguata campagna promozionale, potrebbe far emergere l'Italia come un'unica destinazione. È risaputo, infatti, che a livello d'immagine, risulta molto più attraente un territorio unito a livello turistico, piuttosto che un'area geografica con molti centri focali, ma con poca concettualizzazione.

Inoltre, un altro fattore correlato all'*overtourism* è la percezione negativa che i turisti maturano nelle città visitate, dovuta alla scarsa igiene, lasciata peraltro dai non-autoctoni, ma soprattutto all'affollamento. Molti visitatori si lamentano del fatto che non ci si riesca a muovere comodamente all'interno del centro storico, che la massa di persone non consenta di godere della bellezza dei suoi monumenti, etc., non considerando che loro stessi ne fanno parte, anzi alimentano il sistema, la cosiddetta 'calca di turisti'. Si tratta, insomma, di un sistema che tenderebbe ad autoalimentarsi all'infinito, se non si trovasse un'alternativa come quella sopra esplicitata.

Ma, come si sa, il turismo mordi-e-fuggi, oltre a ridurre la qualità dell'esperienza turistica e a rendere città e borghi disabitati, contribuisce a creare delle dinamiche problematiche per l'ambiente e per il clima, non solo locale ma anche globale: l'inquinamento di acque, suolo e aria ne costituiscono un esempio. Per quanto riguarda il primo tipo, basti pensare alle navi da crociera, imbarcazioni di grossa stazza che solcano ogni giorno i mari e che immettono immense quantità di gas nocivi per la fauna marina, per l'acqua stessa ma anche per l'aria: una relazione presentata dalla onlus tedesca NABU nel 2016 afferma che, considerando una stessa distanza, una nave da crociera contamina come un milione di automobili. Ciò si deve al tipo di combustibile adoperato, che presenta 3.500 volte più zolfo in relazione a tutti i mezzi di trasporto terrestri (Marras, 2017).

Riguardo all'inquinamento del suolo o, in generale di un contesto urbano, i turisti di massa, trovandosi lontano dal proprio Paese e avendo a disposizione solo poche ore, non si curano di individuare i contenitori per i loro rifiuti. Ne consegue che diversi imballaggi di plastica vengono abbandonati nel selciato o nell'asfalto, ma anche nella vegetazione, con il conseguente problema dello smaltimento. L'aria viene contaminata da tutte le automobili a noleggio, taxi o autobus che vengono utilizzati come mezzo di spostamento, oltre, naturalmente, all'aereo che è, insieme alle

navi da crociera, il trasporto più inquinante in assoluto: secondo uno studio del WWF il traffico aereo contribuisce con il 5% degli effetti climatici globali per opera umana (Del Dot, 2019).

La città che soffre maggiormente a causa dell'*overtourism* è Venezia: viene assalita da 10 milioni di turisti all'anno (Assessorato del Turismo della città di Venezia, 2019), ed è, quindi, testimone di tutti i tre tipi di contaminazione. Possedendo un aeroporto di grande portata, i suoi cieli sono continuamente attraversati da aerei di diverse compagnie; le sue acque sono utilizzate da turisti incivili come discarica per i loro rifiuti e sottoposte, oltre alle innumerevoli crociere, ad imbarcazioni di ogni genere, tra vaporetto, taxi-barche e navette aeroportuali, a benzina o diesel. Le sue calli vengono talvolta usate come latrina dagli ebbri o da chi, nella frenesia della visita in tempi brevi, non riesce a trovare una *toilette* a disposizione; le vie sono inquinate dalle confezioni dei diversi *take away*, a causa dell'inciviltà di molti e della scarsa presenza di bidoni. Di seguito, un'immagine esplicativa del fenomeno.



Figura 2 Misure di sensibilizzazione sull'*overtourism* e contenimento dei danni da parte del Comune di Venezia



L'esistenza stessa di tali divieti, imposti dal Comune di Venezia (fig.2), costituisce una testimonianza degli atteggiamenti assurdi ed irrispettosi che il turismo mordi-e-fuggi può scatenare, dovuti soprattutto alla scarsa disponibilità di tempo per le attività di visita e di ristoro.

Per quanto riguarda il rapporto tra le navi di crociera e la Serenissima, oltre ad arrecare danni alla fauna marina, esse mettono in pericolo Venezia stessa, passando nei pressi di San Marco e muovendo una massa d'acqua che frange direttamente sulla piazza, con i conseguenti problemi a livello di erosione, allagamento e danneggiamento agli edifici (fig.3).

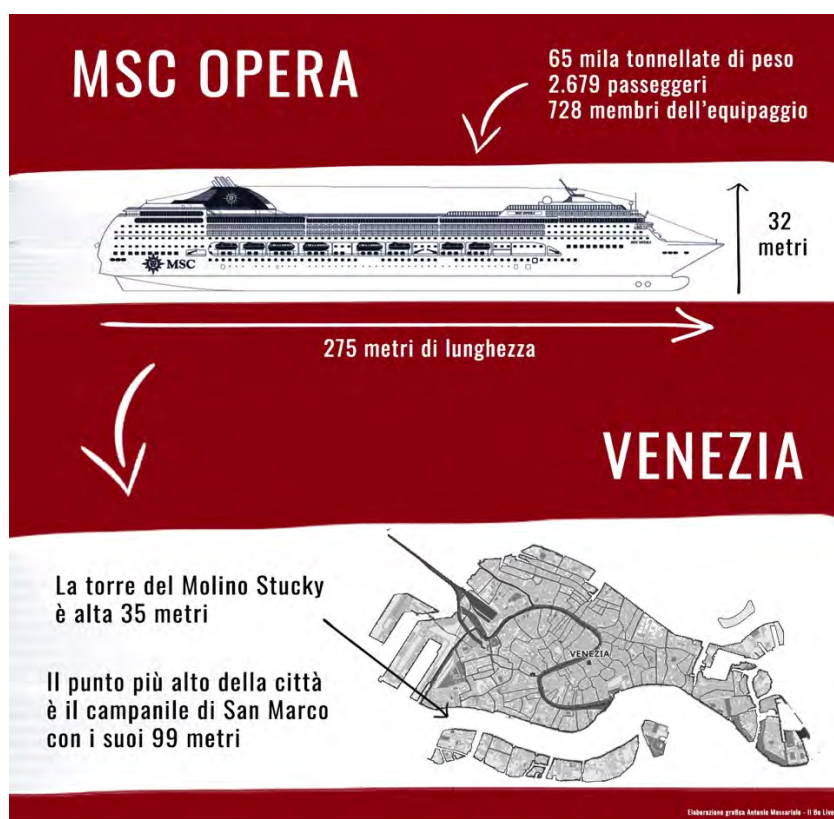


Figura 3 L'impatto delle crociere su Venezia. Fonte : studio dell'università di Padova, sulla base di dati del Venezia Terminal Passeggeri

Con la pandemia provocata dal virus SARS covid-19, entrata in Italia, prima regione europea ad essere colpita, a febbraio del 2020 e tuttora in corso, i consumi legati al turismo e ai viaggi si sono considerevolmente ridotti. In tale contesto risulta naturale pensare che non si ritornerà alla situazione precedente, ovvero che non si registreranno presenze elevate come quelle tipiche dell'*overtourism*. Tuttavia, con l'introduzione dei vaccini a gennaio del 2021 e, dal 1° luglio, del Green Pass, un *passe-partout* europeo per i vaccinati, per coloro che si sono sottoposti a tampone

nelle ultime 48 ore e per i guariti dal virus, lo scenario sta già cambiando e marcia a favore dell'ipotesi contraria. Secondo il più recente report del Centro studi turistici per Assoturismo, in Italia l'estate del 2021 porterà 34,8 milioni di pernottamenti di turisti stranieri, con un incremento considerevole, pari a 6,7 milioni, rispetto all'anno precedente. Se si considera, poi, anche i turisti italiani, si arriverà fino a 140 milioni di pernottamenti. Naturalmente non sono i numeri del 2019, quando si raggiunsero i 100 milioni di presenze dei soli turisti internazionali (Beggiolini, 2021). Tuttavia, se lo stesso aumento riscontrato quest'anno (di 6,7 milioni) rimanesse costante, già nel 2030 si raggiungerebbe il medesimo numero di presenze del 2019, in termini di turisti stranieri, sempre all'interno del territorio italiano. Inoltre, uno studio dell'OMS, Organizzazione Mondiale del Turismo, citato in un articolo del 2020 (Siquini, 2020), ha rivelato come nel 2030 i viaggiatori internazionali a livello globale saliranno fino ai 2 miliardi.

Tutti i dati sopra menzionati evidenziano come il turismo sia un settore economico resiliente; proprio per questo i flussi devono continuare ad essere monitorati, anno per anno, per evitare un concreto rischio di ritorno al fatale turismo dei grandi numeri.

Una possibile soluzione a tutte le problematiche descritte sopra è rappresentata dallo **slow tourism**, ovvero un turismo che:

Invita a riappropriarsi di tempi, luoghi, spazi e tradizioni locali per contrastare il fenomeno del turismo 'mordi e fuggi' e promuovere una modalità di viaggio lenta, non frenetica, fatta di spostamenti a basso impatto su un'area geografica limitata (Tomassini, 2015, online).

Suddetta definizione, complessa ma completa, si riferisce, prima di tutto, al fatto che il turismo lento è l'antidoto alla rapidità moderna che affligge società, economia, ma anche il comparto turistico, con il citato *overtourism*, di cui lo *slow tourism* costituisce la contrapposizione. Questo modello turistico 'invita a riappropriarsi di spazi e tradizioni locali', poiché l'obiettivo principale è lo sviluppo del territorio, soprattutto delle zone meno celebri ma ugualmente interessanti dal punto di vista storico-culturale e naturalistico. In particolare, si sottolinea l'attenzione del turismo lento all'insieme di pratiche ed attività tradizionali legate al luogo considerato, di cui costituiscono l'anima e l'identità, e perciò vanno conservate, promosse e trasmesse ai turisti internazionali e principalmente a quelli locali. Gli 'spostamenti a basso impatto' sono relativi ai mezzi di trasporto, che lo *slow tourism* propone come delle lenti con cui osservare lentamente la bellezza del paesaggio, delle città e dei borghi. Si tratta delle gambe, ovvero del trekking, dei cammini e del cicloturismo;

della ferrovia, quindi itinerari in treno; dei cavalli, con le ippovie; e infine, della barca, cioè turismo fluviale ed acquatico. Tutti gli spostamenti avvengono nel rispetto dell'ecosistema e del territorio, abbracciando i principi della sostenibilità ambientale, oltre a quella sociale ed economica già citata. Infine, il turismo lento promuove una mobilità 'su un'area geografica limitata': incoraggia le persone ad esplorare la zona e il Paese dove vivono, prima di imbarcarsi in viaggi internazionali, per riscoprire l'identità del proprio territorio e conoscere maggiormente la cultura locale; un concetto che rimane totalmente in linea con l'ecologia e il rispetto dell'ambiente accennato poc'anzi. Se gli spostamenti avvengono nello stesso Paese di residenza, infatti, è molto probabile che, qualora si scegliessero mezzi come l'autobus o l'automobile, l'impatto ambientale sarebbe comunque ridotto, considerando la minor distanza di percorrenza e l'esclusione di trasporti più inquinanti come l'aereo o la crociera, tipici dei viaggi internazionali.

### 1.3 Lo Slow Tourism in Italia

Il turismo lento costituisce un modello turistico in totale sintonia con la realtà territoriale italiana. L'Italia è un Paese dalla bellezza unica: lo riconosce la stessa UNESCO, che ha conferito il prestigioso titolo di 'bene patrimonio dell'umanità' a ben 58 siti, distribuiti in tutta la penisola <sup>1</sup> Questa cifra permette al nostro Paese di posizionarsi al primo posto a livello mondiale in quanto ad unicità culturale e naturale. Ma ciò che davvero differenzia l'Italia dagli altri Stati è il fatto che la bellezza risiede letteralmente in ogni angolo: essendo densamente popolata, non è necessario andare lontano per trovare paesini dalle mura antiche o dalle graziose chiesette affrescate, castelli arroccati sui monti, spettacolari ville rinascimentali, colli e colline sinuosi con meravigliose file di vigneti. Con tale potenziale, non vi è ragione di soffermarsi sempre e solamente nelle città principali, anzi, un'esplorazione delle cosiddette micro-realtà italiane permetterebbe di scoprire, per i turisti internazionali, e ri-scoprire per i connazionali, l'altra faccia dell'Italia: quella della tranquillità, del fascino sereno dei paesaggi naturali e culturali allo stesso tempo, degli odori e sapori di casa. In una parola, visitare le aree meno visitate aiuterebbe a trovare l'autenticità, tanto agognata e tanto ricercata dai viaggiatori moderni. È necessario, a mio avviso, sfatare il mito per cui l'autentico possa essere presente nei luoghi affollati di turisti: è improbabile che nelle città invase da masse di

---

<sup>1</sup> *Patrimonio mondiale*, in « UNESCO Italia», 2021, <http://www.unesco.it/it/ItaliaNellUnesco/Detail/188>

stranieri, dove non vivono quasi più persone autoctone, risieda ancora la tradizione, sotto forma di sapori, odori e antichi mestieri. Questo perché l'autenticità è il bagaglio immateriale di conoscenze, usi e costumi degli abitanti originari del luogo considerato; di conseguenza, quando essi fuggono per iniziare una nuova vita altrove, l'autenticità viaggia con loro.

Inoltre, la bellezza, affinché rimanga impressa nella memoria, deve essere contemplata: si ricorda maggiormente un dipinto o un luogo se lo si associa alle emozioni che ha scaturito nella propria persona al momento della visita. Il processo di interiorizzazione delle emozioni, così come la contemplazione, sono tutt'altro che immediati, pertanto, collegandosi alla teoria di Maffei, fanno parte del pensiero lento. Applicando il concetto alla sfera turistica, si può affermare che il territorio italiano, sede di tanta magnificenza, deve essere esplorato lentamente, per poter cogliere appieno il suo splendore. Ecco che lo slow tourism si rivela, ancora una volta, il modello turistico più adatto al Bel Paese.

L'Italia, poi, vanta una rete capillare di cammini, ciclovie, ferrovie, canali e fiumi, che rendono possibile l'attuazione e la realizzazione del turismo lento. Per quanto riguarda i cammini, secondo il portale della Direzione Generale del Turismo, esistono ben 46 vie percorribili a piedi e diffuse in tutto il territorio nazionale, come ben evidenziabile da cartografia di sintesi (fig.4).



Non si trattava, dunque, solamente di un cammino religioso, ma anche di un mezzo per il commercio e, in generale, lo spostamento in Italia e in Europa. Altro cammino altrettanto conosciuto è la Via degli dèi. Realizzata nel VII secolo a.C. ed utilizzata per collegare Fiesole e Felsina, era una vera e propria strada che attraversava gli Appennini e che collegava Bologna con Firenze. È possibile percorrerla in treno per visitare entrambe le splendide città. Alcune delle località attraversate presentano nomi ispirati alla letteratura classica e a miti come il Monte Adone da Adone, Monzuno da Monte di Giove, Monte Venere, Monte Luario da Lua che era la dea romana dell'espiazione<sup>3</sup>. Altro itinerario celebre è la Romea Strata. Formata da cinque tratti antichi di una rete di comunicazione tra le regioni nord-orientali, attraversa la padana, fino alla Toscana, a Fucecchio, da cui si può iniziare la suddetta Francigena. A seconda del tratto che si percorre, è possibile visitare le città limitrofe: Aquileia, Verona, Vicenza, Padova, Modena. Il Cammino, poi, permette la visita delle basiliche che conservano le spoglie di ben due evangelisti: quella di San Marco a Venezia, con i resti del santo omonimo e la Basilica di Santa Giustina di Padova, dove risiede ciò che rimane di San Luca. Per questo motivo, il percorso attira molti pellegrini, italiani ed internazionali. La Via di Francesco, da La Verna ad Assisi e poi da Assisi a Roma, è un cammino di interesse principalmente religioso, poiché realizzato sulle orme di San Francesco d'Assisi, e ripercorre i diversi santuari che egli costruì nella Valle Santa, tra panorami affascinanti e riserve naturalistiche, come quella dei Laghi Lungo e Ripasottile. Il Cammino di Dante, creato dall'associazione omonima, collega Ravenna con Firenze e porta a scoprire i luoghi di Dante Alighieri, citati nelle sue opere o visitati di persona. Parte, infatti, da Ravenna dove è morto e arriva a Firenze, luogo della sua nascita. Si tratta di un itinerario ad anello di 400 km che si sviluppa tra l'Emilia-Romagna e la Toscana e che incontra spesso tratti delle antiche vie degli Etruschi. Un altro personaggio celebre è Sant'Antonio, discepolo portoghese di San Francesco a cui si deve la fama della città di Padova, di cui si possono ripercorrere le orme con il cammino omonimo. Il percorso parte da Padova ed arriva a La Verna, attraversando parte dei pittoreschi Colli Euganei e le verdi Foreste Casentinesi, passando per il meraviglioso Eremo di Camaldoli e luoghi meno noti e tutti da scoprire. Si visita, così, l'Eremo di Montepaolo dimora di ritiro di Sant'Antonio, il Santuario di La Verna, dove il santo ha conosciuto San Francesco e la Basilica di Sant'Antonio da Padova, che conserva le sue spoglie. Per i viaggiatori che, invece, preferiscono itinerari più avventurosi e non religiosi, consigliato è il Sentiero del Brigante. Realizzato negli anni

---

<sup>3</sup> La fonte di questa e delle prossime informazioni è: Cammini d'Italia, in «La Direzione Generale Turismo», 2021, <https://www.turismo.beniculturali.it/cammini/>

80 e 90 del secolo scorso, attraversa l'Appennino Calabro e segue le tratte percorse storicamente dai briganti per evitare di essere catturati. Essi, infatti, non utilizzavano le strade urbane, bensì l'antica Via Grande, un cammino a 1000 metri sopra il livello del mare, lungo il crinale. Ciò rende questo itinerario particolarmente interessante per gli appassionati della montagna e per coloro che preferiscono una visita naturalistica e lontana dal viavai delle città. Affascinante è anche la Via Amerina, altrimenti detta 'Cammino della Luce', un intero percorso dell'epoca romana antica, che costituiva la strada di comunicazione tra l'Esarcato di Ravenna e il Ducato Romano. A sua volta parte dell'importante *Corridoio Bizantino*, il percorso si snoda attraverso una rete di monumenti costruiti in epoche diverse: catacombe paleocristiane, fortezze medievali e abbazie accompagnano il corso del fiume Tevere, con la presenza di piste ciclabili e verdi parchi. Per chi vorrebbe conoscere meglio l'Abruzzo, 'Viaggio nella Storia d'Abruzzo' propone ben cinque percorsi che permettono di vivere questa regione italiana da diversi punti di vista. Il primo riguarda l'archeologia e i monumenti storici, visitando, così, la Valle Peligna, la Valle dell'Aterno e quella del Tirino. Per coloro che, invece, preferiscono le escursioni naturalistiche, è possibile passare per diversi parchi nazionali, come quello del Sirente Velino, del Gran Sasso e Monti della Laga e quello della Majella, quattro aree verdi per sentirsi immersi nella natura. Gli altri tre itinerari passano per la bellissima Valle del Sagittario e L'Aquila. Inoltre, un'escursione sicuramente differente dalle altre e di interesse educativo è il Sentiero della Pace, che ripropone i luoghi della Prima Guerra Mondiale, affinché le atrocità compiute in quel periodo non vengano dimenticate. Protagonisti dell'itinerario sono camminamenti, forti, trincee e rifugi, testimoni della moltitudine di 'morti per la patria' causati dalla Grande Guerra. Questo percorso comporta una resistenza psicologica ma anche fisica, dato che la distanza dal Passo del Tonale alla Marmolada è notevole, richiedendo un mese intero di cammino. È possibile, comunque, percorrere solamente alcune tappe del cammino, coinvolgendo così anche i figli o piccoli gruppi di studenti, per un'importante sensibilizzazione delle nuove generazioni sul tema della guerra. Infine, il Cammino minerario di Santa Barbara permette di scoprire una parte dell'isola sarda poco conosciuta ma nominata patrimonio dell'umanità dall'UNESCO: il Parco Geominerario Storico Ambientale del Guspinese. All'inizio dell'Ottocento, infatti, la Sardegna diede un cospicuo contributo all'industria italiana, conferendole notevoli quantità di metalli. Gli antichi percorsi delle miniere passano attraverso una serie di paesaggi tutti diversi tra loro: sentieri, ferrovie mulattiere, centri urbani e villaggi minerari abbandonati. Si tratta, dunque, di un itinerario vario, non monotono, per recuperare una parte della storia italiana dimenticata e per conoscere una nuova faccia della Sardegna.

Per quanto riguarda, invece, le ciclovie, significativo è l'apporto del Ministero dei Trasporti che tende a promuovere e a comprendere il sistema organizzativo italiano dal punto di vista cicloturistico.



Figura 5 Mappa delle ciclovie turistiche italiane all'interno del contesto europeo, promosse dal Ministero dei Trasporti. Fonte : Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, <https://www.mit.gov.it/node/5383>.

Come si può notare dallo schema (fig.5), le ciclovie nazionali, considerate anche all'interno del contesto europeo, sono dieci: non si tratta di una cifra elevata, ma è necessario considerare l'area totale coperta dai diversi circuiti. Anche a prima vista, infatti, è possibile riscontrare come gli itinerari interessino l'intero territorio italiano: vi sono tre per il Nord Italia, ovvero, a partire da oriente, Venezia-Trieste, Lago di Garda e Venezia-Torino; il Centro presenta ben quattro percorsi ciclabili, cioè Verona-Firenze, Lignano Sabbiadoro-Gargano, Nizza-Ventimiglia-Fiumicino e il circuito di Roma. Il Sud offre due principali ciclovie: la prima parte da Caposele, in provincia di Avellino, e arriva a Santa Maria di Leuca, a Lecce, chiamata 'le Maldive del Salento' per le sue acque cristalline; la seconda va da Lagonegro, in provincia di Potenza, a Pachino, Siracusa. Infine, a chiudere il quadro, in Sardegna vi è un percorso di ben 1230 chilometri, il più lungo dei tratti italiani, che comincia a



Santa Teresa di Gallura, in provincia di Otranto e termina a Sassari<sup>4</sup>. Il tema delle ciclovie italiane e i viaggi in bicicletta saranno trattati in maniera più approfondita nel capitolo terzo.

Dal punto di vista delle ferrovie, l'Italia possiede una rete estesa in tutto il territorio, da Nord a Sud, consentendo diversi collegamenti giornalieri per le regioni di interesse turistico.

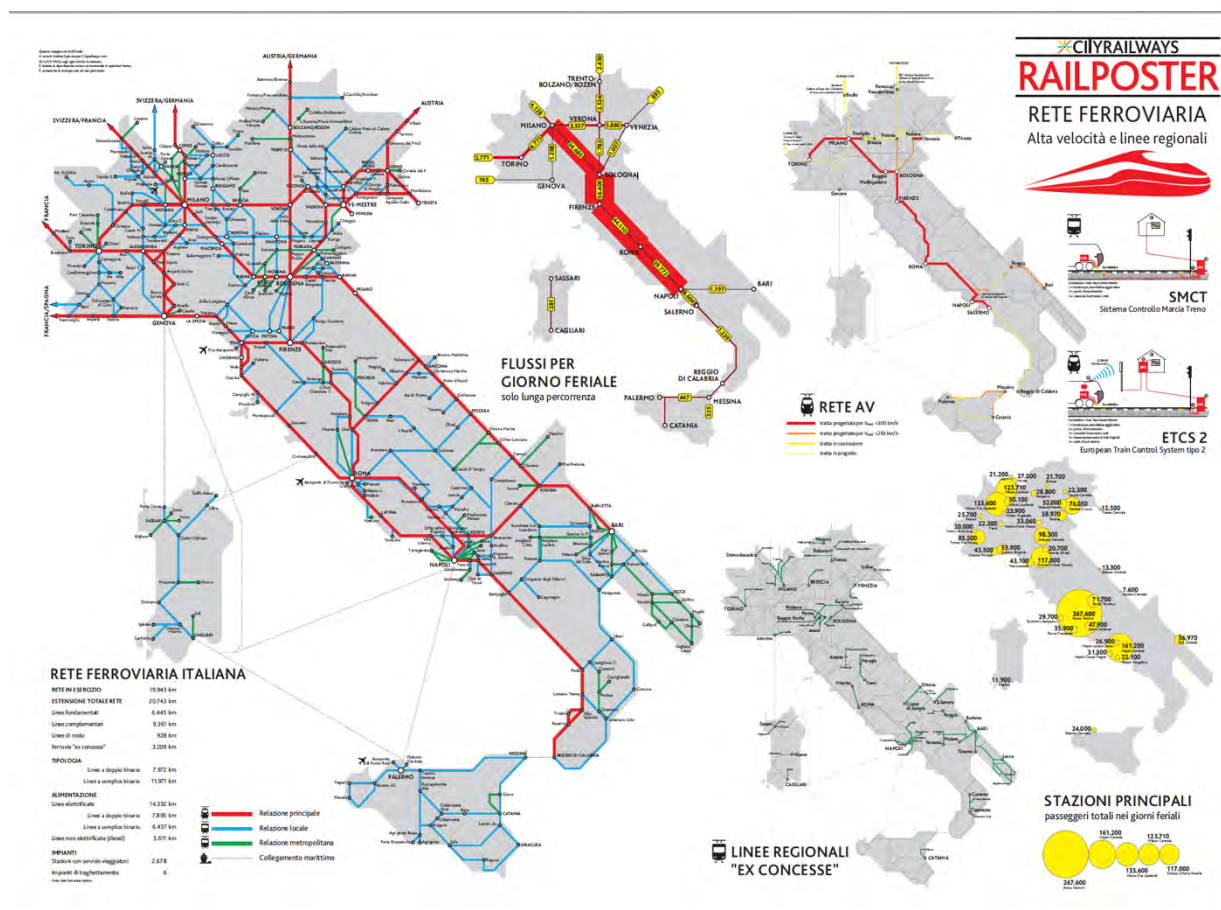


Figura 6 Mappa della rete ferroviaria italiana. Fonte: Cityrailways, <https://staging.cityrailways.com/mappe/rete-ferroviaria-italiana/>

L'estensione della rete ferroviaria italiana è notevole: 20.743 chilometri di ferrovie, di cui 14.332 sono elettrificate (fig. 6). Si riscontra, poi, che sono collegate praticamente tutte le regioni italiane, e che prevale la relazione locale, in azzurro, a quella principale, in rosso. Questo fatto non deve essere interpretato necessariamente come un fattore negativo. Una comunicazione locale, infatti, con un'accurata concettualizzazione e/o promozione, permetterebbe ai potenziali turisti di fermarsi

<sup>4</sup> *Ciclovie turistiche nazionali*, in « Ministero Infrastrutture e Trasporti », 2021, <https://www.mit.gov.it/node/5383>

in zone meno frequentate ma ugualmente affascinanti, come paesini, frazioni e Comuni, che nel Bel Paese spesso offrono a livello turistico molto più di quanto ci si possa effettivamente aspettare. La rete principale, invece, consente il collegamento da e per gli stati europei confinanti a Nord, ovvero, a partire da Est: Udine-Austria, Bolzano-Austria o Germania, Como-Svizzera o Germania, Milano-Svizzera o Francia, Torino-Francia e Genova-Francia o Spagna. La comunicazione tramite treni di alta velocità è molto ridotta rispetto alla rete capillare dei regionali che si è potuta osservare: sono dieci le città collegate, tutte principali, perciò non permettono una visita al patrimonio italiano più autentico e meno conosciuto. Si tratta di Padova-Venezia, Torino, Milano, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno. La linea di Verona-Bologna e Bologna-Padova-Venezia insieme a quella di Foggia-Bari, con un maggior tempo di percorrenza rispetto alle altre tratte, amplia l'orizzonte dell'alta velocità, ma, anche in questo caso, non permette di scoprire parti del territorio italiano che non siano le 'solite' città affollate<sup>5</sup>. Ad ogni modo, è importante riconoscere come le linee dell'alta velocità siano state costruite proprio per questo scopo, ovvero per giungere velocemente ai luoghi più conosciuti della penisola: sono strumento e, al tempo stesso, espressione del turismo rapido di cui si parlava anteriormente. Si può, dunque, affermare che la nostra penisola possiede già un'infrastruttura ferroviaria adatta al turismo lento, rappresentata dalle tratte regionali principali e locali, che collegano praticamente tutto il territorio, permettendo l'esplorazione di Comuni e frazioni potenzialmente affascinanti.

Per quanto riguarda i fiumi e canali navigabili, l'Italia presenta un assetto idrografico di grande estensione: esistono ben 850 chilometri di acque interne navigabili (Felician, 2011). Vi è, però, una differenza significativa tra Nord e Centro-Sud (fig.7). Infatti, mentre il Nord è attraversato da numerosi fiumi dalla portata abbastanza regolare (nonostante i devastanti effetti sulle portate sia per il cambio climatico che per l'eccessivo prelievo idrico per usi agrari) e per lo più connessi tra loro dal Po, nelle altre due principali aree italiane le vie d'acqua sono brevi, sconnesse e separate. In particolare, le acque interne centrali e meridionali presentano una portata d'acqua limitata, dovuta alla scarsità di piogge e assenza di nevai o ghiacciai ad alimentarle<sup>6</sup>. Di conseguenza, l'esplorazione del Bel Paese attraverso la navigazione interna è possibile ma limitata alle pianure del Nord, dove

---

<sup>5</sup> *Rete ferroviaria italiana*, in «Cityrailways», 2016, <https://staging.cityrailways.com/mappe/rete-ferroviaria-italiana/>

<sup>6</sup> *I fiumi dell'Italia centrale e meridionale*, in «Schede di Geografia.net.», 2001, <https://www.schededigeografia.net/>

peraltro esistono una serie di paesaggi, meno conosciuti poiché lontani dai classici centri turistici urbani, ma altrettanto suggestivi.



Figura 7 Mappa della rete idrografica italiana. Fonte: Blendspace, <https://www.blendspace.com/lessons/z1bVrNewVxH73w/geografia-i-paesaggi-d-acqua>

Basti pensare al *waterfront* della Riviera del Brenta, vista dall'omonimo fiume a bordo del Burchiello, un'imbarcazione progettata appositamente per l'osservazione a ritmo lento delle sontuose ville venete. Si parte da Venezia o da Padova, passando per le località rivierasche di Fusina, Malcontenta, Oriago, Mira, Dolo, Stra. I numerosi palazzi e ville rinascimentali e barocche mostrano tutto il loro splendore proprio attraverso le facciate rivolte verso il Brenta, poiché i nobili proprietari ed ospiti delle ville arrivavano direttamente da Venezia, nella barca chiamata, appunto, Burchiello. Visitabili e rilevanti per la loro bellezza e storia sono: Villa Foscari detta La Malcontenta vicino a Mira (fig.8), fatta costruire da Niccolò Foscari, lo stesso proprietario della Ca' Foscari sul Canal Grande, e progettata da Andrea Palladio; Villa Widmann, a Mira, sede di una mostra permanente sulle gondole con un raro esemplare di *felze*, la copertura originale di suddette imbarcazioni, e punto di riferimento del progetto *Riviera del Brenta e Terra dei Tiepolo*, promosso dall'università Ca' Foscari, che unisce concettualmente le ville della Riviera con quelle del cosiddetto 'Miranese' (Mirano,

Spinea, Salzano, Noale, Scorzé, Martellago, Santa Maria di Sala). L'altro palazzo che il Burchiello propone come visita è Villa Pisani, chiamata 'la regina delle ville venete', dimora della famiglia del doge Alvise Pisani e contenente 114 sale, numero che corrisponde alla successione della carica assunta da Alvise. La Villa ha ospitato ed ammaliato diversi personaggi importanti, come Napoleone, Vittorio Emanuele II, Gabriele D'Annunzio, e continua ad affascinare i visitatori grazie agli affreschi di Gianbattista Tiepolo nella sala da ballo e al monumentale labirinto. L'itinerario attraversato con il Burchiello, se maggiormente promosso, specialmente quando si parte da Venezia, permetterebbe di distribuire maggiormente i flussi turistici nella regione, e ridurre in parte il fenomeno dell'*overtourism* a Venezia, oltre a rendere nota una zona veneta periferica rispetto alle grandi città, come Verona e Venezia.



Figura 8 Il Burchiello che passa di fronte alla Villa Foscari Malcontenta. Fonte : Unione Navigazione Interna Italiana, <http://www.unii.org/itinerari/navigazione-fiumi/>

Inoltre, anche e soprattutto attraverso il Po è possibile vivere suggestive esperienze di turismo fluviale, grazie ai quattro capoluoghi toccati: Torino, Piacenza, Cremona e Ferrara. Esistono oltre venti *tour operators* fluviali che propongono una serie di escursioni in imbarcazioni di diversi tipi: battelli, canoe, *bateau mouches* e l'ultima moda, le *houseboats*<sup>7</sup>. Queste ultime, tipiche del Nord

---

<sup>7</sup> *Fiumi*, in «Unione di navigazione interna italiana», 2021, <http://www.unii.org/itinerari/navigazione-fiumi/>

Europa, sono barche che consentono di alloggiare, offrendo quindi la modalità della crociera, non necessitano di una patente nautica per essere guidate e possono essere noleggiate per una vacanza dalla durata variabile e diversa dalle altre in quanto itinerante lungo il fiume. A bordo di queste imbarcazioni è possibile addentrarsi soprattutto tra i suggestivi paesaggi anfibi del Parco del Delta, utilizzando le numerose diramazioni fluviali e canali artificiali. Navigando è possibile imbattersi nelle numerose specie di volatili che abitano le sponde della zona, nonché le peculiari associazioni floristiche e le foreste riparie. A bordo è praticabile la pesca sportiva e si possono caricare delle bici con cui esplorare la terraferma, attraverso i 939 chilometri di piste ciclabili *in loco* e i 2.376 chilometri di piste promiscue<sup>8</sup>. Si tratta, anche in questo caso, di un turismo alternativo, sia concettualmente che di fatto, al modello turistico tradizionale e massificato, ovvero quello che propone solamente la visita, in poche ore, delle città principali.

In conclusione, si è visto come la società contemporanea sia basata sulla rapidità, quando invece la capacità umana di ragionare e di riflettere è originata dal pensiero lento e la struttura cerebrale stessa si forma lentamente nell'arco dell'esistenza dell'individuo, anche in base ai comportamenti reiterati. La velocità costante, legata ai ritmi di vita e introdotta dalla tecnologia, corrisponde nel campo turistico all'*overtourism*, che è determinato da un'elevata concentrazione di turisti in una destinazione, per tempi molto ridotti di visita ed alloggio. Tutte queste problematiche possono essere contrastate grazie ad un modello turistico specifico, lo *slow tourism*, che predilige forme di mobilità lenta e sostenibile, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Si tratta di un sistema che non solo è adatto al territorio italiano, in quanto nel Bel Paese è piuttosto facile incontrare *in itinere* bellezze culturali e naturalistiche, periferiche rispetto al turismo di massa delle città, ma è anche attuabile concretamente, poiché in Italia esiste già una rete capillare di cammini, ciclovie e ferrovie, oltre ad un insieme di canali navigabili nel Nord del Paese.

Nei prossimi capitoli si affronterà il tema del Touring Club Italiano, la sua storia e il suo contributo all'approccio turistico alternativo, e si procederà con l'indicazione di itinerari per ri-scoprire il territorio italiano a ritmo lento, con particolare attenzione alla dimensione culinaria e alla mobilità ciclabile e ferroviaria.

---

<sup>8</sup> *Fiumi*, in «Unione di navigazione interna italiana», 2021, <http://www.unii.org/itinerari/navigazione-fiumi/>

## 2. Ritmo lento tra natura e cultura: il contributo del Touring Club Italiano

In questo capitolo si evince come il Touring Club Italiano (T.C.I.), dapprima unione di compagnie ciclistiche promotrice di competizioni sportive su due ruote, poi importante organizzazione turistica nazionale, abbia offerto, e continui ad offrire tutt'ora al nostro Paese, un notevole contributo in termini di turismo lento e di valorizzazione della totalità del nostro patrimonio. Sono molte, infatti, le iniziative del T.C.I. che hanno contribuito e contribuiscono oggi a svelare agli italiani la moltitudine di aree di interesse storico e naturale che prima non venivano considerate, in quanto isolate o poco conosciute. In particolare, il sodalizio organizza fin dagli inizi della sua attività itinerari ed escursioni con l'utilizzo di modalità di viaggio sostenibili come la bicicletta, i diversi tipi di imbarcazioni, l'escursionismo a piedi, l'uso dei mezzi pubblici, allo scopo di trasmettere l'amore per la nostra patria, di assaporarne con calma tutta la bellezza.

I seguenti paragrafi raccontano i primi sessant'anni del Touring Club Italiano, i più significativi della sua attività, poiché costituirono il periodo che ha plasmato territorio e mente italiani, rendendo il primo un luogo più conosciuto per le escursioni, la seconda più aperta a ri-scoprire l'Italia nella sua interezza.

### 2.1 La fondazione

Il Touring Club Ciclistico italiano nacque l'8 novembre del 1894 a Milano dalla riunione di velocipedisti milanesi, invitati dal Consiglio Direttivo della Milano Società Velocipedista, in risposta alla necessità di un organismo di difesa e promozione degli interessi dei ciclisti viaggiatori e del turismo, affinché tutti i soci contribuissero all'attività dell'associazione.

La prima amministrazione avvenne nello stesso anno, il 6 dicembre, con l'inglese Federico Johnson come direttore generale. Era prevista la redazione di una rivista mensile, utilizzata come organo ufficiale di comunicazione della società, scritta da un comitato redazionale cui faceva parte anche Augusto Guido Bianchi, il direttore della importante rivista 'la bicicletta', che, grazie ad un numero speciale stampato in 7000 copie, era considerata l'avanguardia del T.C.C.I. (Touring Club Ciclistico Italiano). Questo primo Consiglio ha dimostrato come il Touring Club Italiano e i suoi valori fossero sentiti da parte di tutte le classi sociali: ne facevano parte industriali, impiegati, funzionari e in genere anche i componenti della piccola e media borghesia. Tutti impegnati nella propria attività ma propensi a dedicare all'associazione impegno e tenacia (Vota, 1954, pp.10-13).

Inoltre, la bicicletta è stata ed è tuttora importante perché è il primo mezzo individuale di trasporto pratico ed economico. È stata proprio questa a gettare le basi per il turismo popolare e per la creazione dello stesso Touring Club Italiano. Diversi furono i modelli anteriori alla bici oggi conosciuta, in ordine: velocipede, draisina, biciclo e 'bicicletto a ruote uguali'. Primo pioniere del ciclismo in Italia fu il produttore di birra Carlo Michel (1867) che attraversava la città e la campagna con il suo 'biciclo', ovvero con l'enorme mezzo dalla ruota anteriore di dimensione maggiore rispetto a quella posteriore, molto più piccola. In tal modo, egli fece scoprire a tutti, giovani *in primis*, la nuova macchina. Ben presto, il biciclo divenne simbolo dello status sociale aristocratico, potendo essere acquistato prevalentemente dalle classi più abbienti, e anche con l'arrivo della bicicletta (1885) o *safety* come venne chiamata all'inizio, esso rimase, fino agli anni '90 dell'Ottocento, il mezzo a due ruote più utilizzato. Si pensi, ad esempio, che, come afferma Stefano Pivato nel libro *Storia sociale della bicicletta*:

In Italia, nel 1885, il primo modello che viene venduto da Edoardo Bianchi, che di lì a poco diventerà il marchio più famoso di biciclette, è un biciclo. (Pivato, 2019; p.20).

La bicicletta ha avuto origini modeste e uno sviluppo lento, dovuto ai pareri contrastanti che un veicolo così curioso ed innovativo suscitava nelle persone. Esso era, infatti, percepito soprattutto dalle classi dirigenti e più abbienti come una minaccia per l'ordine sociale esistente, potendo potenzialmente cambiare le tradizioni e il modo di vivere di tutti. Difatti, erano pochi coloro che potevano utilizzare la bici, sia per la prevalenza di pedoni in strada che per le restrizioni, talvolta assurde, imposte alla circolazione di questo nuovo mezzo. Era, ad esempio, proibito montare in bici nei giardini pubblici e in centro città, luogo pullulante di 'persone oneste' (i fautori della dignità esteriore, quindi anziani e possedenti di cariche pubbliche, consideravano la bici un mezzo instabile e per questo contrario al decoro); i trasgressori venivano puniti con una multa molto salata. Anche in campagna il passaggio delle bici non era visto di buon occhio, tanto da considerare chi le guidava come «il terrore dei polli e del bestiame» (Vota, pp.27-29).

La bici venne inizialmente usata solo come mezzo sportivo, con competizioni prima a livello regionale e nazionale, poi anche internazionale. Venivano organizzate corse anche tra donne, tendenza che durò solo qualche anno, ma importante poiché permise di avvicinare le donne a questo mezzo, sebbene il timore della perdita di reputazione conseguente alle pedalate in pubblico fosse lungi da estinguersi. La posizione 'a cavalcioni' che l'uso della bicicletta richiedeva, infatti, era

considerata inadatta alle donne poiché totalmente indecorosa, tanto che alcuni personaggi dell'epoca ritenevano una signora in bici una «stonatura umana» (Pivato, 2019; p.107). È solo a partire dal 1878 che in Italia si iniziò a parlare di 'touring', ovvero viaggiare per motivi di studio o di sport. Le corse su strada di quel periodo dimostrarono come la bicicletta potesse essere un mezzo ideale per percorrere grandi distanze in poco tempo, tanto da essere paragonabili al treno. Significativa in questo senso fu la prima gran fondo italiana: la Milano-Crema-Brescia-Verona-Mantova-Reggio Emilia-Alessandria-Torino, avvenuta nel maggio del 1894, dalla durata di solamente 26 ore, per più di 500 chilometri. Pioniere del cicloturismo fu Luigi Masetti: sognava di viaggiare in grande ma disponeva di pochi risparmi per realizzarlo. Nel 1891 la bicicletta gli aprì letteralmente il mondo, divenne famoso per i suoi lunghi viaggi a pedali: partito da Milano, raggiunse Francia, Belgio, Germania e Austria, per un percorso di 3500 chilometri intervallato da lezioni di italiano come occupazione; intraprese un viaggio in bici da Milano a Chicago, pagato dal Corriere della Sera e da La Bicicletta, e arrivò anche in Egitto e in Asia Minore. Raggiunse, poi, il culmine con la gita tra Europa, Africa e Asia, per ben 18000 chilometri (Vota, pp.24-25).

Con la stampa sportiva, come La Bicicletta di Agostino Bianchi, vennero istituite in Italia diverse società velocipedistiche, una in ogni centro italiano di spessore e facilitate spesso dalle Società Ginnastiche, che educarono tre generazioni di cittadini. Nel 1884, in risposta alla necessità di riunire questo ampio ventaglio di società ciclistiche in una stessa organizzazione, venne fondata l'Unione Velocipedistica Italiana, la U.V.I con sede a Torino.

A poco a poco la bicicletta divenne alla portata di tutti, a causa dei prezzi più economici e della sua maggiore praticità rispetto al biciclo:

Ciò che non aveva saputo compiere il biciclo, la bicicletta, meno seducente d'aspetto, meno aristocratica l'andatura, più terra a terra, la bicicletta plebea l'ha naturalmente compiuto: essa popolarizzò l'uso del ciclo [...] Scacciato dalla strada [...] il grande biciclo scompare (P. Hamelle, cit. in Pivato, 2019; p.40).

Si diffuse, poi, la convinzione che la bici fosse il mezzo di trasporto perfetto per viaggi di diverso genere, per praticare il Touring. Le associazioni ciclistiche erano dunque spronate a occuparsi anche di turismo, interesse della maggior parte dei membri associati. Con il primo Congresso dei Velocipedisti Italiani tenutosi a Milano, si decise di richiedere ai vari Comuni di annullare le tasse sui cicli e si giunse alla conclusione che il ciclismo non era più semplicemente una attività sportiva, ma una parte importante della vita sociale e un mezzo di divertimento all'interno del campo turistico.



Per questo nel 1894 il presidente dell'UVI decise e annunciò che il Comitato Direttivo avrebbe costituito due Commissioni dal potere esecutivo: una sportiva e l'altra turistica, garantendo al Touring una forma organizzativa simile alle società turistiche estere già esistenti, ma mantenendo comunque unita la struttura della UVI. Le suddette società estere erano presenti in paesi economicamente e tecnicamente forti, come Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Francia e Germania. Il loro merito fu credere fin dall'inizio all'utilità di associazioni che ascoltassero e tutelassero i ciclisti; mentre quello dell'Italia fu di rispondere alle necessità dei cicloturisti in un contesto di crisi economica e scontri politici (Vota, pp.29-34).

## 2.2 I cinque anni del Touring Club Ciclistico Italiano

Il TCCI era una grande associazione composta di soli soci individuali e aperta a tutti mediante il pagamento di una quota minima. Lo scopo principale era, almeno in origine, l'aumento e lo sviluppo del ciclismo in Italia, attraverso sette campi di intervento. Il primo, *Strade*, si riferisce all'impegno del Touring Club di migliorare la condizione delle strade per renderle più sicure ed accessibili ai cicloturisti, attraverso la costruzione dei cosiddetti 'pali indicatori', gli antenati dei moderni cartelli stradali, e la realizzazione di banchine riservate ai ciclisti. Ma *Strade* è inteso anche come percorsi, quindi un'altra zona di intervento era l'orientamento dei ciclisti: si crearono diverse carte stradali ben dettagliate (tra cui la prima carta corografica nazionale fu quella del Veneto) e una Guida Stradale una manciata di informazioni pratiche, le quali nel tempo si arricchirono di dettagli fino ad abbracciare tutte le attrazioni artistiche e culturali osservabili nella località considerata, contribuendo così a costituire una coscienza turistica nel Bel Paese.

Il secondo, *Comfort*, significava fornire posti letto e pasti presso alberghi affiliati all'associazione con rifornimento di attrezzature sportive e soprattutto a tariffe minime e convenienti per i membri del Club. La struttura ricettiva affiliata si poteva riconoscere grazie a specifiche targhe di riconoscimento con il logo del Touring Club Ciclistico Italiano, formato dal tricolore e il simbolo di una ruota di bicicletta.

Vi è poi il campo *Medico*, dedicato all'assistenza medica in caso di infortuni: vennero istituite delle borse di soccorso più che complete, posizionate nei 50 passi montani italiani più pericolosi e negli alberghi delle località più frequentate dai cicloturisti e meno fornite a livello medico.

L'area *Tecnica* si occupava principalmente di fornire un'adeguata assistenza tecnica, in caso si verificassero problemi nel funzionamento della bicicletta, attraverso sconti presso i meccanici

affiliati al TCCI e l'allestimento di cassette di riparazione, contenenti un libretto di istruzioni e tutti gli arnesi principali necessari per un immediato intervento. Queste furono posizionate in corrispondenza delle borse di soccorso sopra citate.

Inoltre, altro campo di intervento era il *Movimento*, ossia tutto ciò che riguarda le relazioni internazionali. Il Touring Club Ciclistico Italiano, infatti, strinse accordi con gli altri Touring Club esteri, in modo da garantire ai membri associati assistenza e agevolazioni anche all'estero, a livello medico e legale, mostrando solamente la tessera del Touring Club. Essa, di fatto, costituiva un vero e proprio documento completo di tutti i dati personali richiesti per varcare diverse frontiere con i Paesi europei, possedendo o no la bici. Oltre a ciò, essere membro del TCCI permetteva di ottenere sconti sulla navigazione e sulle corse in treno. Il trinomio ferrovia-bici-camminata, infatti, è diventato celebre in Italia proprio grazie al Touring Club, che con la prima gita ciclo-alpina ha inaugurato il turismo lento nel nostro paese. Era il 1898 e il percorso si articolava in cinque tappe: Milano-Varallo in treno; Varallo-Alagna in bici; e poi, affidate le bici ai portatori, si saliva a piedi al Colle del Turlo e si scendeva a Macugnaga; Macugnaga-Piedimulera avveniva in forma mista, cioè a piedi e in bicicletta ed infine Piedimulera-Milano in treno o in bici.

Per quanto riguarda l'area *Legale*, l'Associazione s'impegnava a garantire assistenza legale ai membri singoli e al sodalizio in generale, anche grazie all'istituzione della carica del Console. Egli era un delegato del Touring Club Italiano che presiedeva in ogni località di una certa importanza, sia in Italia che all'estero, dove un membro associato poteva fermarsi per richiedere assistenza di qualsiasi genere. I consoli erano, dunque, figure 'amiche' del ciclista, fondamentali per l'amministrazione dell'associazione, ma anche per il ciclo-turista stesso.

Infine, esisteva la parte *Scientifica*: il TCCI era sempre al corrente delle innovazioni che riguardavano il ciclismo e la bici in senso tecnico.

Ciascun campo d'intervento sopra citato corrispondeva, all'interno della società, ad una Sezione dell'ordine amministrativo ed era controllata da un Capo Sezione. Ogni sezione era rappresentata da una unità della rivista mensile del Club: ogni mese usciva un numero con sette argomenti diversi, uno per ogni Sezione, aggiornati, per tenere informato il ciclista associato e nello stesso tempo per pubblicizzare l'attività sociale e le escursioni organizzate dal Touring Club Italiano. Vi erano anche schizzi topografici e informazioni storico-artistiche, che confluivano poi nella Guida Stradale suddetta.

Per quanto riguarda lo statuto e i principi fondamentali su cui il TCCI si basa, il Touring si è da sempre astenuto a qualsiasi opinione, che sia politica o religiosa, incarnando solamente il patriottismo, o

meglio, l'amore per il proprio Paese, la Bella Italia con la sua varietà culturale e naturale. L'obiettivo era contribuire al suo progresso sociale e diffonderne la conoscenza storico-artistica italiana anche all'estero. Ed è proprio questo principio che ha determinato il successo dell'associazione: il Touring, con la sua apoliticità e le sue grandi escursioni, ha avvicinato tra di loro tutti i ceti sociali italiani. In secondo luogo, il sodalizio ha sempre mantenuto la propria autonomia, sia a livello amministrativo, grazie a dirigenti volenterosi e competenti, che a livello economico, grazie alla sapiente gestione delle entrate derivate dalle adesioni e nuove iscrizioni al club. Queste entrate erano e sono, però, volte semplicemente a coprire tutte le spese, a pareggiare il bilancio, e mai per un guadagno effettivo: il Touring Club Italiano è, fin dalle sue origini, un'organizzazione senza scopo di lucro. Aspetto, questo, che all'epoca costituiva una novità assoluta nel territorio italiano. Infatti, come afferma Chiara Ottaviano nel suo articolo dedicato al T.C.I.:

Aveva poco a che fare con la tradizione italiana anche il tipo di lavoro volontario, previsto dallo statuto, secondo il quale nessuna delle cariche ricoperte, né a livello centrale né a quello periferico, poteva essere pecuniariamente ricompensata (Ottaviano, 1994; p.587).

Infine, tutti i soci del Club sono uguali: non è mai esistita alcuna gerarchia tra i membri associati, tanto meno favoritismi. Basti pensare ad esempio che i Re che facevano parte del T.C.C.I, come la regina Margherita e il re di Portogallo Carlo di Braganza, dovettero pagare la loro parte esattamente come chiunque (Vota, pp.50-65).

## 2.3 Dal traforo del Sempione al cinquantenario dell'unità

Intorno al 1857 si creò un traforo nelle Alpi Pennine, il Sempione, (il terzo traforo in pochi anni) per una linea ferroviaria che unisse l'Inghilterra, la Francia, il Belgio con l'Italia e quest'ultima con l'Adriatico, i Balcani e pure Costantinopoli. Naturalmente il Touring Club Italiano, da sempre favorevole alla ferrovia come mezzo di trasporto, appoggiò la causa, tanto da rinnovare la sua storica mostra relativa alle comunicazioni a Milano proprio per l'inaugurazione del Sempione.

Nel 1906 si tenne l'Esposizione Internazionale di Milano, a cui partecipò ovviamente anche il T.C.I, che qualche anno prima si era trasformato, passando da Club esclusivamente ciclistico ad un Touring più ad ampio respiro, riferendosi soprattutto alla mobilità turistica in Italia, con mezzi come il treno, la barca, i piedi e la bicicletta. L'Esposizione fu molto particolare poiché si svolgeva in due zone della città, una al Parco e l'altra alla Piazza d'Armi, e queste due aree erano collegate da una ferrovia

elevata lunga 1130 metri, che costituiva la prima linea elettrica nel nostro paese a funzionare attraverso il sistema monofase.

Il T.C.I aveva il proprio padiglione, dove esponeva le proprie pubblicazioni, i diagrammi e i suoi distintivi e istituiva il concorso per le camere d'albergo, le quali dovevano essere arredate seguendo il concetto d'igiene e di comfort, secondo la logica della praticità più che della bellezza estetica. I rappresentanti delle imprese di arredamento partecipanti, però, non colsero la richiesta e presentarono camere arredate in stile floreale e ricercato, in totale contrasto con la semplicità richiesta dal Touring. A ciò si aggiunga anche la scarsa presenza di concorrenti provenienti da ditte di impianti igienici. Non avendo raggiunto l'obiettivo principale del concorso, la giuria del Touring Club decise di non assegnare alcun premio, ma utilizzò i risultati per redigere una monografia con illustrazioni chiamata proprio *Le Camere d'Albergo* (Vota, pp.103-106).

Come menzionato sopra, il T.C.I ha sempre considerato il treno un mezzo importante per lo sviluppo turistico italiano ed estero. Alla nascita del Touring le ferrovie erano divise in tre reti: la rete Adriatica, la rete Mediterranea e la rete Sicula, gestite rispettivamente dalla Società delle Ferrovie Meridionali, Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo e dalla Società per le Ferrovie della Sicilia. Poi, nel luglio del 1905, venne approvato dal Ministero dei Trasporti il progetto presentato da Giolitti qualche mese prima, che trasferì la gestione delle reti ferroviarie dalle tre società suddette allo Stato italiano. Ciò permise di assegnare a questo mezzo di trasporto diversi incentivi e stanziamenti, supportati anche dal clima di crescita economica vigente all'epoca. Nonostante la diffusione delle automobili, infatti, il treno veniva comunque considerato il mezzo turistico per eccellenza, per la sua comodità e capacità di percorrere grandi distanze in poco tempo. Il Touring ne dedicò, di fatto, gran parte della sua attività, attraverso la redazione di sezioni apposite nella Rivista Mensile e nell'Annuario, oltre all'offerta di sconti e tariffe agevolate per i Soci e per gli altri turisti. Interessante la decisione del T.C.I di collaborare con la direzione delle Ferrovie dello Stato per la pubblicazione delle *Monografie Regionali Illustrate*, una serie di saggi sulle regioni italiane e sulle attrazioni più belle da visitare in diverse zone del nostro paese, di cui la prima era la Puglia e l'ultima l'Emilia, mentre veniva escluso il Veneto. L'incaricato alla monografia era Michele Oro, membro dell'Ufficio Pubblicità delle Ferrovie dello Stato e in seguito direttore generale dell'E.N.I.T. (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche). L'opera è molto importante non solo perché ha consolidato la fedeltà dei soci al Touring Club, dato che anche le monografie succitate vennero

distribuite gratuitamente ai membri iscritti, ma poiché ha comprovato come le stesse Ferrovie riconoscessero l'importanza del coinvolgimento dei turisti nei loro servizi (Vota, pp.107-109).

Altra iniziativa degna di nota fu il Concorso delle Stazioni Fiorite, organizzato nel 1911 dalle Ferrovie e T.C.I, in collaborazione con la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, che mise l'accento sulla necessità di presentare e promuovere in modo efficace le ferrovie, poiché per molti turisti esse rappresentavano la località stessa, ne costituivano «il biglietto da visita» (Vota, p.109).

Nel 1906 il Touring Club Italiano sotto la sapiente regia del geografo e speleologo Luigi Vittorio Bertarelli pubblicò la Carta d'Italia del T.C.I al 250.000, la «carta turistica per eccellenza» (Meyer, 2004; p.1), la prima di una lunga serie, utile strumento per studiosi di topografia e turisti, di allora come d'oggi. Lo scopo era diffondere conoscenza dell'Italia in tutta la sua bellezza, attraverso una mappa dettagliata in scala media. Esistevano, infatti, solamente altre due carte generali del Bel Paese, una da 100.000, quindi di formato piccolo e con indicazioni scarse, e l'altra di 500.000, dalle dimensioni eccessive e costosa; entrambe erano di proprietà Militare. La Carta d'Italia al 250.000 costituì, dunque, un avvenimento cartografico totalmente nuovo e di grande importanza in quanto alla conoscenza geografica nazionale, diventando in seguito un punto di riferimento per studiosi e turisti italiani e una base per le successive mappe del Touring. Essa era frutto dei principi illuministici che si stavano affermando in quel periodo, in quanto:

rispondeva al gusto della scoperta, della conquista e conoscenza dell'ambiente geografico, tipico della società industriale (Meyer, p.2).

La Carta d'Italia doveva seguire anche alla logica della praticità, ovvero poter essere utilizzata facilmente e talvolta in movimento, visto che si trattava di un'opera pensata soprattutto per i ciclisti ed i cicloturisti (Meyer, p.2). A questo scopo, vennero utilizzati diversi colori vivaci e stili di carattere dalle dimensioni significative, in modo da poter distinguere chiaramente, a colpo d'occhio, montagne e colline, fiumi e laghi e soprattutto città e paesini. I centri abitati presentavano, poi, una piantina a parte, per poter percepire la forma prodotta dalle abitazioni nell'insieme. Secondo Bertarelli, infatti, dovevano essere rappresentati tutti gli elementi del territorio che costituissero: Testimonianze della stratificazione storica impregnate di fatica e di amore quotidiani dalle quali sono potuti nascere, nei secoli, monumenti delle città e le opere d'arte dei musei (Bertarelli, cit. in Meyer, p.4).

Particolare attenzione venne riservata, poi, ai punti di interesse storico e/o naturalistico più isolati, come rifugi montani, santuari, centrali elettriche e grotte, segnando con cura i sentieri e le linee stradali e ferroviarie minori necessari per raggiungerli. Le strade vennero addirittura suddivise in cinque categorie diverse, a seconda del traffico che soleva formarsi (Meyer, p.4). La Carta era, dunque, frutto di un lavoro più che minuzioso e scrupoloso di analisi del territorio e delle mappe preesistenti, durato ben otto anni e attuato dal Touring Club Italiano stesso in collaborazione con gli Uffici Idrografici, gli Uffici Tecnici Stradali, la Direzione della Ferrovia Statale e con diversi Alpinisti. A tutti i collaboratori impegnatisi nel progetto a seconda del loro sforzo vennero, in seguito, donate medaglie d'oro, argento e diversi diplomi di benemerito. La Guida fu distribuita gratuitamente a tutti i soci per un totale di oltre 100.000 copie per foglio, risultato che negli anni aumentò progressivamente in corrispondenza ai vari aggiornamenti eseguiti con continuità. Ecco che il successo dell'opera del Touring Club Italiano si rivelò ancora una volta eccezionale e soprattutto funzionale alla conoscenza comune del Bel Paese e all'ammirazione degli Italiani verso la propria patria (Vota, pp.109-117).

Per quanto riguarda un tipo specifico di turismo, quello montano, il Touring, consapevole del fascino e della ricchezza della montagna sia per la flora che per la fauna, oltre alle viste mozzafiato e l'aria pura, strinse rapporti concreti con diversi enti, in particolare con il Club Alpino Italiano (C.A.I.), con cui ha organizzato e organizza tutt'ora eventi come manifestazioni per la montagna e campeggi. Da questa collaborazione nacquero due collane: la *Guida dei Monti d'Italia*, e la *Guida Da rifugio a rifugio*, entrambe molto precise, accurate e soprattutto utili da utilizzare sul campo. A ciò si aggiunga che la Rivista Mensile del T.C.I fu una delle prime riviste, dopo quella del C.A.I, ad occuparsi di turismo montano-alpinistico, con diverse illustrazioni ed informazioni pratiche per godere delle bellezze d'alta quota ed esercitare nuovi tipi di attività sportiva, come lo sci, sul nascere dei primi cosiddetti *Sky Club*. Il Touring Club creò, poi, la Commissione di Turismo Invernale, per coordinare le attività di propaganda e di organizzazione e soprattutto promuovere le varie escursioni, anche in slitta e *bobsleigh*, dunque le gite invernali oltre a quelle estive (Vota, pp.123-126).

Anche nel turismo nautico il Touring era al primo posto, tanto da ottenere nel 1904 la concessione del cosiddetto 'guidone nautico' ai membri associati possedenti autoscafi sportivi. Come per la montagna, anche per la navigazione il T.C.I ha indetto una apposita commissione, la Commissione per il Turismo Nautico, oltre ad una crociera nautica da Piacenza a Venezia nel 1908. Questa seguì

lo scorrere delle acque del Po con il piroscampo 'Milano' di una compagnia di Venezia, da Cremona fino al mare, escursione che catturò anche la stampa. Obiettivo dell'associazione era favorire lo sviluppo del turismo nautico e la conoscenza delle vie acquatiche interne, piuttosto che del mare, e sensibilizzare su quanto potesse essere utile per l'Italia l'utilizzo delle varie imbarcazioni come mezzi di trasporto, allo stesso livello dei treni e delle automobili. Altro scopo era l'ottenimento di facilitazioni per i soci del Club, dal punto di vista della documentazione e degli approdi, oltre a fini più pratici come la realizzazione di piani per far passare le rapide dei fiumi, ecc (Vota, p.127).

In risposta ad entrambi questi obiettivi, il Touring organizzò due concorsi. Il primo, nel 1909 era in linea con la logica della praticità succitata e spesso avvocata dal Sodalizio: il Concorso per un sistema di segnalazioni della via navigabile su fiumi ad alveo mobile. Esso puntava a creare un efficiente insieme di segnalazioni, stabile, facile da utilizzare ed economico; i risultati, però, furono più che deludenti, visto che non venne assegnato alcun premio. Il secondo concorso rispose, invece, al primo obiettivo: cinque tra i quindici candidati costruirono un'imbarcazione nuova, economica e pratica, utile per il piccolo turismo nautico. Questa era a vela o a remi ed era particolare poiché poteva essere utilizzata sia nei laghi che in mare o nelle vie d'acqua interne e poiché era leggera, per un massimo di 40 kg in modo da prestarsi ad usi individuali (Vota, pp.127-128).

Quanto detto sopra rivela come il Touring Club Italiano sia da sempre un'associazione concreta ed efficiente, poiché porta a termine gli obiettivi prefissati: «Dalla fede all'azione è breve il passo», questo è il motto del Touring (Vota, p.131).

## 2.4 Il progresso nel campo turistico e il periodo della Grande Guerra

Nel 1912 venne approvata dal Consiglio del Touring la realizzazione della *Guida d'Italia del T.C.I.*, la prima guida del Bel Paese per gli Italiani. A quell'epoca, infatti, esistevano solo manuali turistici per stranieri, come le *Guide Baedeker*, tedesche e disponibili in tedesco, francese o inglese, e le *Guide Joanne*, francesi. Le prime erano le più all'avanguardia, per la loro ricchezza di dettagli e la loro chiarezza, sia nella forma che nei contenuti; ma non erano adatte per gli Italiani, poiché presentavano le zone più conosciute, escludendo aree di importanza storica e naturale come gli Appennini, il Mezzogiorno e le sue isole. Le *Guide Baedeker*, insomma, rappresentavano l'Italia solo in superficie, non considerando la sua varietà, elemento quanto più caratterizzante del nostro Paese.

La *Guida d'Italia del T.C.I* nasceva dalla volontà di dar voce allo sviluppo turistico italiano con la diffusione di un'opera destinata a tutti, un'opera pubblica. Molti furono i volontari che, convinti del valore nazionalistico del progetto, collaborarono alla sua realizzazione: enti pubblici e privati, sindaci, corpi amministrativi, musei e luoghi di cultura etc. Si trattava di una Guida concisa nella forma ma con una quantità enorme di contenuti, oggettiva e perfettamente rappresentativa della patria. Essa conteneva cartine di ogni tipo, con indicazioni di musei e punti panoramici; ogni volume descriveva un insieme di regioni e costituiva un'unità a sé stante rispetto agli altri. Il progetto incontrò il consenso di diverse personalità di spicco nel contesto italiano: quello del Presidente dei Ministri, Giovanni Giolitti; del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, il generale Pollio; il Presidente del Club Alpino, il Senatore Camerano e del Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti, Corrado Ricci. Oltre alle informazioni prettamente turistiche, la Guida doveva contenere anche una sezione sui problemi del Paese e sul suo sviluppo: presentava l'agricoltura e le foreste, l'industria e i prodotti d'artigiani, le miniere, i trasporti e i costumi, in modo da conferire ai turisti italiani un quadro quanto più completo della propria nazione. Vi era, poi, un capitolo pratico, dove venivano indicati i mezzi di trasporto e i periodi consigliati per una buona fruizione dei servizi offerti, oltre ai festival e agli eventi. Ma la Guida vera e propria era costituita dagli itinerari: i contenuti turistici venivano presentati seguendo l'occhio del viaggiatore, cominciando dai centri storici, con una serie di informazioni concise ma esaurienti sulla storia ed architettura locali, per poi passare ad escursioni fuori rotta tra borghi e paesaggi affascinanti. Alla fine dell'opera vi erano tre indici diversi: il primo per gli artisti, il secondo per le zone descritte in ordine alfabetico, con distinzione tra province, Comuni e quartieri, e il terzo per le città più grandi, con l'elenco di piazze, monumenti, strade etc. Alla base della creazione della Guida stava il viaggio dello stesso Luigi Vittorio Bertarelli, 'alla scoperta dell'Italia', che lo portò a conoscere aree meno note ma dalla bellezza caratteristica italiana, come le Langhe e Monferrato, con i loro borghi arrampicati sui colli, i vari castelli imponenti, le Alpi Liguri, etc. Si trattava di un percorso dalla lunghezza totale di 3000 chilometri, su strade la cui pendenza venne assiduamente registrata da Bertarelli, tanto che ad egli venne riconosciuto il merito di aver scoperto 'l'Italia clivometrica' (Meyer, 2004; p.4). Come disse il poeta Giovanni Bertacchi, Bertarelli inaugurava un nuovo tipo di turismo, quello del «viandante ed insieme esploratore, che procede adagio lungo le tacite strade», e rappresentava perfettamente lo spirito della Guida e del Touring Club Italiano: «copia punto per punto la patria per darla in sintesi nuova ai fratelli» (cit. in Vota, p.152). Il contributo di Bertarelli alla realizzazione del manuale ha avuto ancora più valore se si considera che per finire il lavoro si era astenuto dal candidarsi per il Consiglio Comunale di Milano,



fatto che gli permise di ottenere la medaglia d'oro del Touring, consegnata dall'amministratore Johnson in persona (Vota, pp.146-152).

Nel 1913 venne organizzata *l'Escursione Nazionale Alpina in Cadore*, sotto la guida di 75 Alpini, soprattutto per far conoscere la zona agli italiani, presentarla nella sua bellezza ma anche nella sua storia di usi e costumi. Lo scopo non era più, dunque, la promozione dell'attività di assistenza del Touring nei confronti dei ciclisti sportivi (la circolazione su strade montane era ormai sicura e la bicicletta perfezionata, oltre che largamente utilizzata) ma la propaganda puramente turistica, della montagna in generale e di luoghi meno noti in particolare. Era evidente come il T.C.I. stesse offrendo un grande contributo allo sviluppo turistico italiano, tanto che i suoi gruppi venivano considerati «i primi messaggeri del turismo italiano» (Vota, p.154).

Riconoscendo il turismo come utile strumento di educazione, nel 1913 il T.C.I. costituì il Comitato Nazionale del Turismo Scolastico, con la partecipazione del Ministero della Pubblica Istruzione, della Direzione Generale delle Belle Arti, del Club Alpino Italiano etc. Il progetto ha riscosso successo sia negli studenti, grazie al distintivo del Turismo Scolastico che veniva loro regalato, sia nei professori e nei genitori, per il suddetto fine educativo. Durante le gite si visitavano monumenti, industrie, regioni pittoresche, e si percorrevano sentieri di montagna con lezioni applicate di scienze naturali. Si organizzavano anche escursioni più prolungate con campeggio per la scuola secondaria e una grande gita all'anno di due giorni, oltre all'estate, per aiutare anche coloro che non avrebbero potuto permettersi economicamente una vacanza o una gita durante il periodo scolastico (Vota, p.156).

Già dai primi anni dell'esistenza del Sodalizio, il T.C.I. aveva riportato nella Rivista Mensile il trattamento riservato al patrimonio italiano, che lasciava alquanto a desiderare. Nel 1906 venne avanzata l'idea di creare un ente nazionale per la protezione delle bellezze italiane, sia dal punto di vista artistico che culturale. L'anno dopo, questa idea si rese concreta con l'istituzione dell'Associazione Nazionale per i Paesaggi e Monumenti Pittoreschi d'Italia, costituita dal T.C.I., dalla 'Pro Montibus' e dall'Associazione Nazionale per il Movimento dei Forestieri, con la prima riunione a Bologna. Il fatto succitato è particolarmente interessante non solo perché rappresentava un grande passo per il Touring Club Italiano come associazione, ma anche perché si trattava di un'organizzazione di tutela dei monumenti italiani precedente anche rispetto alla U.N.E.S.C.O in

Italia (1947), e rispetto al F.A.I (1975). Questa associazione cercò, a parecchie riprese e inutilmente, di convincere il Governo a varare delle leggi per la cura dei monumenti immobili e mobili; fino al 1912, quando venne effettivamente introdotta una tutela parziale delle bellezze naturali, come ville e parchi interessanti dal punto di vista artistico e storico. L'anno successivo, il T.C.I istituì una Commissione al proprio interno per la difesa del paesaggio e dei monumenti italiani, il cui scopo era alimentare la propaganda turistica e creare una lista di monumenti, peculiarità e siti naturali da tutelare. Durante la guerra del 1918 l'attività si interruppe, ma riprese successivamente (Vota, pp.157-158).

Nonostante la Prima Guerra Mondiale e il clima di crisi che essa generava, il Touring non mancò di dispensare conoscenza turistica e di esprimere il suo appoggio alle truppe della patria, con doni alle famiglie in difficoltà e con parole di incitamento ai soci impegnati in guerra attraverso la Rivista Mensile, che veniva consegnata direttamente ai soldati nel fronte di guerra. Ma l'impegno del Touring per la patria nel periodo bellico andò ben oltre al semplice supporto: nel 1897 il tenente dei bersaglieri Luigi Camillo Natali propose al ministero della Guerra l'istituzione del VCA, ovvero il corpo nazionale dei Volontari Ciclisti Automobilisti. In questo modo, egli richiedeva che, nel caso in cui i soci del Touring fossero chiamati alle armi, potessero combattere come volontari con la propria macchina, che poteva essere un'automobile così come una bicicletta. Il Touring, dunque, appoggiando il tenente Natali, riuscì ad ottenere l'approvazione della costituzione del VCA da parte del Senato nel 1908 (Pivato, p.156). Con queste iniziative il T.C.I. intendeva:

fugare le diffidenze che ancora ci circondano, vincere l'apatie [...] e far sì che quando la patria ci chiami nell'ora del bisogno per la sua difesa, sapremo degnamente tenere il nostro posto a fianco del nostro glorioso esercito (Pivato, p.157).

Suddetta citazione è utile per percepire il fervore patriottico che da sempre caratterizza il Touring Club Italiano, ma che in questo periodo storico raggiunge il suo apice.

Per quanto riguarda, invece, la divulgazione turistica, in periodo di guerra nacque la rivista *Le Vie d'Italia*, un nuovo periodico da distribuire ai soci insieme alla Rivista Mensile. Il termine 'vie' era da intendersi sia in senso metaforico, come accoglienza verso i turisti stranieri e quelli italiani; sia in senso letterale, considerando che nella rivista erano illustrati i progressi delle comunicazioni interne, ferroviarie, fluviali e marittime, oltre allo sviluppo dell'educazione professionale dei lavoratori turistici. Lo scopo ultimo del periodico era, dunque, la valorizzazione delle professioni ed

industrie italiane relazionate con il turismo. Nello stesso periodo, a Roma venne creata la Sezione Turismo, e, nel 1919, la Commissione per lo sviluppo dell'industria alberghiera, cui partecipava anche Bertarelli, la quale varò un decreto che indicava alcuni provvedimenti per gli hotel italiani e per la realizzazione di scuole professionali e, soprattutto, istituiva l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, l'E.N.I.T. Quest'ultimo aveva tutte le caratteristiche di un ufficio statale, pur mantenendo una propria amministrazione (Vota, pp.166-173).

## 2.5 La presidenza Bertarelli

I sette anni dopo la Prima Guerra Mondiale furono molto produttivi per l'attività del Touring Club Italiano grazie alla nuova presidenza, quella di Luigi Vittorio Bertarelli, che successe a Johnson a causa della scarsa salute di quest'ultimo. Bertarelli ebbe un ruolo molto importante nello sviluppo del sodalizio, soprattutto se si considera il numero di iscritti durante il suo mandato: se nel 1912 la cifra era pari a 100.000, nel 1926, ovvero un solo anno dopo l'arrivo di Vittorio, gli associati sono triplicati, raggiungendo le 300.000 unità. Egli fu, poi, l'artefice e il promotore di una serie di iniziative del sodalizio: il dossier *Le Vie d'Italia*, citato anteriormente, la *Guida d'Italia per gli stranieri*, quella de *Le tre Venezie*, il Villaggio Alpino del T.C.I., una serie di concorsi per migliorare le condizioni degli alberghi, e l'inaugurazione di una scuola professionale alberghiera. A ciò si aggiunga che Luigi Vittorio fu anche il più grande rappresentante, all'interno dell'associazione, della 'nuova mentalità turistica', oltre che delle relazioni intessute dal TCI con lo Stato, in particolare con l'E.N.I.T (Ottaviano, p.587).

L'immediato dopoguerra fu un momento particolarmente difficile per l'Italia e per il Touring: le tensioni sociali interne assieme alle lotte violente tra diverse fazioni politiche dividevano il popolo italiano, si affievoliva il sentimento di patria; la svalutazione della moneta con la conseguente inflazione e l'aumento dei prezzi rendeva difficile per il Sodalizio continuare le sue tradizionali consegne gratuite di materiale. Tuttavia, il T.C.I. comprendeva il forte valore che le sue pubblicazioni rappresentavano per gli Italiani, poiché esse non solo costituivano uno strumento utile per lo sviluppo del turismo nazionale, ma davano voce soprattutto al patriottismo del popolo d'Italia. Era, dunque, necessario continuare l'attività di realizzazione e consegna di materiale, anche per rafforzare e mantenere vivo il sentimento italiano. Fu così che la Rivista Mensile non venne eliminata ma annessa alle *Vie d'Italia*, la quota per i soci annuali venne aumentata da 6 a 10 lire, mentre quella

per i vitalizi da 100 a 150 lire; si trattava, in ogni caso, di prezzi modesti, la cui differenza permetteva al Touring di superare le difficoltà economiche ed offrire una vasta gamma di guide e manuali, come di consueto. I bilanci successivi al 1920, infatti, rimasero sempre attivi (Vota, pp.178-179).

Dal 1922 iniziò una forte ascesa delle attività del Touring e, di conseguenza, anche del numero degli associati: si arrivò alla considerevole cifra di 200.000 soci. In quest'occasione venne creata un'apposita medaglia con il nuovo numero, rigorosamente dedicata all'amata Italia. Il simbolo qui inciso era un volto dal profilo simile a Minerva, la dea della saggezza, per ricordare che il T.C.I., oltre a concretizzare ideali di patria, si impegna anche nell'educazione culturale. Nello stesso anno il Sodalizio organizzò l'escursione nazionale in Abruzzo, dal Gran Sasso alla Maiella, con pernottamento in tende appositamente acquistate dal Touring, allo scopo di far conoscere una delle regioni meno turistiche d'Italia. Nel 1923 ci fu un'altra escursione nazionale, in Sicilia, con attività alquanto particolari, come l'ascensione dell'Etna in un treno speciale, l'osservazione del vulcano in eruzione, l'assistere ad uno spettacolo classico al Teatro Greco di Siracusa etc (Vota, pp.181,184, 186).

Indubbiamente le gite realizzate dal T.C.I nel dopoguerra erano costituite soprattutto dal soggiorno in Campeggi. Questo per favorire le classi sociali meno abbienti o modeste, come operai ed impiegati, che spesso non potevano godere delle proprie ferie per ragioni economiche. Fu così che nel 1922 il Touring inaugurò il suo primo Campeggio nell'Alta Val Contrin, ai piedi della Marmolada. Si trattava di una postazione più simile ad un villaggio turistico che a un semplice camping, con tende da otto o dieci persone ciascuna, dotate di pavimento in legno e di lettini; con tende specifiche per i servizi igienici, per le riunioni con tanto di grandi tavoli, sedie e strumenti musicali, oltre naturalmente alla cucina e alla stanza del parrucchiere per signore e gentiluomini. Erano previste una serie di attività per andare incontro a tutti i gusti: per gli amanti delle escursioni, se ne organizzavano diverse, assieme a scalate con guide esperte; chi, invece, non era propenso a sforzi fisici particolari poteva passeggiare vicino al campeggio per raccogliere funghi, o riposarsi ai bordi di un lago o di un ruscello fresco, approfittando dell'ombra degli alberi. I Campeggi proseguirono per diciotto anni, dal 1922 al 1939 e, mentre le attrezzature andavano migliorando, lo spirito rimaneva sempre lo stesso: vita allegra all'aperto ma sempre con misurata disciplina (Vota, p.187).

Per quanto riguarda la parte educativa, nel 1925 si creò la Federazione Nazionale delle Stazioni del Touring Scolastico, aggregata poi alla Confederazione Alpinistica e Escursionistica Nazionale, allo scopo di garantire sconti sui biglietti ferroviari per gruppi di cinque persone e per nuove categorie di età, ovvero i ragazzi della scuola superiore. Vennero, poi, organizzate delle marce di resistenza in montagna, in cui i giovani gareggiavano per la Coppa Johnson, un riconoscimento per la squadra di otto alunni che sarebbe riuscita a guadagnarsi la vittoria per due volte. Si trattava di una marcia di quindici ore effettive, con l'unico dovere di assistere gli altri se necessario, dimodoché tutti i membri della squadra rimanessero uniti (Vota, p.188).

Altra importante iniziativa in campo educativo fu, poi, la costituzione del Villaggio Alpino del T.C.I. nel 1921, per accogliere ogni anno venti bambini rimasti orfani a causa della guerra, e restituirli alla società arricchiti di conoscenza e di salute. Situato nelle Prealpi varesine vicino al monte Piambello, il villaggio presentava tutto l'occorrente per garantire una sana alimentazione e una buona istruzione: i bambini conducevano una vita laboriosa e serena, con preghiere, lezioni e studio intervallate da due pause per la merenda, per i pasti salutarissimi e i giochi all'aperto con bagni di sole. Spesso le lezioni stesse venivano organizzate all'esterno, in modo da favorire l'ossigenazione dei polmoni grazie all'aria pura di montagna. Le condizioni di salute venivano monitorate periodicamente da un sanitario, e il risultato della cura era quasi sempre soddisfacente: in un mese i bambini aumentavano il loro peso di quattro chili e tornavano con la gioia di aver vissuto in un ambiente creato apposta per loro. (Vota, pp.189-192).

Dal punto di vista, invece, delle pubblicazioni, nel 1920 il Touring creò la collana da tre volumi *Le Tre Venezie*, dei quali il primo venne chiamato da Bertarelli *Guida del Paese delle Meraviglie*, poiché nessun'altra Guida fino a quel momento presentava un contenuto così ricco, tra le graziose cittadine venete minori, le Dolomiti e le celebri grotte della Venezia Giulia. Accurati erano i particolari che dimostravano l'italianità dei luoghi citati, come i sepolcri di Pola, che Dante ricordava nel suo capolavoro letterario, l'attenzione alle persone, attraverso la narrazione delle storie, tradizioni popolari, usi e costumi della popolazione locale. Anche nei quattro volumi dell'Italia Centrale ricompariva il gusto e la predilezione del Touring Club Italiano per le piccole città d'arte, quelle meno conosciute ma particolarmente interessanti per i suoi gioielli artistici, come San Gimignano, Pienza e Cortona, oltre a Gubbio, Montefalco e Todi (Vota, p.195).

Un'altra guida utilissima realizzata in quel periodo fu *la Guida d'Italia per gli Stranieri*, pensata da Italiani e stampata in Italia per un pubblico di turisti stranieri, per incontrare i gusti del crescente

movimento turistico internazionale che interessò il nostro Paese nel dopoguerra, e per creare un testo di riferimento per le successive edizioni straniere. Questa guida venne pubblicata, su idea di Bertarelli, dalla casa editrice francese Hachette, la stessa delle famose guide Joanne. Ciò permise una diffusione capillare della suddetta opera del T.C.I., oltre alla pubblicazione di altri lavori in lingua francese, come *Italie en un volume*, che illustrava tutte le attrazioni principali italiane, con la praticità tipica del Touring. Furono venduti, poi, tutti i quindici volumi della *Guida della Lombardia in esperanto* per centinaia di migliaia di copie, creando una propaganda turistico-culturale dell'Italia senza precedenti (Vota, pp.199-200).

Inoltre, nel dopoguerra molta attenzione venne dedicata anche al settore alberghiero, con diversi congressi e concorsi per il miglioramento dei piccoli alberghi, che si trovavano ancora in condizioni critiche. Era necessario un rinnovo degli hotel soprattutto per lo sviluppo crescente dell'industria turistica, le cui caratteristiche complesse dovevano trovare corrispondenza anche nelle camere e nella preparazione del personale; un cambiamento così grande poteva avvenire solo con l'aiuto di esperti. In collaborazione con l'E.N.I.T., il T.C.I. realizzò la Scuola Pratica dell'Albergatore Milanese, diretta dal Touring fino al 1935. Nel 1925 nacque una rivista mensile tecnica, *L'Albergo in Italia*, rivolta ai professionisti e studenti di turismo, con l'illustrazione di criticità legate all'igiene e agli alimenti somministrati, oltre alla segnalazione degli hotel appena costruiti che potevano servire da esempio nazionale ed internazionale di rinnovo (Vota, pp.228-231).

L'istituzione dell'E.N.I.T. nel 1921 costituiva il riconoscimento del valore del turismo a livello nazionale, e la creazione di un organo ufficiale turistico. Il Touring, attraverso Bertarelli, appoggiava i vari progetti del nuovo ente, condividendone i principi. Quest'assistenza avvenne grazie all'attività di divulgazione da parte del T.C.I., attraverso giornali e riviste, degli obiettivi dell'E.N.I.T., delle sue aree di intervento ed eventi, oltre alla collaborazione costante tra le due organizzazioni, favorita anche dalla presenza, nel Consiglio di Amministrazione del nuovo ente, di tre membri del Touring Club, tra i quali vi era lo stesso Bertarelli. Nel Consiglio vi erano, poi, cinque rappresentanti del governo, uno della Società degli albergatori, uno del sodalizio Pro Italia e uno delle Camere di Commercio. (Ottaviano, p.596). Il Direttore generale era invece Michele Oro, ex dirigente dell'ufficio della promozione delle Ferrovie dello Stato. Il Sodalizio, poi, cedette all'E.N.I.T. *Le Vie d'Italia*, che dal 1920 divenne la rivista ufficiale del secondo, in cui venivano specificati gli obiettivi dell'Ente: perfezionamento delle strutture ricettive e dei mezzi di trasporto pubblici, mantenimento attivo

della pubblicazione di opere dai contenuti turistici, appoggio allo sviluppo delle ditte locali. In un articolo delle *Vie d'Italia* di quell'anno, Bertarelli definisce la nuova organizzazione:

Un fratello del T.C.I, capace di svolgere, grazie alla volontà ed ai mezzi, un'azione parallela ed efficace (Ottaviano, p.596).

Inoltre, dopo qualche anno di attività di coordinamento, il Consorzio per gli Uffici di Viaggio e Turismo, istituito all'interno dell'E.N.I.T. nel 1927, venne sostituito dalla Compagnia Italiana per il Turismo, C.I.T. Si trattava di una società anonima con il contributo da parte delle Ferrovie dello Stato, dell'E.N.I.T. stessa e del Banco di Napoli e quello di Sicilia. Nello stesso periodo, il Touring portò a termine la campagna che aveva organizzato per rendere la tassa di soggiorno un fondo a gestione autonoma, per perfezionare le condizioni delle strutture ricettive locali e, allo stesso tempo, promuovere le zone di cura (Vota, pp.233-235).

Durante la presidenza del Bertarelli, notevole attenzione venne dedicata alla tutela del patrimonio culturale e ambientale italiano. Nel 1921 il Comitato Nazionale per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italiani, pubblicò il *Catalogo delle bellezze naturali d'Italia*, e Bertarelli provvide alla realizzazione di tre relazioni per garantire al catalogo una vasta diffusione, tra cui una sui parchi naturali. L'anno dopo venne, poi, varata la legge n.778 sulla protezione delle bellezze naturali e degli edifici aventi un importante interesse storico, riprendendo e migliorando le norme allora in vigore. Suddetta disposizione riconosceva il valore dei beni naturali, considerati finalmente alla pari dei beni culturali; così i proprietari di un terreno dalla bellezza naturalistica dovevano rispettare il vincolo di 'importante interesse pubblico' del fondo, esattamente come chi possedeva dei monumenti storici. Si tratta della prima legge di tutela del patrimonio paesaggistico, tuttora esistente e fondamentale a livello giuridico nazionale (Giorgio, 2017; p.16).

Il Touring, dal canto suo, lottò per far devolvere ai musei e alle gallerie il guadagno delle tasse d'ingresso, battendosi, allo stesso tempo, anche per far mantenere il prezzo di quest'ultime alla stessa o alla minor cifra per consentire l'accesso all'arte ad un pubblico sempre più ampio. Successivamente, il T.C.I propose l'istituzione di parchi nazionali come quello d'Abruzzo, seguendo il modello di altri Paesi come la Svizzera e l'Olanda, che avevano a cuore la tutela del paesaggio e degli *habitat* naturali di flora e fauna. La motivazione principale per l'istituzione di questi parchi era scientifica: le scienze naturali avevano ancora molto da conoscere e studiare, e tanti fenomeni non avrebbero potuto essere osservati se fossero mancati gli animali o le piante che vivevano in quegli

ambientanti specifici. L'occasione propizia fu la rinuncia da parte del re Vittorio Emanuele III di diversi suoi possedimenti, che passarono allo Stato italiano, il quale istituì come primo Parco Nazionale quello del Gran Paradiso, costituito dai 2100 ettari della Riserva Reale di caccia tra i comuni di Cogne, Rhêmes, Ceresole Reale e Valprato Soana, a cavallo della Valle d'Aosta e del Piemonte. Questa riserva naturale è attualmente la più antica d'Italia, ed ha permesso di salvare gli stambecchi che nel secolo scorso erano in pericolo di estinzione. Nel 1923 venne, invece, istituito il celebre Parco Nazionale d'Abruzzo, formato racchiudendo volutamente tutte le aree importanti dal punto di vista geomorfologico e flora-faunistico (Vota, pp.236-238).

## 2.6 La presidenza di Giovanni Bognetti

Giovanni Bognetti successe a Bertarelli come presidente del Sodalizio. Egli era stato prima Consigliere e poi Vicepresidente. Come prima decisione, egli fece aumentare la quota sociale da 10 a 15 lire per i soci annuali e da 150 a 200 e poi 250 per quelli vitalizi, a causa dell'inflazione e dei costi più alti. Nel periodo suddetto si arrivò alle 400.000 adesioni al Club, con una proporzione di un socio ogni cento abitanti, superando anche i Touring esteri; risultato raggiunto grazie all'amore per la patria, per la Bella Italia che caratterizza da sempre il T.C.I. Fondamentale fu il fatto che il Touring Club Italiano, in quanto reputato uno degli enti più importanti a livello nazionale, venne chiamato dal Governo per indicare chi, tra i suoi membri, avrebbe partecipato alla nuova assemblea che avrebbe sostituito la Camera dei deputati. Venne scelto Italo Bonardi, fratello di quello che sarebbe stato il successivo presidente del Touring. Egli fu nominato anche a capo del Commissariato del Turismo, fino al 1934 (Vota, pp.251, 255, 256).

Continuarono i campeggi, di cui i più significativi furono: quello del 1928 con una gita nella foresta-demanio della Fossiatà, in Calabria, in cui il soggiorno nelle tende del Touring fu accompagnato da feste tradizionali, escursioni a cavallo, visite alle vicine città culturali; il decimo campeggio del T.C.I., presso Casera Razzo, tra Carnia e Cadore, dalla bellezza naturale incontaminata; il villaggio di tela al Parco Nazionale Gran Paradiso, vicinissimo allo strepitoso bacino di Pont Valsavaranche, un'area particolarmente suggestiva con una ricca flora di alta quota. Tutte queste esperienze sono accomunate dalla volontà del Touring di rendere celebri tra i soci italiani località ancora sconosciute ma ugualmente interessanti dal punto di vista turistico.



Altre attività furono le escursioni brevi, che riscosero grande successo poiché richiedevano poco tempo e poco denaro, la prima delle quali fu quella da Venezia a Ferrara sul delta del Po, in battello e dalla durata di due giorni, dal 2 al 4 aprile del 1927. Ci fu, poi, quella delle Dolomiti, con una marcia in sentieri dalle viste affascinanti e l'ultima sull'Isola d'Elba. Curiosa fu, invece, l'escursione alla vetta d'Italia e alle sorgenti dell'Avisio, in cui i partecipanti furono separati e organizzati in due gruppi, uno per l'alpinismo e l'altro per turismo con itinerari talora uguali e talora diversi (Vota, pp.257-258).

Dal punto di vista, invece, delle pubblicazioni, il T.C.I abbracciava ormai tutti i tipi di turismo, spaziando dal turismo dei cammini ed escursioni, quello ciclistico, ferroviario e nautico, fino al turismo stradale, aereo e sotterraneo. Per questo motivo si manifestava la necessità di riunire il materiale raccolto fino a quel momento in un'unica opera, sempre aggiornata: *il Manuale del Turismo*. Essa era divisa in dieci sezioni: partendo da un quadro generale, si passava ai sei tipi di turismo succitati, concludendo con tre sezioni dedicate a testi legali in materia turistica, schemi fisico-geografici, prezzi vari, consigli sulla cucina locale e sulla fotografia. Nella sezione del turismo dei cammini, si presentavano attrezzature, alberghi e rifugi, con predilezione alle escursioni in montagna e collina. Successivamente, ben trenta pagine descrivevano il turismo ferroviario, con l'elenco delle stazioni più interessanti ed importanti in Italia. Per quanto riguarda il ciclismo, venne ricordata l'evoluzione storica della bicicletta e offerte diverse informazioni pratiche sui percorsi italiani, soffermandosi soprattutto sull'equipaggiamento e sulle condizioni igieniche. Il turismo nautico, invece, venne raggruppato in sei categorie: 'grande navigazione, motonautica, turismo velico, remiero e fluviale e campeggio nautico', delle quali le ultime due costituivano una novità nel territorio nazionale. Tutte erano accomunate dall'indicazione delle norme di circolazione vigenti. Infine, il turismo sotterraneo presentava le grotte più interessanti Italia, in un elenco pratico e conciso. (Vota, p.161). Riguardo a quest'ultima pratica turistica, venne creata una guida, *Le Grotte d'Italia*, che divenne lo strumento ufficiale per l'Azienda Autonoma delle grotte demaniali di Postumia, istituita l'anno precedente, e organo di coordinamento delle altre grotte delle varie province. Suddetta iniziativa permise agli studiosi ed esploratori del campo di collaborare nella creazione del Catasto delle Grotte Italiane, oltre a valorizzare i beni turistici e a renderli accessibili al pubblico (Vota, pp.270-271).

Importante fu la realizzazione della collana *Attraverso l'Italia*, una serie di illustrazioni del paesaggio e dei beni culturali più significativi di ogni regione italiana, dando largo spazio alle fotografie, che

erano seguite semplicemente da un conciso commento. La grande novità rispetto alle opere precedenti era il paesaggio, che veniva spesso messo in secondo piano a favore dei capolavori artistici, quando il Bel Paese aveva, ed ha tuttora, molto da offrire dal punto di vista naturalistico-storico, con i suoi borghi arrampicati sulle colline, i viali alberati che conducono a meravigliose ville, etc. La Collana viene aggiornata ogni anno, per avvicinarsi quanto più possibile alla perfezione, che è, poi, quello che i paesaggi culturali italiani trasmettono ai turisti (Vota, pp.273-275).

Un'altra pubblicazione interessante era, poi, la *Guida Gastronomica d'Italia*. La cucina italiana era già allora uno dei principali motivi per cui molti turisti stranieri si recavano nel Bel Paese, ed era quindi necessario e utile per i viaggiatori dedicarne uno spazio specifico. Essa era divisa per regioni, e per ognuna venivano indicate le materie prime locali e le ricette tradizionali, partendo dal capoluogo fino ad arrivare ai Comuni minori aventi caratteristiche culinarie particolari. Ogni piatto veniva esposto con i suoi ingredienti e peculiarità, accompagnati dalla storia che ne è all'origine, dalla ricetta, dall'indicazione dei vini da abbinare e della stagione più adatta per gustare le prelibatezze. L'opera divenne la più completa e la più influente pubblicazione sulla gastronomia italiana di quei tempi, suscitando interesse anche all'estero (Vota, pp.283-284).

Da segnalare, infine, anche la collaborazione con l'Enciclopedia Italiana per la realizzazione delle tavole dell'Atlante internazionale e la Carta delle Zone Turistiche d'Italia, per consentire al turista domestico o internazionale di conoscere da vicino tutte le informazioni pratiche per ogni regione, quali strade, alberghi, rifugi, punti di assistenza, etc.

Anche in questo periodo, il Touring mantenne i rapporti con gli enti ufficiali del turismo italiano, come il già citato E.N.I.T, e la Compagnia Italiana del Turismo, a cui il T.C.I. affidò, tramite mandato di rappresentanza, l'incarico di incassare le quote sociali e vendere le opere pubblicate. I responsabili dei vari uffici vennero poi nominati Consoli o Delegati del Sodalizio. Nel 1931 venne istituito il Commissariato per il Turismo sotto il Capo del Governo, e, per effetto dello stesso decreto, si creò un organo di consultazione e di studio del Commissariato: il Consiglio Centrale del Turismo. Tra i membri di quest'ultimo vi era il Presidente del Touring. Nel quadro presentato, l'E.N.I.T. diventava l'organo esecutivo del Commissariato. Nel 1935, invece, questo divenne il Ministero della Cultura Popolare, dentro il quale venne istituita la Direzione Generale per il Turismo. Suddetto Ministero favorì la nascita di associazioni Pro Loco, per lo sviluppo di una buona ricettività nelle località più piccole, e le Vie d'Italia erano lo strumento più adatto per permettere la costituzione delle associazioni citate, incentivando il progresso nell'igiene e nell'arredamento degli alberghi

pubblici. Per coordinare le Pro Loco, si formarono delle Pro Regioni con membri nominati dall'E.N.I.T, dal T.C.I e dalle Ferrovie dello Stato. Purtroppo, le associazioni formatesi effettivamente furono poche, poiché tutto era deciso dall'alto, limitando iniziative individuali. Il Touring cercò di aiutare organizzando la Primavera Siciliana, ovvero migliorando la situazione degli alberghi attraverso concorsi, tour, mostre, etc. (Vota, pp.264-266).

## 2.7 L'attività del Touring nella Seconda Guerra Mondiale

La presidenza di Carlo Bonardi al Touring Club Italiano coincise con la Seconda Guerra Mondiale, egli dovette quindi affrontare il periodo più oscuro della storia del Sodalizio, dal 1935 al 1945.

All'inizio di questa fase si arrivò ai 470.000 soci e si dovette aumentare la quota vitalizia a 500 lire, ma le vere difficoltà arrivarono dal 1937, quando il Governo Fascista cercò a più riprese di far aderire il Touring alla sua causa. In primo luogo, venne spedita al T.C.I una lettera che lo intimava a rinunciare alle collaborazioni fino a quel momento mantenute con i vari Ministeri, a cui però l'Associazione non rispose, con conseguente esclusione di questa dagli organi turistici nazionali. Successivamente, si fece una campagna statale contro l'uso dei termini stranieri; di conseguenza, il Touring dovette cambiare nome, diventando la Consociazione Turistica Italiana, termine che si riferiva alla fratellanza e alla concordia che stava alla base dello spirito dell'associazione. Inoltre, con le leggi razziali, il T.C.I avrebbe dovuto escludere ogni socio ebreo dalla sua attività; ma fortunatamente, avendo il Club tenuto un registro in cui non si specificava la professione o la religione dei Soci, questi poterono mantenere la loro adesione, indipendentemente dalla loro 'razza'. I membri del Consiglio del Sodalizio ebbero comunque cura di non concedere titoli o iscrizioni a nuovi soci, se ebrei, onde evitare di mettere in pericolo sia i nuovi membri che il Touring stesso. Nel 1939 venne, poi, richiesto dal Duce che tutti gli enti pubblici aderissero al Fascio, ma anche in questo caso il T.C.I trovò il modo per non schierarsi, ovvero dimostrò la sua apoliticità, da sempre perseguita, che escludeva l'Associazione dai requisiti appartenenti agli Enti pubblici (Vota, pp.300-304).

Fino al 1942 l'attività poté continuare senza intoppi, ma ben presto i bombardamenti degli Americani costrinsero il Touring a trasferirsi con tutto il materiale da Milano a Merate. Nella prima città rimasero comunque gli uffici generali, che vennero successivamente occupati dal Comando

Germanico Militare, che considerava le pubblicazioni lì conservate indispensabili per la cosiddetta 'difesa del suolo italiano'. Il Comando fece lavorare per sé i pochi responsabili del Touring presso gli uffici generali di Milano, ma si trattava fortunatamente di lavori secondari, come la realizzazione di tre tipi di colori per le tavolette dell'Istituto Geografico Militare (Vota, pp.307-310).

A causa delle numerose difficoltà a cui fu sottoposto il T.C.I, non furono molte le pubblicazioni, e tra quelle effettuate molte erano relative alla circolazione stradale. Per quanto riguarda, invece, quelle turistiche, importante era la *Guida Breve d'Italia*, che rispondeva alla necessità del viaggiatore frettoloso di vedere località diverse in tempi ridotti, ma assicurando comunque tutte le informazioni storico-artistiche di cui egli avesse bisogno per comprendere ciò che visitava. La guida, costituita da tre volumi, *Italia Settentrionale*, *Italia Centrale e Roma* e *Italia Meridionale*, proponeva per ogni città degli itinerari facilmente comprensibili e indicava per ognuno i tempi di percorrenza. I percorsi venivano, poi, distribuiti in due colonne, una per la linea ferroviaria e l'altra per quella stradale, percorribile dalle biciclette o motociclette. Si trattava di un particolare totalmente nuovo nelle guide dell'epoca, che si basavano praticamente solo sugli itinerari in treno o a piedi. La decisione del Touring di concedere spazio anche alla linea stradale deriva dal fatto che in epoca fascista non solo venne abolita la tassa di circolazione della bicicletta, ma quest'ultima «diventa uno degli indici più caratteristici della nazionalizzazione del tempo libero del regime fascista» (Pivato, p.236), tanto che l'Opera nazionale del dopolavoro ne fa il proprio 'cavallo di battaglia' per attirare più iscrizioni e creare consenso verso il governo (Pivato, p.236). L'uso della bici fu favorito anche dal fatto che il carburante veniva conservato per la guerra e i trasporti pubblici vennero ridotti al massimo (Pivato, p.237).

Altro elemento importante da considerare è che ogni opera d'arte citata nella *Guida Breve d'Italia* era strettamente collegata all'anima viva della città, ovvero essa faceva riferimento alle tradizioni popolari ancora sentite dagli abitanti. Inoltre, quest'opera non escludeva, come si temeva, una più grande o di più ampio raggio, poiché si vide come le persone che ottenevano questa Guida rimanessero poi talmente incantati dai contenuti da voler conoscere ulteriormente il Bel Paese. (Vota, pp.317-318).

Nel 1936 il Touring iniziò, poi, a creare una collana di graziosi volumetti chiamati le *Guidine fluviali*, per promuovere lo sviluppo del turismo lungo i fiumi con canotti smontabili, canoa o imbarcazioni simili. Le prime furono *Ticino*, *Adda* e *Adige*, contenenti un quadro generale sul corso del fiume e

dei suoi canali e l'itinerario completo di informazioni pratiche come distanze, indicazioni su anse, curve etc. (Vota, p.320).

Infine, venne realizzato anche un insieme di guide utili per le scuole, *Saper Camminare*, che aiutava i ragazzini ad apprendere le regole della circolazione e ad orientarsi, in modo da essere autonomi nel muoversi in città, evitando tutti i pericoli che ne derivano. Il progetto venne naturalmente approvato dal Ministero dell'Educazione Nazionale e appoggiato anche finanziariamente da Banche e aziende di diverso genere, permettendo, così, di consegnare gratuitamente alle scuole circa 150.000 copie (Vota, pp.331-332).

## 2.8 La ripresa

Durante il secondo dopoguerra, il Touring Club Italiano si fece portavoce della ripresa del turismo nazionale attraverso manifestazioni sociali di gruppo e nuovi progetti turistici e di villeggiatura che hanno goduto di un ampio successo e sono stati imitati ovunque.

Il primo di questi progetti erano le 'vacanze collettive': un periodo di svago in luoghi interessanti e a prezzi economici, con l'assistenza di un esperto del Touring. Nel 1947 venne organizzato un soggiorno nelle Dolomiti, presso alberghi eleganti della Val Di Fassa, tra Canazei e Passo del Pordoi, con un'ampia scelta di gite sugli sci, in aree particolarmente varie dal punto di vista naturalistico. Altro esempio fu la vacanza itinerante in Abruzzo, dalla durata di una settimana, con escursioni presso il Gran Sasso e notti all'Aquila e a Sulmona. Vi erano, poi, 'le vacanze individuali', in cui il Touring fungeva da agenzia di viaggi, ovvero aiutava a scegliere gli hotel migliori con la tariffa tutto compreso per soggiorni in settimana. All'inizio si utilizzò il T.C.I. come intermediario per le prenotazioni, e poi, quando gli alberghi convenzionati cominciavano ad aumentare, la prenotazione da parte del Touring venne ristretta a pochi hotel, in modo da permettere ai soci di concludere gli affari in modo diretto con gli albergatori rimanenti. Nel 1949 venne istituita la Cassa Viaggi, che finanziò sia le vacanze collettive che quelle individuali. Suddette esperienze vennero, poi, valorizzate grazie all'annuario *Turismo per tutti*, che veniva pubblicato ogni aprile (Vota, pp.377-378).

Altre iniziative interessanti in campo turistico erano i Campeggi sociali, istituiti nel 1922 ma solo dal 1947 si svolsero al mare. L'Isola d'Elba pareva più che adatta per questa proposta, non essendo ancora molto conosciuta ma assai ricca di attrazioni turistiche, in particolare di attrattive naturali, con paesaggi incontaminati e selvaggi. Si offrivano ai soci gite alle isole vicine, il soggiorno in mare, la pesca tradizionale o quella subacquea, che costituiva una novità assoluta a livello nazionale e fu

possibile grazie all'aiuto di esperti sommozzatori conosciuti dal Touring durante la guerra. Questo campeggio contribuì a valorizzare l'isola e gli stabilimenti balneari della costa toscana, giovando sia ai soci che al turismo della regione. Altra esperienza fu quella alla Spezia, in cui vi è una graziosa baia creata dal bosco del monte di Punta delle Stelle, uno dei luoghi più affascinanti della Liguria. Tutto all'insegna della 'lieta cordialità' che caratterizza da sempre gli eventi del Touring (Vota, pp.378-379).

Il T.C.I. organizzava, poi, le 'escursioni sociali' in tutta Italia, in modo da permettere a tutti gli Italiani di partecipare e da coinvolgere tutte le regioni, con particolare riguardo a quelle dove il turismo era ancora poco sviluppato. Nel '48 si effettuò l'escursione in treno da Milano a Venezia; poi Roma-Venezia, due visite alle centrali elettriche del Trentino e della Val Camonica, a giugno e a settembre del 1950; poi ancora, una crociera da Genova a Napoli in una motonave inaugurata dal Touring, chiamata 'Giulio Cesare'. Si organizzarono anche diverse gite nel Lazio e nelle zone più pittoresche, divise in Roma Nord e Roma Sud (Vota, pp.379-381).

Altra innovazione fu la creazione dei Parchi Internazionali di Campeggio del T.C.I., il primo dei quali era a Roma, nel parco di Villa Glori, gestito insieme al Comune; un altro era quello di Canazei, a cui affluirono al 45% Tedeschi e al 18% Italiani. Ogni luogo veniva scelto con cura in modo che fosse vicino ai centri storico-culturali oppure ai punti più frequentati della città, o ancora alle spiagge; le tende contenevano anche spazi di ritrovo, caffè e ristorante (Vota, p. 396).

Nel 1949, in occasione dell'Anno Santo e del conseguente aumento di pellegrini, il Touring affittò uno spazio appena costruito, nell'area adiacente alla basilica di San Pietro, destinato ai soci in visita allo Stato Vaticano e alle scolaresche del Turismo Scolastico. Disponeva di 250 letti semplici, e ogni camera presentava tutti i servizi igienici necessari. All'interno della Casa del Touring vi era anche un ufficio di informazioni e di assistenza turistica, oltre alla possibilità di usufruire del servizio di trasporto bagagli verso la stazione e di pullman per gite in città e visite alle chiese. Il bar della Casa serviva la colazione, mentre il resto dei pasti poteva essere consumato a prezzi modici presso ristoranti locali consigliati (Vota, p.381).

Nell'epoca della Ripresa, il Touring aveva pensato anche al turismo nautico, realizzando uno scritto chiamato *L'Utilitaria del Mare*, per sviluppare l'attività dei soci appassionati al turismo in mare e nelle acque interne e promuovere la nautica ad un pubblico più ampio. L'opera fu accompagnata dalla costruzione della 'Triestina', una barca a vela e con motore aggiuntivo da 7,46 metri, che permetteva l'alloggio e il trasporto di quattro persone, per piccole e agevoli crociere. L'imbarcazione

venne successivamente mostrata in pubblico attraverso alcune gite in barca lungo le coste della Liguria, suscitando l'interesse dei soci del Touring, delle compagnie di vela ed appassionati. Nel 1953 il T.C.I. partecipò alla grande manifestazione del turismo fluviale a Merano, ovvero i Campionati Internazionali di Canoa e Crociera Canoistica: da Merano si raggiungeva il lago di Garda e dal Garda si arrivava a Venezia, evento sostenuto anche dall'*Alliance Internationale de Tourisme* (Vota, p.397).

Inoltre, nel 1946, grazie all'azione del Touring, venne fondata in Italia l'Associazione Italiana degli Alberghi per la Gioventù, allo scopo di garantire ai giovani popolani una vacanza dai prezzi modici ma con una buona qualità in materia di alloggio e condizioni igieniche. Interessante è l'origine di questi ostelli: venivano costruiti all'interno di edifici in origine destinati a usi e funzioni diversi, come caserme, conventi, castelli o ville, che altrimenti cadrebbero in rovina. Erano divisi in due dormitori principali, per ragazze e per ragazzi, ciascuno con il proprio bagno, e presentavano una cucina per preparare o riscaldare alimenti e un piccolo mercato per procurarsi gli ingredienti necessari. (Vota, p.398).

Infine, nel 1949 il Sodalizio creò la Cassa di Viaggi e Vacanze sopra menzionata, un fondo per diffondere il turismo e i suoi benefici tangibili ed intangibili ad una vasta parte della popolazione. Essa realizzava francobolli di 200 lire, da incollare nei tagliandi di un libretto apposito. Una volta completati, essi valevano come denaro, e potevano essere utilizzati esclusivamente per il turismo, dunque per acquistare viaggi ed esperienze, alloggi e trasporti, etc. Tutti potevano partecipare, con la differenza che i soci del Touring venivano iscritti gratuitamente. Numerose erano le aziende convenzionate, tra quelle dei trasporti la più collaboratrice era costituita dalle Ferrovie dello Stato, e molti anche gli hotel, circa cinquecento, che adottavano la forma del tutto compreso, per soggiorni da uno a sette giorni. I vantaggi di tale innovazione venivano descritti nell'annuario *Turismo per tutti*. Il sistema C.V.V fu molto efficace sia per il numero elevato di adesioni, sia perché incentivava lavoratori e datori di lavoro, a fruire i primi e ad offrire i secondi, un periodo di svago e diporto. I dipendenti, infatti, potevano scegliere tra una vasta gamma di località e ostelli, secondo le diverse combinazioni della C.V.V. Quest'ultima era, dunque, uno strumento utile per favorire il turismo e allo stesso tempo le imprese e l'economia italiana.

Per quanto riguarda il turismo in bicicletta, il T.C.I. continuò a creare itinerari ciclistici e a pubblicarli nelle *Vie d'Italia* e nel Bollettino, per offrire aggiornamenti sulle tasse, legislazione, circolazione etc., oltre alla realizzazione di manifestazioni apposite, come la ventiquattresima Esposizione del Ciclo e

del Motociclo, a Milano nel 1946. In tale occasione si verificò un 'boom' improvviso nell'acquisto delle biciclette, dovuto al fatto che, durante la guerra, la maggior parte dei mezzi pubblici e privati aveva subito danni considerevoli. L'unico trasporto effettivamente utilizzabile era la bicicletta, poiché dopo pochi mesi dalla fine del conflitto vennero immessi nel mercato i materiali necessari per riparare gli pneumatici e le altre componenti dei cicli. In generale l'incremento fu così significativo che nel 1947 si contarono ben 3,5 milioni di biciclette circolanti (Pivato, p.307). Nel frattempo, qualsiasi pregiudizio nei confronti di questo mezzo venne abbandonato, a favore di una libera circolazione. Questa 'età dell'oro della bicicletta' è destinata successivamente a terminare, con l'introduzione dell'automobile democratica, la Fiat, per poi riprendere, anche se in maniera moderata, negli ultimi decenni del Novecento. Nell'età contemporanea, invece, la bici:

Rappresenta una nuova politica volta a economizzare energia, spazio e tempo. In definitiva, l'antico velocipede, nato come simbolo della modernità della prima rivoluzione industriale italiana, si trasforma, sul finire del Ventesimo secolo, in un emblema dell'antimodernità (Pivato, p.330).

Considerato quanto analizzato, si può affermare che il T.C.I. abbia dato un contributo sostanziale all'Italia del secondo dopoguerra, nella sua ripresa da un evento storico molto difficile. Di conseguenza, i soci continuavano ad aumentare, fino ad arrivare addirittura a 49.430 affiliati al giorno nel 1953. Questo successo si doveva probabilmente non solo al prestigio di cui il Touring ormai godeva, ma anche all'amore per la patria e per il popolo italiano che si percepiva in ogni attività.

### **3. Il binomio bici-gastronomia nelle micro-realtà italiane**

#### **3.1 La riaffermazione della bicicletta in Italia**

La bicicletta, come si è visto, è stata per anni al centro della vita italiana: fu tra i primi mezzi ad essere utilizzati nelle competizioni sportive, e successivamente diventò, anche grazie alla campagna del Touring Club Italiano, la tipologia di trasporto più diffusa, a causa del basso costo d'acquisto, di utilizzo e della facilità di manovra. Persino le dame dalle lunghe gonne potevano guidarla senza alcuna difficoltà, sia in termini di comodità che di reputazione. Successivamente, a poco a poco si iniziò ad adoperare la bicicletta anche come mezzo per esplorare altre zone della Penisola, e



addirittura altri stati, costituendo un nuovo tipo di mobilità turistica, in aggiunta a quella dei cammini e dei tour a piedi della tradizione del Grand Tour. Attualmente non si può di certo sostenere che la bici sia il trasporto più utilizzato, ma sicuramente negli ultimi anni si è riaffermata come mezzo sportivo e come strumento particolarmente adatto al turismo, per tour urbani e naturalistici oppure per vacanze itineranti a ritmo lento.

Si diffondono, così, case editrici come Ediciclo, diventata oggi un punto di riferimento nazionale per il cicloturismo, e *tour operators* che riguardano il cicloturismo: Jonas, Girolibero, Zeppelin, Sloways, per citare solamente i più celebri. Tutti organizzano viaggi itineranti, alcuni con l'opzione di trasporto dei bagagli da un hotel all'altro, rivolgendosi ai mercati più vari come varia è la domanda di questo tipo di vacanze. Vi sono, poi, una serie di gruppi ciclistici, 200 per la precisione, che confluiscono all'interno della FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. Si tratta di un'organizzazione che promuove l'utilizzo della bici come mezzo di trasporto e soprattutto come strumento funzionale per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, ovvero per una nuova forma di turismo green ed ecologica. In entrambi i casi, la FIAB mette l'accento sul rispetto dell'ambiente, per cui è stata insignita dal Ministero dell'Ambiente come *associazione di protezione ambientale*. La Federazione è, poi, sempre in prima fila per quanto riguarda la sicurezza nella circolazione stradale e nelle ciclabili, cercando di spingere verso l'utilizzo della bici assieme ai treni ed autobus. Queste ultime caratteristiche accomunano la FIAB al Touring Club Italiano, che continua a battersi attivamente per rendere la comunicazione affidabile e sicura per i ciclisti e per i cicloturisti, oltre a sottolineare il loro impegno per la sostenibilità. Numerose sono le iniziative che l'organizzazione per l'ambiente e la bicicletta ha creato, prima fra tutte Bicitalia, la rete ciclabile nazionale, un network per il cicloturismo, sia fisico, con una serie di ciclovie tematizzate, sia virtuale, attraverso una piattaforma che espone le caratteristiche degli itinerari e offre tutte le informazioni necessarie per una buona fruizione<sup>9</sup> Vi sono esposti venti itinerari per venti zone attraversate, per un totale di 20.000 chilometri, ben raffigurati in una specifica mappa che sintetizza le diverse ciclovie ideate dalla FIAB (fig. 1) che costituiscono Bicitalia. Interessante è il fatto che siano riusciti ad coinvolgere l'intero territorio italiano, incluse le isole.

---

<sup>9</sup> *Bicitalia*, in «FIAB», 2021, <https://fiabitalia.it/iniziative/>



Figura 9 Mappa delle ciclovie nazionali italiane. Fonte : FIAB, Bicitalia

Altra iniziativa particolare e rilevante della FIAB è l'ideazione dei Biciviaggi, ovvero tour giornalieri o di settimane, che permettono non solo di trascorrere una vacanza differente poiché itinerante e su due ruote, ma anche di supportare la federazione nella creazione di piste ciclabili e nella resa in sicurezza delle strade, per una migliore viabilità, in vacanza come nel quotidiano. Spesso questi viaggi sono, però, riservati ai soci della organizzazione. Collegata alla piattaforma Bicitalia, poi, vi è andiamoinbici.it, un servizio della FIAB in cui vengono esposti gli eventi della federazione, delle associazioni che aderiscono ad essa e anche dei tour operators che si occupano di cicloturismo. Questi possono essere: escursioni e gite, riunioni, seminari, fiere ciclabili. La Federazione è anche la responsabile della fondazione della rivista *BC: ambiente, movimento e cultura*, il primo media in Italia ad occuparsi di ciclismo e cicloturismo, con lo scopo ambizioso di diffondere il culto della

bicicletta, ovvero incentivarne l'utilizzo quale mezzo di spostamento sostenibile, sia a livello ambientale che umano: «la scelta di mettere al centro il ciclista prima della bicicletta»<sup>10</sup>. I temi esposti riguardano ovviamente la sostenibilità, ma anche la tecnologia e i nuovi materiali, le leggi che regolamentano gli spostamenti, etc. La rivista è disponibile solamente per i soci FIAB.

Ad un livello più formale, è stata creata anche la CIAB, il Club delle Imprese Amiche della Bicicletta, un'associazione che riunisce tutti i professionisti del settore ciclistico e tutti gli enti che premono per una mobilità responsabile, nel rispetto dell'ambiente. Dipendenti come titolari delle imprese membri del Club saranno assicurati per la Responsabilità Civile per la circolazione in Europa. Anche i clienti delle società della CIAB potranno godere di tale vantaggio, nel momento in cui acquistano pacchetti o noleggiano le bici da loro<sup>11</sup> La FIAB ha istituito anche un tipo di riconoscimento, i Comuni Ciclabili, concesso a tutti i Comuni d'Italia che si impegnano nell'incentivare il ciclismo, accogliendo nel modo migliore i ciclisti e i cicloturisti. Le caratteristiche richieste sono: presentare percorsi ciclabili, e una buona regolamentazione del traffico e iniziative che riguardano cicloturismo o la promozione generica della mobilità su due ruote. Attraverso questi e altri parametri, viene assegnato un punteggio pari al numero di *smile* che verranno applicati alla bandiera del Comune (fig.2) il quale varia da 1 a 5<sup>12</sup>.

Visto il crescente interesse verso la mobilità ciclabile ed il cicloturismo, negli ultimi anni, in Italia e all'estero, sono nate una serie di nuove imprese e nuove figure professionali. Esistono, infatti, delle accademie per la formazione di personale qualificato nell'ambito ciclistico, come l'Accademia Nazionale di Mountain Bike, la prima scuola nel suo genere sia in Italia che in Europa, realizzata nel 1996 a Milano. Si insegna come diventare Guida di MTB, E-Bike Tour Leader, oppure Meccanico, come costruirsi e gestire una propria officina o migliorare la propria tecnica, con le diverse tipologie di biciclette<sup>13</sup>. Nel contesto dell'ospitalità, poi, sono stati recentemente realizzati i Bike Hotel, strutture ricettive 'a misura di ciclista', ovvero volte all'accoglienza e alla soddisfazione delle esigenze specifiche dei ciclisti. Tra il personale si trova spesso un Bike Manager poliglotta, uno o più Meccanici, Receptionist qualificati in ambito ciclistico, e una o più Guide per i tour organizzati dall'hotel. I servizi offerti variano tra le diverse strutture, ma in genere si tratta di: noleggio bici e attrezzatura, come caschi, contachilometri etc.; garage videosorvegliato con chiusura delle

---

<sup>10</sup> *Rivista BC*, in « FIAB », 2021, <https://fiabitalia.it/progetto/rivista-bc/>

<sup>11</sup> *CIAB*, in « FIAB », 2021, <https://fiabitalia.it/progetto/ciab/>

<sup>12</sup> *Comuni Ciclabili*, in « FIAB », 2021, <https://fiabitalia.it/progetto/comuni-ciclabili/>

<sup>13</sup> *Accademia Nazionale di Mountain Bike*, in «Scuola di MTB», 2021, <https://www.scuoladimtb.eu/formazione/#>

biciclette; officina di riparazione; zona di lavaggio attrezzata; lavanderia per abbigliamento ciclistico; trattamento fisioterapeutico su richiesta; servizio transfer aeroportuale e per eventi; vendita di abbigliamento sportivo in loco e convenzioni con centri benessere e palestre<sup>14</sup>.

Simili sono i Bici Villaggi, villaggi interamente cicloturistici o villaggi turistici tradizionali che semplicemente forniscono servizi per i ciclisti. Infine, FIAB ha istituito anche una piattaforma, albergabici.it, molto utilizzata, che seleziona tutti gli hotel e strutture ricettive adatte ai cicloturisti, sottolineando soprattutto i servizi di manutenzione e le guide a disposizione, per la buona fruizione turistico-sportiva. Al sito viene affiancato ogni anno anche un opuscolo informativo sugli alberghi ed albergatori nominati dalla FIAB 'Amici della Bicicletta', ovvero quelli che si sentono effettivamente parte del mondo a due ruote e si sono uniti al portale. Albergabici è connesso con Bicalitalia, quindi ogni struttura può essere messa in relazione con le ciclovie proposte nel secondo sito, permettendo di comprendere la distanza dell'albergo dal percorso desiderato<sup>15</sup>.

La bicicletta, poi, non è solamente resistita alla pandemia di Covid-19, anzi, l'interesse verso questo strumento di benessere si è triplicato in Italia rispetto al 2020: secondo uno studio della piattaforma tedesca di comparazione prezzi Idealo, riguardante l'interesse degli Italiani verso l'acquisto delle biciclette, si registra un aumento del 192,4 % delle ricerche online legate all'acquisto di bici ed accessori (fig.3). Nello specifico, le più apprezzate sono state le bici a pedalata assistita, quelle per bambini e le mountain bike, le quali, però, sono state superate, in quanto ad incremento, rispetto allo scorso anno dalle bici da trekking e da quelle pieghevoli (Reschia, 2021).



---

<sup>14</sup> *Come e perché diventare Bike Hotel: la guida*, in «Alice Marmorini Blog», 2021, <https://www.alicemarmorini.it/come-e-perche-diventare-bike-hotel/#ancora4>

<sup>15</sup> *Albergabici*, in «FIAB», 2021, <https://fiabitalia.it/progetto/albergabici/>

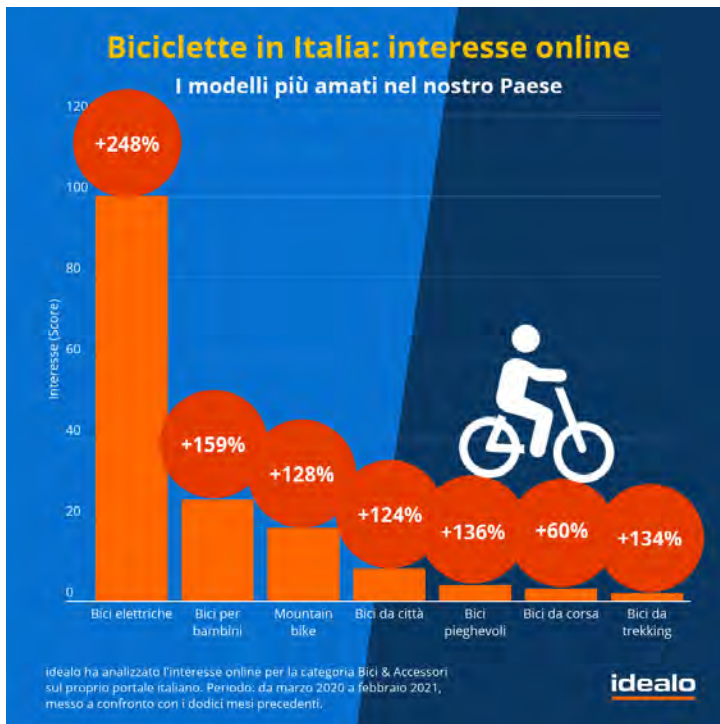


Figura 10 Grafico sull'inchiesta di Idealo

Le cause di questa repentina ripartenza del settore ciclistico sono dovute *in primis* al bonus fiscale, introdotto dal governo italiano nel 2020 per l'acquisto di biciclette e scooter, e poi in reazione al lock-down, anzi, ad entrambe le quarantene a cui tutti gli italiani sono stati sottoposti, nel marzo del 2020 e, fatalità, nel marzo 2021. Secondo un sondaggio della Wilier Triestina, storica azienda del Vicentino, l'89% degli italiani ha cambiato opinione sull'utilizzo della bicicletta dopo il lock-down. Nel post quarantena, infatti, il 45% delle persone analizzate afferma di aver iniziato ad apprezzare la bellezza della bicicletta e la sua praticità. La bici, oltre ad essere considerata un'opportunità per mantenersi in forma quotidianamente (il 22%), viene percepita dal 39% degli intervistati come un mezzo di trasporto efficiente, che permette di rispettare il distanziamento interpersonale. Per quanto riguarda le sensazioni prodotte pedalando, il 41% degli italiani ammette di provare un senso di libertà nel poter stare all'aperto, proibito per lunghe settimane; mentre il 22% riconosce che utilizzare la bicicletta sia anche un modo per contribuire alla sostenibilità ambientale, e rappresenta, quindi, una forma di orgoglio personale. In relazione ai tipi di bicicletta, il 62% degli intervistati dichiara che *'una bici non vale l'altra'*: per la maggior parte di loro, il 39%, si tratta di uno strumento che rispecchia il proprio stato sociale, mentre per i restanti rappresenta un riflesso della propria personalità. L'85% preferisce le e-bike alle altre bici, poiché le prime costituirebbero un modo per

spostarsi più lontano, sebbene sarebbero gradite più postazioni sicure per il mezzo a due ruote<sup>16</sup>. Dunque, la bicicletta, dopo il periodo di chiusura forzata in casa, è diventata simbolo di libertà, rispetto dell'ambiente e dell'espressione di sé stessi.

### 3.2 L'importanza della Gastronomia in Italia e la combinazione con la Bici

L'Italia è celebre nel mondo per la sua bellezza, ragione per cui viene chiamata 'Bel Paese', ma possiede un'altra caratteristica di indubbia rilevanza: la gastronomia. Quando si nomina l'Italia non si può non menzionare le sue specialità culinarie. Ma la cucina italiana è molto di più, è formata da un ventaglio di piatti regionali e tecniche di preparazione locali che spesso rimangono negli angoli della cucina, a favore, invece, delle usuali pietanze, quelle per cui siamo conosciuti a livello internazionale. Perciò, se davvero si vuole assaggiare l'autentica cucina italiana, non ci si deve rivolgere ai grandi ristoranti delle vaste città centrali, ma alle osterie dei piccoli paesi e dei borghi, dove si incontrano i pochi veri abitanti autoctoni che raccontano e preparano le ricette della zona, tramandate dai propri familiari. Inoltre, la gastronomia rappresenta l'anima dell'Italia stessa, dunque, per estensione, se si desidera conoscere realmente il Bel Paese, è d'obbligo assaporare le sue specialità, ma la cucina italiana autentica è, a sua volta, costituita da piatti locali. Si ricade nello stesso principio: per conoscere davvero l'Italia è necessario recarsi in paesini *off the beaten path*, ovvero estranei al turismo di massa, e assaggiare le ricette locali.

Come la bellezza, anche le pietanze vanno assaporate: si deve lasciare che le papille gustative percepiscano la combinazione degli ingredienti con la salsa e le erbe aromatiche e che questa sensazione arrivi al cervello per poter dare una propria valutazione e godere effettivamente del sapore. È un processo lento, sicuramente non immediato, come dovrebbe essere la consumazione del pasto. Infatti, come menzionato nel capitolo 1, la rapidità della società contemporanea ha influito anche nella modalità di alimentarsi: si tende a ingurgitare grandi quantità di cibo velocemente, senza curarsi effettivamente del gusto e sapore del piatto, come se il pasto fosse un peso di cui ci si debba liberare al più presto. Il *fast food* è diventato un sistema, dannoso per la salute

---

<sup>16</sup> *Italiani in bicicletta: il lockdown ne ha fatto riscoprire la bellezza e la comodità*, in «Wondernet magazine», 2020, <https://www.wondernetmag.com/2020/07/31/italiani-in-bicicletta-il-lockdown-ne-ha-fatto-riscoprire-la-bellezza-e-la-comodita/>

e generatore di stress. Un'alternativa più salutare, ma soprattutto più piacevole, è costituita dallo *slow food*, una forma di alimentazione lenta, attenta alla qualità e provenienza delle pietanze, oltre al gusto stesso. L'omonima organizzazione è nata proprio nella patria del gusto, in Italia, più precisamente a Bra nel 1986, grazie a Carlo Petrini, gastronomo piemontese autore del celebre libro *Buono, Pulito e Giusto. Principi di una nuova gastronomia*, pubblicato diverse volte, prima dalla casa editrice Einaudi nel 2005 e poi da Slow Food Editore nel 2016. L'opera sta alla base del pensiero di Petrini e contiene *in nuce* i principi che caratterizzeranno in seguito l'attività di *Slow Food*. Secondo il gastronomo piemontese, infatti, il cibo deve essere «buono, pulito e giusto»: buono, ovvero costituito da ingredienti di qualità, percepibile da tutti i sensi umani; pulito, cioè prodotto in modo sostenibile, nel rispetto dell'ambiente; ed infine giusto, poiché l'usufrutto della coltivazione o dell'allevamento deve essere un diritto garantito a tutti, sia ai produttori che ai consumatori (Sepúlveda, Luis; Petrini, Carlo. *Un'idea di felicità*, 2014, p.68). Dal punto di vista tecnico, *Slow Food* è un'associazione internazionale che si propone di diffondere la cultura del cibo come fonte di alimentazione e, in particolare, di piacere, sostenendo allo stesso tempo l'agricoltura locale e di piccola scala, da cui si origina il sapore autentico. Tra le iniziative realizzate dall'associazione vi sono *in primis* i Presidi Slow Food, seicento prodotti di oltre settanta Stati del mondo, che rappresentano specialità autoctone e si mantengono in vita solamente grazie agli abitanti locali; è un'iniziativa che preserva gli alimenti rari e la conoscenza culinaria tradizionale, salvaguardando anche il suolo. Una seconda iniziativa di *Slow Food* è costituita dai Mercati della Terra, una rete di mercato composta da piccoli coltivatori che diventano venditori dei loro stessi prodotti, locali e stagionali, con l'utilizzo di pratiche sostenibili. In Italia, l'organizzazione ha istituito gli Orti Scolastici, cinquecento aree coltivate nel rispetto dell'ambiente ed affidate ad attività educative per le scuole, favorendo la consapevolezza nei bambini del valore degli alimenti. L'Alleanza Slow Food dei cuochi, poi, è un insieme di *chef* che utilizza quotidianamente nelle loro attività gli alimenti dei Presidi e in generale tutti i prodotti locali. Ogni anno vengono programmati una serie di eventi per far conoscere l'associazione e le sue iniziative, come Terra Madre, a Torino, o Cheese, la biennale dei formaggi a Bra. Ma esistono anche delle campagne permanenti, come quelle dedicate ai tre tipi di proteine di origine animale come Slow Cheese, Slow Fish and Slow Meat. Tutte si propongono di combattere gli allevamenti intensivi e la standardizzazione a favore di pratiche nel rispetto non solo dell'ambiente ma anche delle stesse specie animali.

Infine, il progetto più rilevante per questo elaborato è sicuramente Slow Food Travel, un paradigma turistico del tutto nuovo, in cui i coltivatori, gli artigiani e gli *chef* diventano guide della propria terra e divulgatori delle attività locali e tradizionali<sup>17</sup>.

L'Italia autentica, quella dei paesini e borghi, dei piatti locali testimoni di antiche tradizioni, per essere gustata lentamente, come suggerisce il movimento di *Slow Food*, necessita di mezzi di spostamento particolari, che garantiscano un movimento lento ma costante e che permettano di percorrere distanze anche lunghe. Le biciclette corrispondono alla descrizione suddetta e rispondono ai bisogni dei viaggiatori attuali, che ricercano sempre più un turismo alternativo, un'esperienza che permetta di immergersi completamente nella realtà del territorio visitato, nella autenticità italiana. Pedalando in libertà con il vento che accarezza i capelli, si apprezza maggiormente le bellezze attorno a sé, si consumano calorie, si perdono le energie...ma, come afferma il ciclofilosofo Didier Tronchet:

La stanchezza in bicicletta vi svuota la testa, vi fa tremare i polpacci, vi fa venire fame, fa di voi un corpo saturo di fatica, abbandonato ad una dolce sensualità di pienezza, e poi vi getta su un prato, per un sogno fusionale con l'universo (cit. in Caracciolo, 2019).

La bicicletta, infatti, aiuta anche a liberarsi dalle preoccupazioni quotidiane e concilia l'appetito, rendendo il pasto più agognato e le pietanze più gustose. Dopo aver gustato ricette prelibate dall'anima antica, il movimento lento della bici consente al proprio corpo di riprendersi dalla momentanea stanchezza post-pranzo e di rimettere in moto non solo le proprie gambe, ma anche il sistema digerente; senza, però, causare alcun problema di assimilazione degli alimenti, a differenza, invece, di altre attività sportive come la corsa.

### 3.3 Due ruote e Innumerevoli Sapori: Itinerari nel Paese del Gusto

#### 3.3.1 Luoghi del gusto o gusto dei luoghi

Come accennato in precedenza, per conoscere realmente il Bel Paese è necessario recarsi nelle osterie dei paesini o dei borghi estranei al turismo di massa, poiché è dove risiedono ancora gli

---

<sup>17</sup> *In azione*, in «Slow Food Italia», 2021, [https://www.slowfood.it/wp-content/uploads/2021/02/IT\\_slow\\_food\\_in\\_azione\\_b-1.pdf](https://www.slowfood.it/wp-content/uploads/2021/02/IT_slow_food_in_azione_b-1.pdf).



abitanti autoctoni, gli ultimi custodi di tradizioni culinarie millenarie, come millenaria è la storia d'Italia. Infatti, un altro aspetto importante per quanto riguarda la gastronomia applicata al turismo è che nel momento in cui si assaggia una pietanza, si sta assaporando la storia del luogo visitato. Ogni piatto è, di fatto, il risultato, ed insieme il simbolo, di una serie di azioni e relazioni iniziate in tempi antichi e perpetuate nel tempo, fino ad arrivare ai giorni nostri. Come dichiara Carlo Petrini nel suo libro *Un'idea di felicità* del 2014, bisogna concepire il cibo come una rete:

Dietro ad un alimento ci sono le storie di tutte le persone che hanno concorso a portarlo fino alla mia bocca, persone che si sono incontrate, si sono conosciute, hanno avuto scambi commerciali e culturali, hanno messo a disposizione il loro sapere, la loro arte o il loro tempo. Ci sono i rapporti tra gli uomini e l'ambiente, ci sono la natura e i modi di sfruttarla, più o meno giudiziosamente (Sepulveda, Petrini, 2014; p.61).

Seguendo questa logica, dunque, si può affermare che i piatti assaporati in una località ne rappresentino anche l'identità e allo stesso tempo la cultura, intesa come insieme d'arte e di saperi conosciuti e praticati dalla comunità locale. Da qui l'importanza della gastronomia a livello turistico: non si può dire di aver visitato davvero un sito se non si prova la cucina tipica. Ecco che, come asseriscono i professori Ian Yeoman e Una McMahon-Beatte:

Il turismo e il cibo [diventano] i risultati, simboli e rituali del sistema di produzione e non possono essere separati. [Inoltre] hanno una connessione storica che li lega insieme come forza politica (Yeoman, McMahon-Beatte, 2016, p.95).

La citazione qui sopra è interessante poiché sottolinea sia l'aspetto economico che quello politico della questione. La gastronomia è, infatti, parte ed insieme risultato del sistema di produzione locale, che genera guadagni a favore della comunità autoctona, soprattutto se abbinato a tour o visite turistiche della zona. Per questa ragione, il turismo gastronomico viene incoraggiato proprio dalle autorità locali, o meglio, viene politicamente utilizzato per promuovere lo sviluppo economico di una regione o un Comune, avvalendosi soprattutto del concetto dell'autenticità della cucina locale in quanto rappresentazione della destinazione, della sua storia e della sua cultura (p.95). I vantaggi che ne derivano sono molteplici: prima di tutto, tale campagna politica, se attuata effettivamente, permette di rafforzare l'identità della destinazione agli occhi non solo dei turisti ma anche degli stessi abitanti, in quanto entrambi ne riconoscono il valore; in secondo luogo, aumenta il rispetto dell'ambiente da parte dei turisti, che sempre di più ricercano cibi prodotti in modo sostenibile. Infine, tale campagna favorisce lo sviluppo locale, che non è solamente economico, ma

anche culturale, poiché valorizza il patrimonio del luogo, costituito dai piatti tradizionali come insieme di saperi e tecniche e dai monumenti ed edifici visitati dai turisti nella destinazione (p.96).

In definitiva, come affermano Yeoman e McMahon-Beatte:

Il cibo rappresenta la geografia del luogo, un'evasione storica dalla modernità. Una specie di sguardo su un futuro dove i vari attori, ovvero le comunità locali, i gruppi politici, i produttori e i turisti si legano assieme attraverso un linguaggio comune (p.96).

Il linguaggio comune a cui si riferisce la citazione è rappresentato dal turismo gastronomico, che rientra pienamente anche nel modello dello *Slow Tourism* e di *Slow Food*, soprattutto nella connotazione dell'assaporare i piatti lentamente.

Di seguito, una serie di itinerari permette di comprendere meglio il concetto di 'luoghi del gusto o gusto dei luoghi', applicandolo in Italia, il Paese del Gusto per eccellenza.

### 3.3.2 Veneto e Trentino: Pedalata tra le malghe della Piana di Marcesina

La Piana Marcesina è una delle zone più affascinanti dell'altopiano di Asiago o dei Sette Comuni. Decorata da un insieme di boschi verdi e punteggiata da pascoli e alpeggi, possiede una posizione strategica, a piombo sulla Valsugana, da cui si possono osservare con cura le Dolomiti. Il percorso non presenta picchi particolarmente elevati perciò è percorribile sia in e-bike che con la bicicletta, e si sviluppa lungo il Sentiero dei Cippi, che segna il confine tra Veneto e Trentino. Quest'ultimo, nel secolo XVIII era delimitato da mura in pietra, che separavano l'Impero Asburgico dalla Repubblica di Venezia, di cui oggi sono rimaste alcune tracce. Lungo l'itinerario si visitano alcune malghe e rifugi che propongono la degustazione di ottime ricette altopianesi. È possibile anche effettuare un ulteriore tragitto breve per giungere al Riparo Dalmeri, museo archeologico molto importante poiché sede della scoperta e del restauro di oltre 260 massi dipinti del Paleolitico Superiore (Le prossime citazioni sono tratte da: Caracciolo, 2019).

Si parte e si arriva al rifugio Valmaron-Enego, si affronta una strada asfaltata e sterrata dal dislivello di 560 metri e dalla difficoltà media (fig.5).

Dal rifugio Valmaron s'imbocca il sentiero sterrato a destra con una leggera salita che porta alle Malghe di Val Bella, Campo di Sopra, di Val Brutta, nel Colle Val d'Antenne. Arrivati alla Malga Valcoperta di Sotto, si consiglia una pausa per ammirare la vista grandiosa sull'intera Piana di Marcesina e sull'altopiano con vette da 2000 metri di altezza, che delimitano la bella Valsugana.

Passando per un bosco profumato si raggiunge la Malga Campo Capra di Sotto, da cui è possibile raggiungere il Riparo Dalmeri in 6,5 chilometri. Proseguendo per un tratto pianeggiante, si giunge al Rifugio Marcesina e alla Malga Scura, dove è consigliato fermarsi per la pausa pranzo, a base di piatti tradizionali con la panna cotta come dessert. La tappa successiva è caratterizzata da un'andatura ondulata a tratti soleggiata e in ombra, che porta all'Hotel Marcesina; nei pressi di questo sorge uno spazio talmente ampio da poter immaginare l'infinito, tra alpeggi, pascoli di mucche e fiori dai colori intensi. L'ultima parte dell'itinerario passa per Rëndole, la Malga Lotto Valmaron e un agriturismo tipico chiamato Malga 7 Caliere (Caracciolo, pp.69-70).

La Piana di Marcesina è celebre per i suoi formaggi, di diversi tipi: vi è l'Asiago fresco, il Mezzano, la ricotta, la caciotta e il più caratteristico, la Marcesina, molto saporito e dal gusto autentico poiché opera di bovini lasciati pascolare nella natura incontaminata della Piana, una specialità autoctona tutta da gustare. A settembre si organizza nel centro storico di Asiago l'evento Made in Malga, in cui si scoprono le eccellenze locali e l'arte di prepararle. Nelle Malghe Scura e Malga 7 Caliere è possibile soggiornare ed assistere alla produzione del formaggio Asiago DOP. Consigliata è la transumanza, evento legato alla cultura locale, che avviene nella prima settimana di ottobre presso la malga Valmaron (Caracciolo, pp.70-71).



*Figura 11 La Piana di Marcesina*



Figura 12 Mappa dell'itinerario della Piana Marcesina

### 3.3.3 Trentino : la Ciclabile dell'Adige

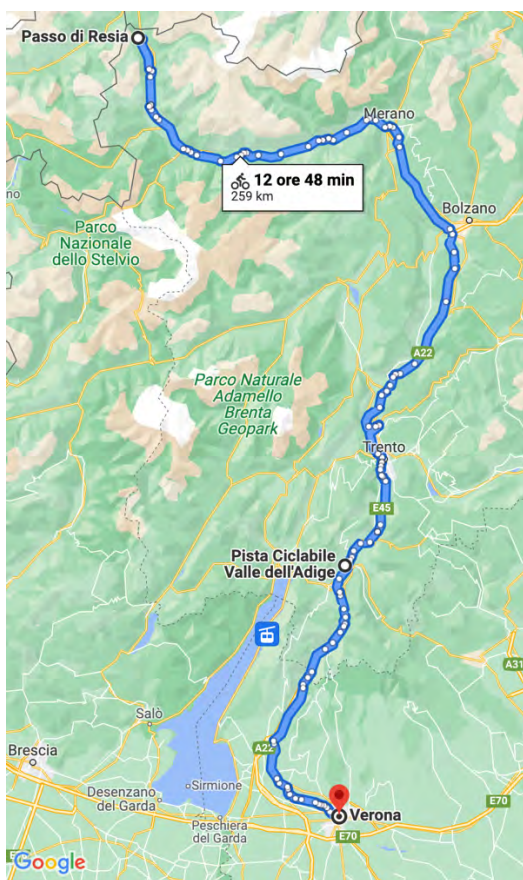


Figura 13 Mappa della Ciclabile dell'Adige

Dal Passo Resia a Verona, la ciclabile dell'Adige racconta una storia che tutti gli amanti del cicloturismo ammireranno: si tratta della prima ciclovia d'Italia, il primo tratto protetto per le bici. È un itinerario 'acquatico' in quanto collega due laghi principali, ovvero il lago di Resia e il lago di Garda, e segue il corso del fiume Adige. Si pedala, quindi, in un territorio pianeggiante ricco d'acqua ed intriso di storia: in quest'area sono avvenuti scontri tra la Repubblica di Venezia e la nobiltà del Tirolo, conflitti tra francesi ed austriaci con Napoleone, e si è svolta parte della Prima Guerra Mondiale. Inoltre, passando per Merano, Bolzano, Trento, Rovereto ed infine Verona, è possibile toccare con mano una cultura agraria che ha reso la zona «un giardino profumato di mele e di vino» (p. 53). La ciclabile è caratterizzata dalla presenza di strutture apposite per i cicloturisti: i bicigrill, dove ci si può fermare per un picnic oppure un semplice spuntino a base di birra e succo di mela. Il percorso può essere affrontato anche da chi non è allenato, in bicicletta, oppure in sella della e-bike, e presenta numerose attrazioni turistiche: il campanile del Lago di Resia; Glorenza, considerata la cittadina cinta da mura più piccola del Bel Paese; le lunghe file di meli della Val Venosta; le calde Terme di Merano; le vigne tra Bolzano e Trento, produttrici del vino fruttato Gewürztraminer; il Mart e il Museo Storico della Guerra di Rovereto. Avvicinandosi a Verona si può deviare verso il lago di Garda e godere di una vista bellissima sull'acqua rinfrescante (Caracciolo, p.53).

Si parte da Passo Resia e si arriva Verona lungo una ciclabile protetta e alcune strade secondarie, per un totale di 300 chilometri circa ed un dislivello di 800 metri; pertanto, la difficoltà è medio-facile, per la durata di una settimana. È, comunque, possibile evitare di percorrere distanze troppo elevate decidendo di prendere semplicemente la parte più alta dell'itinerario, dal Passo Resia a Bolzano lungo la Val Venosta, per tre tappe, oppure da Bolzano a Verona: in questo caso sono quattro o cinque tappe (fig.6; pp.53-54).

Dal Passo Resia a 1500 metri di quota si incontra il lago omonimo, affascinante soprattutto per la storia della sua origine. L'area oggi occupata dall'acqua era storicamente una cittadina, Curon, che fu allagata dall'azienda Montecatini tramite una diga, per poter ricavare energia idroelettrica dal bacino che ne conseguì. Le uniche tracce del paesino rimaste sono costituite dalle fondamenta e muri portanti delle case, ottenute tramite un parziale prosciugamento del lago operato nel 2021 e dal campanile, che sembra sorgere dall'acqua ed è accompagnato dalla vista di Ortles e Cevedale, due meravigliose vette. Da San Valentino si passa per il Lago della Muta per poi prendere la stradina verso Burgusio. Poco più avanti vi è Clusio, con una salita che porta a Malles, una cittadina che costituiva parte dell'antica via romana Claudia Augusta. Poco più avanti si incontra Glorenza, un piccolo borgo circondato da mura di pietra, storicamente un centro di commercio celebre nell'intera

Val Venosta per gli scambi di sale. Arrivati a Sluderno, si può ammirare l'imponente Castel Coira, nel centro storico. Nella ciclabile a questo punto circondata da meli, si raggiunge Prato e lo Stelvio, fino a Lasa, dove si produce un marmo particolare, raggiungendo così il capoluogo della Val Venosta, Silandro. Si prosegue per Laces e Castelbello, giungendo a Stava, dove svetta Castel Juval, in cui ha vissuto Reinhold Messner, celebre alpinista. Da Tel si arriva a Parcines che possiede un grazioso museo sulla macchina da scrivere. Raggiunta Merano, paradiso del benessere, si passa per Lana Nalles e Andriano, arrivando così a Bolzano. Si incontrano poi il Lago di Caldaro, la Piana Rotaliana, tutti circondati dalle vigne che producono il vino bianco frizzante Gewürztraminer. Pedalando si può vedere il Monte Bondone, e Zambana, celebre per i suoi asparagi, ammirare il Castello del Buonconsiglio e l'incantevole piazza del Duomo. Nel prossimo tratto si possono osservare diversi forti come il Castel Beseno, al Besenello, il Castel Pietra, che costituisce, però, una piccola deviazione, e Castel Noarna, a Villa Lagarina, in cui risiede una cantina rinomata. A Rovereto è caldamente consigliata una pausa per visitare il Mart, museo d'arte moderna e contemporanea. Proseguendo verso sud nella Vallagarina, si incrocia una scorciatoia per il Garda. Si passano, così, quattro Comuni del Trentino, Serravalle, Plicante, Sabbionara d'Avio e l'incantevole Borghetto. Entrati in Veneto, s'incrocia Belluno veronese dove si incontra il Santuario Cristo della Strada, in onore ai lavoratori caduti. Comincia da qui una strada in salita, che conduce al Forte Rivoli, da cui si può godere di una vista fenomenale sull'Adige e la sua valle. Si prosegue lungo la ciclovia dei fiumi veneti per arrivare, così, a Verona (Caracciolo, pp.55-57).

La ciclabile dell'Adige regala un ventaglio di sapori di una terra sospesa tra due regioni d'Italia. La gastronomia del Tirolo ci fa conoscere i canederli, tipici gnocchi con speck e spinaci, il *paarlbrod*, un tipo di pane accompagnato dallo speck, e il celebre strudel alle mele, il sapore dolce della Val Venosta. Arrivati in Trentino, è d'obbligo l'assaggio del risotto al Teroldego, vino tipico della zona e gli strangolapreti alla trentina, pasta costituita di pane e spinaci, accompagnata da polenta con la tosella liquida, un formaggio locale. Pedalata dopo pedalata, la birra viene sostituita dal vino, come il Gewürztraminer e il Teroldego, che rispecchiano entrambi le essenze della Piana Rotaliana. Come esperienza si consiglia la sosta nei bicigrill dove è possibile consumare pasti a base di ingredienti di prima qualità e a chilometro zero, conoscendo altri viaggiatori della ciclovia, e scambiandosi idee consigli per le prossime vacanze in bicicletta. L'ambiente presenta anche materiale informativo per il cicloturismo, e servizio di manutenzione e di riparazione per la bicicletta. I migliori bicigrill si incontrano a Ora, Salorno, Nomi, Trento meridionale e Avio (pp.58-59).

### 3.3.4 Lombardia: Pedalando tra i Terrazzamenti della Valtellina

Nella Valtellina esiste un percorso chiamato la Via dei Terrazzamenti: un insieme di strade che congiungono Tirano a Morbegno. Il paesaggio è testimone dell'interazione tra uomo e ambiente, nella capacità di intere generazioni di sfruttare la peculiarità del terreno a proprio vantaggio: i terrazzamenti sono il frutto di un duro lavoro che permette di sfruttare pendii a volte vertiginosi per la produzione del vino, in cui le fasi dell'opera sono svolte a mano. «La vite sembra essere stata adagiata in una culla ideale» (Caracciolo, p.44), grazie a particolari condizioni climatiche che attribuiscono ai vini della zona inconfondibili essenze.

L'itinerario si sviluppa da Tirano a Morbegno, tra asfalto e sterrato, per 70 chilometri con un dislivello di 400 metri, e richiede un livello medio di allenamento (fig.8).

Da Tirano si seguono i cartelli gialli, per la Via dei Terrazzamenti, e si punta a Villa di Tirano. Dopo alcune brevi salite, si arriva a Teglio, che presenta quattro attrattive turistico-culturali: il Palazzo Besta, la torre 'de li Belli Miri', la Chiesa di Sant'Eufemia del XV secolo, e l'Oratorio dei Bianchi. Attraverso una serie di ampi sentieri, si incontra la Chiesa di Sant'Antonio, poi a Poggiridenti si osserva il castello di Grumello del XIV secolo. Si prosegue per la frazione Madonnina, seguita da una discesa di quattro chilometri, raggiungendo, così, Masegra, in cui si può ammirare Sondrio dall'alto. Dopo alcune strade in salita, tratti pianeggianti e borghetti, si attraversa il ponte Ganda, realizzato nel 1778 sull'Adda, e a pochi metri più avanti si arriva a Morbegno, nel suo centro storico dove termina il percorso dei terrazzamenti (p.45).

Terra di vigne, la Valtellina presenta una serie di vini saporiti: lo Sforzato, il Sassella, il Grumello, l'Inferno, il Valgella, e il Maroggia. Diverse aziende vinicole ed agriturismi accompagnano l'esperienza di gusto dei cicloturisti, spesso abbinando la bevanda di Bacco con formaggi tipici, come il Bitto DOP e il Valtellina Casera DOP. Conosciuto dagli abitanti del luogo e consigliato è il locale Fratelli Ciapponi, che propone solamente prodotti di enogastronomia a chilometro zero. Altra specialità culinaria è costituita dai pizzoccheri, tagliatelle di grano saraceno, senza uova e condite con una serie di verdure, ovvero verze, bietole e patate, e accompagnate da formaggio bitto, burro, aglio e salvia (p.46).



Figura 14 I pizzoccheri

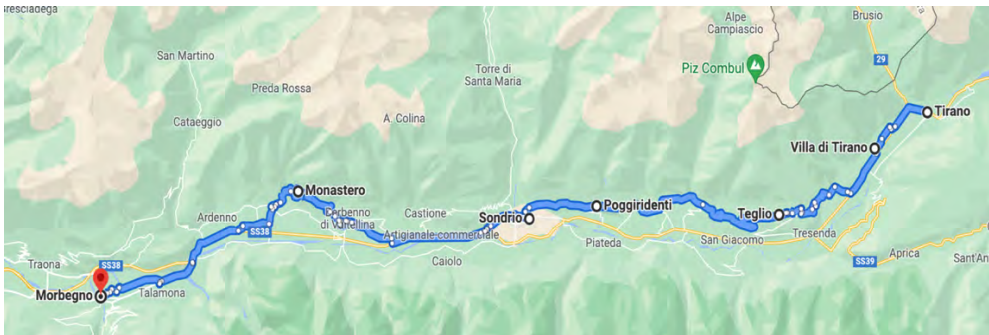


Figura 15 Mappa dell'itinerario in Valtellina

### 3.3.5 Piemonte: Il Canavese, seguendo la Serra

Il Canavese, terra ancora poco conosciuta a livello turistico, regala tranquillità, viste magnifiche e una sinfonia di sapori, oltre ad una ospitalità fuori dal comune. La zona è caratterizzata dalla Serra, una catena montuosa originata da antichi ghiacciai, e da una sorprendente varietà di offerta: si possono ammirare diverse architetture testimoni di un'epoca industriale, osterie piccole ed accoglienti, borghi storici e sentieri secondari: un viaggio lento nel «Piemonte segreto» (Caracciolo, p.30). Il percorso è un anello, dunque si parte ed arriva ad Ivrea, si percorrono 56 chilometri per un dislivello di 610 metri, in strade asfaltate e sterrate con un livello medio di difficoltà. Per gli amanti del gravel vi sono molte strade sterrate da provare (fig.9).

Ci si dirige a Tina, prima lungo il fiume, poi attraverso i campi, si raggiunge la salita per Caravino e Masino, e s'imbocca il sentiero sterrato percorso anticamente dalle carrozze, si incrociano 22 serpentine non eccessivamente pendenti, all'ombra di grandi alberi, fino ad arrivare al castello di Masino. Si percorre tutto il borgo, costeggiando le antiche mura, e verso destra si prende la strada che porta a Cascina Campore. Qui è consigliabile sostare per assaggiare alcune prelibatezze della cucina locale. A Lusenta si incontra la cappella votiva e si continua verso Bocca d'Arbaro, da cui



s'imbocca la strada di sinistra verso il Comune Francia; mantenendosi a destra si raggiunge il Lago di Viverone. Incontrando la strada chiara detta Boscarina, si può deviare per la visita del villaggio di palafitte nelle vicinanze. Ripresa la strada principale, dopo due tornanti, si osserva l'insieme armonico del Lago con la Serra, e con la parte iniziale della Valle d'Aosta. A Cavaglia si affronta la salita per Ivrea, nella strada provinciale 228, poi s'imbocca la via a destra per Roppolo. Si seguono poi le indicazioni della via Francigena verso Pioglio, un grazioso borgo rurale, con un meraviglioso panorama sul Monte Rosa. Si sale a sinistra per Santa Elisabetta fino al Lago di Bertignano. Si affronta, poi, l'ultima salita verso Piverone, conosciuto per la produzione di ottimi vini, e si ritorna ad Ivrea, incontrando i paesi di Palazzo, Bollengo e Cascinette (Caracciolo, p.32).

La torta 900 è rappresentazione della città di Ivrea, e la pasticceria consigliata dai locali, Balla, crea questo capolavoro dolce fin dal 1902. Settanta anni dopo Ottavio Bertinotti, l'inventore, ne ha brevettato il marchio, rendendo la torta un prodotto particolarmente conosciuto ed apprezzato nella regione. La ricetta, invece, rimane segreta. Inoltre, Canavese è zona di produzione vinicola: presenta un vino particolare chiamato Erbaluce di Caluso, bianco fermo dal sapore estivo, con note di fiori della zona. Questa bevanda è un esempio di resilienza in quanto viene stagionata per ben quattro anni, per ottenere il suo sapore intenso. Consigliate le vinerie Rosso 19 e Cascina Campore, presso Caravino, poiché aiutano a comprendere storia e sapori di un territorio magnifico (Caracciolo, pp.33-34).

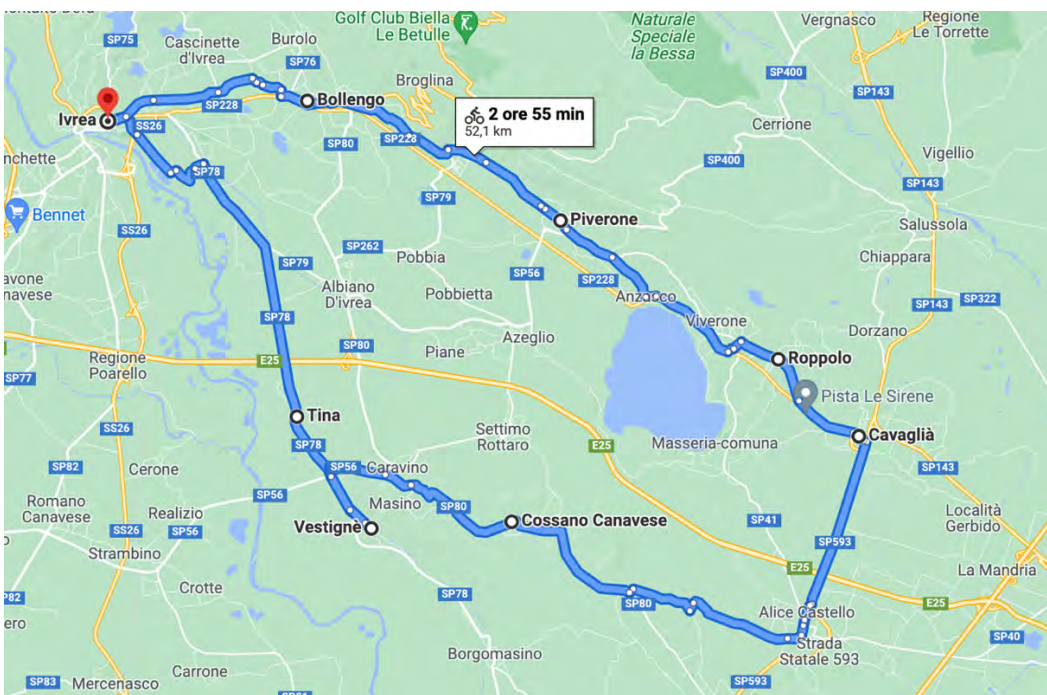


Figura 16 Mappa dell'itinerario nel Canavese

### 3.3.6 Valle d'Aosta: Torgnon, emozione ad alta quota

L'itinerario fa parte del Tour des Alpagnes, un percorso perfetto per le *mountain bike*, da inserire nella propria lista dei desideri, soprattutto per il panorama di cui si può godere: con una sola occhiata si osserva la Valle d'Aosta dall'alto e la sua Valtournenche, distesa verde che ha ospitato per quattro volte i ciclisti del Giro d'Italia. Torgnon è costituito da 22 frazioni che si estendono su un'ampia terrazza, opera d'arte di un antico ghiacciaio, ed è sia il punto di partenza che d'arrivo del giro, nella frazione di Mongnod (fig.11).

Si tratta di un percorso di 32 chilometri su strade sterrate montane, con un dislivello complessivo di 830 metri e un livello di difficoltà medio. È comunque sempre possibile avvalersi delle e-bike rese disponibili gratuitamente dal Comune di Torgnon (Caracciolo, pp.22-23).

Partendo da Mongnod, si passa per Plan Priorion, munito di una zona da pic-nic, poi per Chantorné, sede degli impianti sciistici in inverno e di un grande parco per famiglie d'estate. Da qui inizia il vero percorso sterrato, arrivando prima all'alpe di Gorzà, meraviglioso altopiano dotato di un lago, perfetto per concedersi una pausa rinfrescante, poi, attraversando i boschi con la pista del Ru di Verrayes, agli alpeggi di Chavacour, da cui si può godere di una vista mozzafiato: due maestose cime che troneggiano su un paesaggio rigoglioso ed incontaminato, la Punta Tsan di 3300 metri e Cima Bianca, di circa 3010 metri. Da questo punto si arriva a Tellinod, dove si ri-scopre l'arte della produzione della fontina, pratica degli *arpian*, ovvero dei pastori locali, dal 1270: il formaggio viene preparato esclusivamente con latte crudo di mucche della razza autoctona e stagionato nelle tradizionali malghe. Per coloro che vorrebbero allungare il percorso, da Tellinod si prende un sentiero in salita che porta a Gilliarey, in cui vi è una chiesetta affascinante, e da una terrazza panoramica si osserva il bel monte Cervino, la Valtournenche e il maestoso Plateau Rosà, ghiacciaio che rende possibile lo sci estivo. Ritornando a Tellinod, si discende per Loditor con la sua zona umida, per raggiungere Chatelard e giungere a Mongnod (Caracciolo, pp.23-24).

Oltre alla citata fontina, il territorio montano valdostano produce 'Lo pan ner', ovvero un pane nero molto saporito, con impasto a base di farina di frumento integrale. Questa specialità viene preparata ogni settimana nei panifici, mentre una volta ogni anno si rispolverano i forni di Torgnon per cuocere il pane. Secondo prodotto locale è la motsetta: storicamente era un insaccato originato dalla coscia di stambecco. Oggi, invece, si tratta di una carne bovina essiccata e sottoposta ad una stagionatura particolare: con bacche di ginepro, sale ed erbe aromatiche, un processo che può richiedere fino ad un anno.

Come esperienza, consigliata è la visita alla fattoria didattica Boule de Neige, dove viene illustrata la fabbricazione di yogurt interi, formaggi tipici come il *Bleu d'Aoste*, affettati, confetture e frutti di bosco, oltre all'immane vino. Tutti prodotti che caratterizzano l'essenza del luogo e deliziano anche i palati più fini (p.25).



Figura 17 La motsetta



Figura 18 Mappa dell'itinerario di Torgnon

### 3.3.7 Emilia-Romagna : Borgo Val di Taro, il gusto di pedalare nell'Appennino Parmense

Tutto l'itinerario si svolge in luoghi non comuni, per abbracciare la vera bellezza italiana, ovvero quella delle località autentiche. Si passano strade, sentieri, vicoli, per diversi borghi di pochi abitanti, in cui l'accoglienza è di casa; s'incrocia anche la via Francigena, condividendo tratti con i pellegrini. Il territorio è vario poiché abbraccia Liguria, Emilia e Toscana., attraverso l'Appennino Parmense. Si va dal Borgo Valle di Taro antico e genuino, il raffinato castello di Campiano, Albareto con file di faggi, Bedonia, con il suo Museo di Storia naturale e l'originale biblioteca, a Tornolo, cittadina

utilizzata spesso come luogo di passaggio dai viandanti, e Tarsogno, con il prezioso Museo dell'Emigrazione, custode di incredibili storie del '900.

Si tratta di un circolo, con partenza e arrivo a borgo Val di Taro, per un itinerario interamente in asfalto, di 32 chilometri e dislivello di 200 metri. La partenza esatta è la stazione ferroviaria di Borgo Val di Taro. Compiano può essere raggiunto con una piccola deviazione in salita di due chilometri (Caracciolo, fig. 13; pp.82-83).

Dalla stazione, in un chilometro, lungo il fiume Taro e attraverso il suggestivo ponte di San Rocco, si arriva al centro storico della città. Dopo un altro chilometro, s'imbocca la Strada Provinciale 113 sulla destra. Passato Sugremaro, si potrà godere di una vista meravigliosa sul borgo medievale Compiano e il castello. Più avanti si consiglia la visita a Bedonia, con il centro storico e la basilica di San Marco, da cui si può osservare la città dall'alto. Si prosegue per Santa Maria del Taro-Chiavari, e a pochi chilometri si prende la stradina secondaria a sinistra. Si giunge, così, a Groppo di Bedonia, una spiaggia completa di servizi e caffè, dove è possibile immergersi nelle acque trasparenti del fiume Taro. Attraverso una salita di 300 metri, e a sinistra, si arriva a Isola di Compiano; di nuovo a sinistra si incontra una piacevole strada secondaria, nella tranquillità naturale della campagna. Se l'acqua delle borracce inizia a scarseggiare, il paesino adiacente, Pieve di Campi, presenta una fontana davanti alla chiesa, che permette allo stesso tempo di ammirare una graziosa architettura. S'imbocca la vecchia Strada Statale 523 verso Borgo Taro, con il Monte molinatico. A destra pedalando si nota Val Gotra, a sinistra il fiume Taro, e la bella cascata creata dalla diga, dov'è possibile compiere un altro bagno, per rigenerare corpo e anima. Segue solamente una discesa, poi si arriva a Borgo Val di Taro (Caracciolo, pp.83-85).

Il simbolo della Valle a livello gastronomico è il Fungo di Borgotaro, reduce di una pratica di raccolta antichissima. Si tratta di un porcino particolarmente gustoso e prelibato, l'unico in Europa ad essere protetto dal marchio IGP ed è di quattro tipi diversi. Il Borgotaro è considerato talmente importante dagli abitanti locali, che si organizzano ben due feste a lui dedicate: nella seconda settimana di settembre ad Albareto, e terza e quarta settimana di settembre a Borgo Val di Taro. Altra specialità della zona, conosciuta in tutto il mondo, è il Parmigiano Reggiano, frutto dei pascoli di alta quota, i cui bovini vengono allevati all'aria aperta e alimentati da erbe locali. Inoltre, si utilizza solamente il latte crudo, con una stagionatura di 36 mesi. A ciò si deve il gusto inconfondibile del Reggiano, formaggio gustoso e leggero. Il Caseificio Sociale Borgotaro è l'ideale per una degustazione e una conoscenza approfondita del processo di lavorazione. Presso la consigliata pasticceria Steckli nella stessa città, è possibile provare il dolce tradizionale di borgo Taro, l'Amor. Infine, altro prodotto

culinario della zona, celebre in tutta Italia, è il Prosciutto di Parma. Il Parma è considerato uno dei migliori affettati nazionali: viene ricavato da carne suina 100% italiana e stagionata per diversi mesi, regalando al palato un sapore intenso e una morbidezza irresistibile (Caracciolo, pp.85-86).

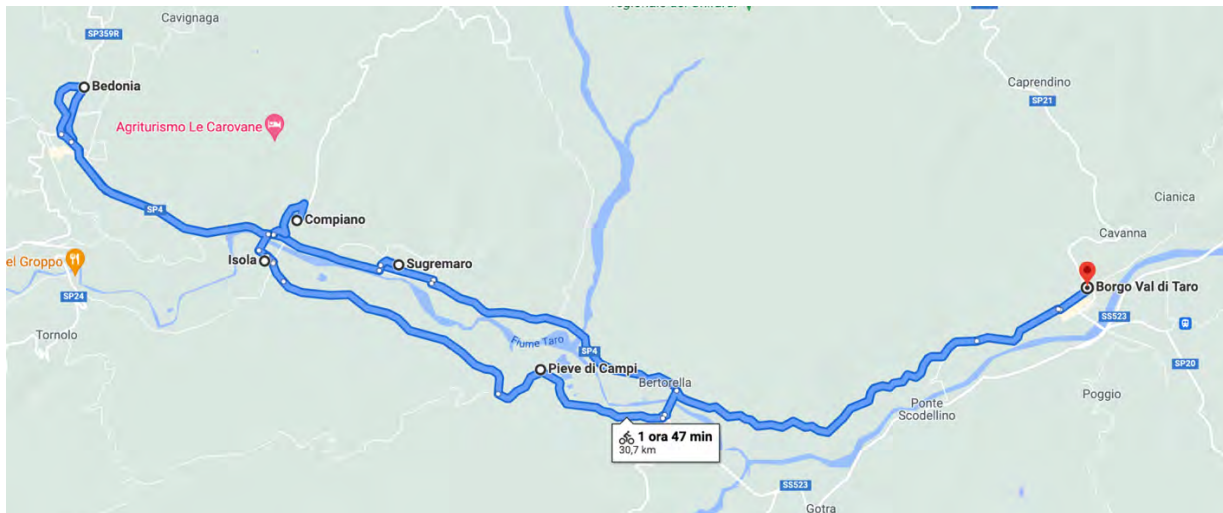


Figura 19 Mappa dell'itinerario del Borgo Val di Taro

### 3.3.8 Liguria : Sassello-Passo del Giovo

Pedalare tra le strade e i paesini di questa zona permette di sentirsi immersi nella atmosfera e cultura ligure, intima, semplice e affascinante. Si sentono profumi invitanti, di bosco misto all'essenza dolce degli amaretti. Il valore considerato più importante è la natura, che si può osservare nell'itinerario ma anche nel Museo di Civiltà Contadina Silvio Bazzano, a Mioglia. Da visitare è il Parco della Beigua, altopiano perfetto per ammirare Le Alpi e la Corsica.

Si parte e si arriva a Sassello, si percorrono 31 chilometri su strada asfaltata con un dislivello di 250 metri: è un itinerario alla portata di tutti, infatti non richiede un livello di allenamento elevato (Caracciolo, fig.14; pp.72-73).

Da Sassello si prende la Strada Provinciale 334 per Acqui Terme e, dopo un chilometro in salita, si arriva a Montesoro, a cui segue una discesa a Maddalena. Oltre al ponte sul torrente Erro, si passa a sinistra attraverso la Strada Provinciale 216 per Migliola percorrendo due chilometri. Questa parte di tragitto è caratterizzata da boschi, panoramiche radure, campi con coltivazioni e con calanchi detti tuffi. Da Mioglia si va sinistra e in saliscendi si raggiunge la frazione Pianbottello, poi di nuovo a sinistra verso Sassello-Savona, e si entra a Pontinvrea, proseguendo a sinistra sulla strada

provinciale 334 del Sassello. A questo punto si è arrivati a Giovo Ligure da cui inizia la strada di ritorno per Sassello, terminando l'itinerario (pp.73-74).

Tra le specialità culinarie, si raccomandano gli amaretti di Sassello, che rappresentano l'identità del territorio. Gli ingredienti sono mandorle, armelline, albume e zucchero; ma ciò che realmente le differenzia sono le seconde, ovvero l'interno del nocciolo delle albicocche, di tipo Valleggia, coltivato nei pressi della costa. Queste hanno un gusto amaro, perciò devono essere abbinare con il sapore dolce della mandorla, in una proporzione che i produttori di biscotti non hanno mai rivelato. Consigliati gli amaretti della pasticceria Tre torri. Per quanto riguarda il salato, invece, da provare sono i funghi, che stanno alla base di molti piatti locali e vengono raccolti freschi ogni giorno, e la focaccia ligure, talmente apprezzata dalla popolazione locale che è diventata prodotto presidio Slow Food. Da visitare è il mulino di Sassello, sito magico ancora oggi utilizzato come luogo di produzione delle farine, secondo pratiche tradizionali e senza apparati tecnologici, con le uniche mani e il *savoir faire* del mugnaio. Si lavora il grano, il farro e la segale provenienti dai campi vicini, nel rispetto del territorio e della qualità dei prodotti (Caracciolo, pp.74-75).

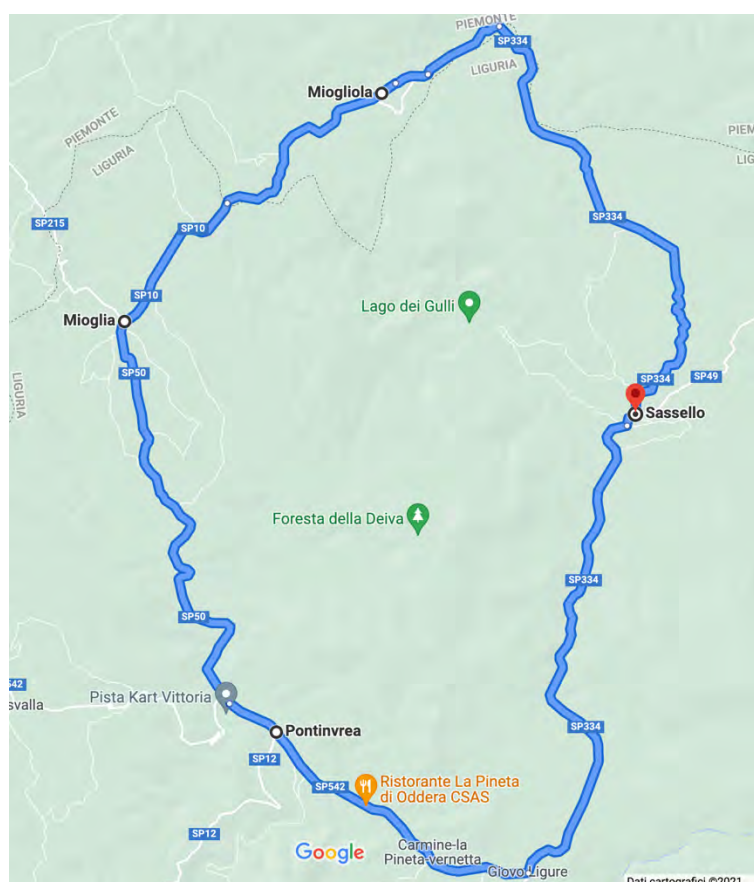


Figura 20 Mappa dell'itinerario di Sassello

### 3.3.9 Marche : Montefeltro, sulle orme di Paolo e Francesca

L'itinerario si snoda tra colline e mare per raccontare una delle più grandi storie d'amore conosciute, unendo l'opera di Dante, Boccaccio e D'Annunzio. Gabicce Mare, chiamata anche 'la Capri dell'Adriatico', permette di pedalare lungo strade di facile percorrenza, con un leggero sali scendi. Il castello di Gradara, che fa da sfondo alla storia di Paolo e Francesca, si colloca in una posizione strategica tra terra e mare. Al ritorno, si passa nel centro storico di Pesaro, e nel Parco di Monte San Bartolo, protetto e magnifico dal punto di vista naturalistico, con spiagge suggestive e paesaggio mediterraneo (Caracciolo, p.114).

Si tratta di un anello, dunque si parte e si arriva a Gabicce Mare. Il percorso si sviluppa per 45 chilometri, con un andamento ondulato su asfalto che richiede un allenamento basico (fig.15).

Da Gabicce Mare ci si sposta verso Gradara, con la prima salita dopo 2,5 chilometri, che dura solamente due chilometri con un dislivello molto basso. Arrivati al castello si prende la strada secondaria sinistra, e si sale fino a poter ammirare dall'alto il centro storico. Consigliata la sosta per ricordare la storia di Paolo e Francesca, poi si ritorna sul percorso principale, verso Tavullia, con una salita moderata. A Monteluro si seguono le indicazioni per Pesaro, e si scende per Tre ponti, Case bruciate e Babbucce. Arrivati a Pesaro Fiera, si prosegue per arrivare al centro. Da questo punto inizia la scoperta di Pesaro, e si devono sempre seguire i cartelli per baia Flaminia. Da quest'ultima comincia la strada panoramica del Monte San Bartolo, di 25 chilometri, che finisce a Gabicce Monte, un tratto circondato da alberi che fa intravedere il mare. Si percorrono, così, tre graziose cittadine, Santa Maria Alta, Fiorenzuola e Casteldimezzo. Fiorenzuola di Foscara presenta un centro storico piccolo ma affascinante con una serie di giardini che sembrano cadere in acqua. Infine, da Gabicce Monte si scende senza fretta verso la Riviera (Caracciolo, pp.116-117).

Dal punto di vista culinario, da provare è il Bigol, specialità di Montefeltro: sono spaghetti grossi e prodotti a mano, con sugo a base di funghi porcini o di carne della regione. Si può accompagnare questo piatto con il *Gemischt*, una bevanda tipica del borgo di Gradara, costituita da vino locale, il Sangiovese, e gassosa, un misto rinfrescante per l'estate. É talmente radicato nella cultura locale che non vi è bar che non lo serva.

Un'esperienza consigliata è il Gusto polis, il festival dei prodotti italiani delle varie regioni, organizzato a settembre a Gabicce Mare, con stand gastronomici, birra artigianale e vini di qualità. Spettacoli, visite guidate e mostre permettono di entrare in contatto con sapori e cultura delle diverse realtà territoriali italiane (p.117).

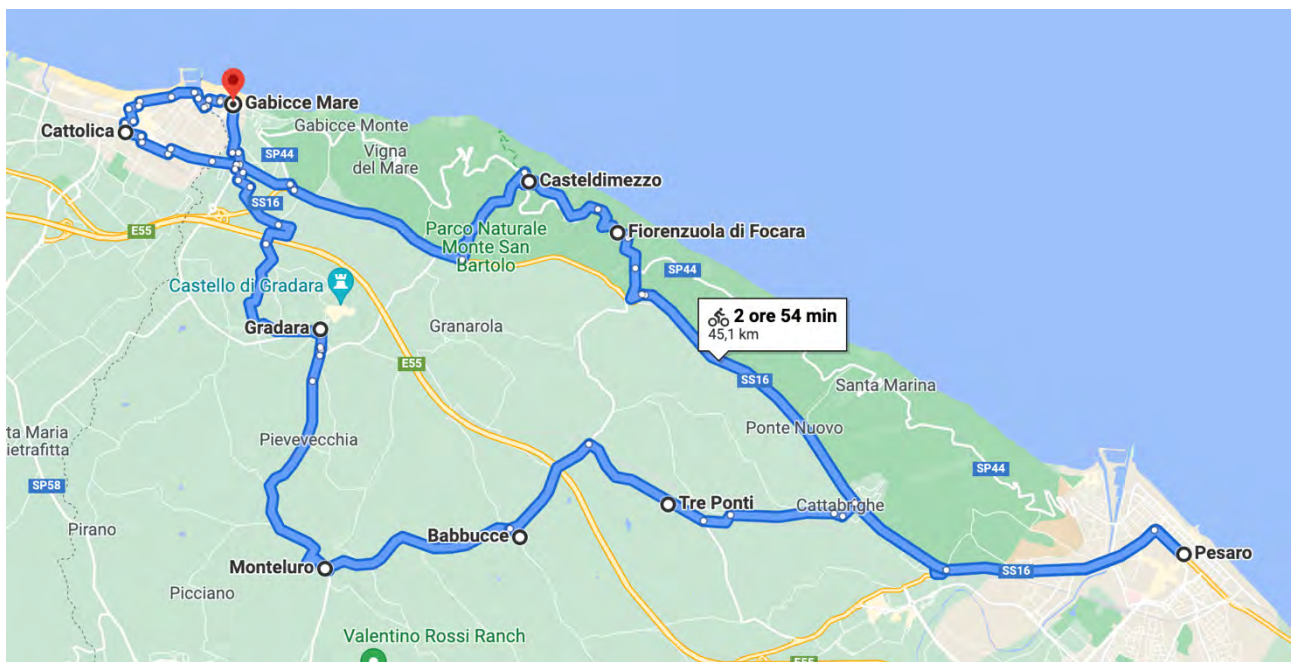


Figura 21 Mappa dell'itinerario di Montefeltro

### 3.3.10 Umbria: la ciclabile Spoleto-Assisi, dove la spiritualità è di casa

Si pedala tra quattro torrenti, Tessino, Maroggia, Beverone, Timia e il fiume Topino, attraverso argini, borghetti e campi. La spiritualità può essere toccata con mano passando per Spoleto, una cittadina silente, ricca di edifici religiosi come il Monteluco, sito isolato di meditazione degli eremiti siriaci e di San Francesco. Più avanti, si incontrano le fonti del Clitunno, dove le sorgenti regalano un'atmosfera affascinante senza tempo, che ha ispirato Plinio il giovane, Lord Byron, Giosuè Carducci. Trevi, situata in un Colle, offre una vista stupenda sulla Via Flaminia e sul territorio circostante, le sue vie permettono di conoscere l'Umbria più autentica, meno turistica e silenziosa. Una tappa dovuta è quella a Bevagna, un borgo medievale come pochi, dove sembra essere tornati indietro nel tempo, in particolare a giugno, quando viene organizzato il Mercato delle Gaitte. Si arriva, infine, ad Assisi, nelle basiliche di Santa Chiara e di San Francesco, con una possibile deviazione per Spello, altro borgo suggestivo (Caracciolo, p.108).

Il punto di partenza è costituito da Spoleto, mentre l'arrivo è a Santa Maria degli angeli, ad Assisi. Il percorso è di circa 55 chilometri, con un dislivello talmente basso da risultare irrilevante, su tratti



protetti e strade secondarie, alla portata di tutti poiché non richiede un particolare allenamento (fig.16).

Si parte da Le Mattonelle, frazione dotata di bicigrill, luogo ideale per una sosta prima del viaggio. Si giunge ad un ponte, Pontebari, che consente di tenere la destra al torrente. Dopo 10 chilometri si prende la deviazione a sinistra per le affascinanti fonti del Clitunno. Tornando sulla strada principale, si lascia a sinistra il fiume fino a Ponte di Chiesa Tonda, dove si passa alla riva destra di Marroggia. Si incontrano, poi, Ponte San Lorenzo e Ponte Cannaiola, osservando Trevi e gli innumerevoli uliveti. Consigliata la sosta a Casco dell'Acqua, un borghetto lungo il fiume tutto da scoprire. Proseguendo a sinistra si giunge a Bevagna, e si percorre la piana al di sotto di Montefalco, che è osservabile a sinistra, e raggiungibile attraverso Ponte Torri di Montefalco. Da Bevagna si prende la ciclabile per Torre del Colle, e poi la Strada Provinciale 403 di Bevagna. Si imbecca la strada sotto al ponte della SP 403, giungendo, così, a Cannara. Passato il fiume Topino, ci si ritrova in una vasta campagna, per arrivare poi a Santa Maria degli Angeli, vicino alla stazione. Assisi si trova a 6 chilometri, di cui la metà sono in salita (Caracciolo, pp.109-112).

L'Umbria e in particolare il territorio di San Pietro a Pettine, è terra di produzione del tartufo, simbolo di identificazione degli abitanti di Trevi, ingrediente di eccellenza conosciuto anche all'estero ed espressione dei valori culturali e contadini nonché di quelli più genuini. Trevi produce anche un olio extravergine molto intenso, mentre Montefalco, detto 'la ringhiera dell'Umbria', è la culla del Sagrantino, un vino protetto dal marchio DOC, particolarmente apprezzato sia dai locali che da tutti gli estimatori. Consigliata è la visita all'azienda La Morella, vicino a Ponte Chiesa Tonda, molto importante per la sua produzione a filiera corta, per prodotti come carne, formaggi e cereali. L'azienda agraria di Filippo a Cannara, invece, è specializzata nella coltivazione dell'uva, rispettosa del territorio e dei tempi naturali di crescita e sviluppo all'insegna del biologico e del biodinamico. Si possono assaggiare, così, prelibati vini, frutto della tradizione umbra, il Grechetto e il Sagrantino (Caracciolo, pp.112-113).

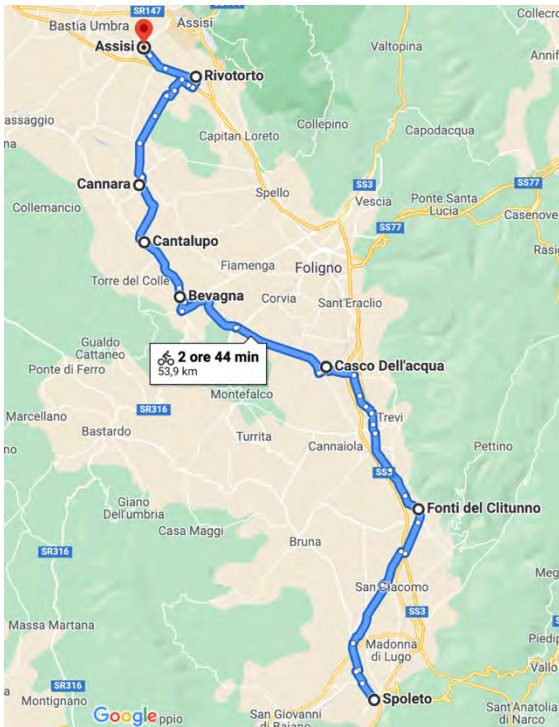


Figura 22 Mappa della ciclabile Spoleto-Assisi

### 3.3.11 Toscana: la Val di Merse

La Val di Merse è una delle zone più intime della Toscana, piena di sole ma anche d'ombra, ideale per i viaggiatori curiosi per la tranquillità e genuinità che trasmette. È il polmone verde della regione, tra la bella Maremma, le Crete Senesi, e la Val d'Orcia, oltre ad essere una connessione tra Amiata e colline metallifere, unisce il mare a Siena. Si tratta, quindi, di una terra di scambio, di comunione tra le diverse aree della Toscana: «impenetrabile, selvaggia, ispida come la Maremma, armonica, rilassata, lucente come le terre di Siena» (Caracciolo, p.87). Città e borghi si uniscono ed influenzano a vicenda, per un'atmosfera storica e soprattutto non sovraffollata. È una terra che può essere vissuta anche attraverso il Grand Tour della Val di Merse, un circolo di ben 140 chilometri da assaporare in tre o quattro tappe. Informazioni su: [www.grandtourvaldimerse.it](http://www.grandtourvaldimerse.it).

Il punto di partenza e d'arrivo è a Sovicille, su 47 chilometri di strada asfaltata con un dislivello di 800 metri, per una difficoltà media, un saliscendi costante e due salite lunghe e pendenti (fig.17). Da Sovicille, si prende la Strada Provinciale 37 verso Siena-Volte Basse, si scende alla piana dello Spino, in cui si può ammirare a destra la Pieve di San Giovanni Battista a Ponte allo Spino. All'incrocio si gira a sinistra per Siena, poi di nuovo a sinistra per entrare nella SP 101 Montemaggio, in prossimità di Pian del Lago, e al club ippico si svolta verso il castello di Celsa. Lungo la strada si osservano muri a secco, boschetti verdi, ulivi e campi. Si arriva al Passo di Celsa in 573 metri e poi si

scende con una serie di tornanti, affiancati da una vista impressionante sulle Alpi Apuane, sull' Appennino Toscano e sul Chianti. Dopo circa 5 chilometri si svolta a sinistra per Pievescola, raggiungendola attraverso una stradina circondata da piccole mura, vigneti, ulivi e aree di color scarlatto, tipiche della Montagnola. Consigliata una breve sosta per visitare la Pieve romanica di San Giovanni Battista. Si prosegue nella stessa strada verso Ancaiano- Sovicille. Con un tratto in salita, si giunge a Simignano, borghetto genuino della Montagnola. Da Passo degli Incrociati, si scende verso Ancaiano con la graziosa chiesa di San Bartolomeo, e si arriva a Sovicille (Caracciolo, pp.88-89).

Dal punto di vista culinario, è d'obbligo assaggiare l'affettato di cinta senese, una delle carni suine più raffinate d'Italia. Viene prodotta nel Montemaggio, sulla Montagnola e nel Chianti, e numerosi sono i salumi che ne derivano: prosciutto, capocollo, soppressata e finocchiona, per un sapore inimitabile soprattutto per la bassa quantità di grassi. L'eccedenza di lipidi non viene scartata, anzi, viene utilizzata per la produzione di salsicce e lardo. La Val di Merse, grazie al suo terreno particolarmente adatto alle vigne e agli ulivi, è una zona produttiva soprattutto dal punto di vista del vino e dell'olio di oliva. Per quanto riguarda il primo, si segnala il Chianti Colli Senesi, protetto dal marchio DCOG e di quello IGT, accompagnato da nuovi vini, con uve Cabernet Sauvignon e Sangiovese, dal marchio IGT: il Vino delle Grance. L'olio di oliva, invece, è prodotto in particolare nel Comune di Murlo, ed è considerato tra i migliori della Toscana centrale. Come esperienza si consiglia la visita alla Bottega di Stigliano, culla di un'agricoltura biodinamica, ecologica, rispettosa dell'ambiente e del suolo. Si tratta di un progetto recente istituito dagli stessi cittadini per promuovere una cultura del cibo, sostenibile sia da punto di vista sociale che da quello ambientale. Viene qui insegnato il valore del cibo direttamente a tavola, attraverso i pasti o eventualmente con una merenda o aperitivo (Caracciolo, pp.89-90).

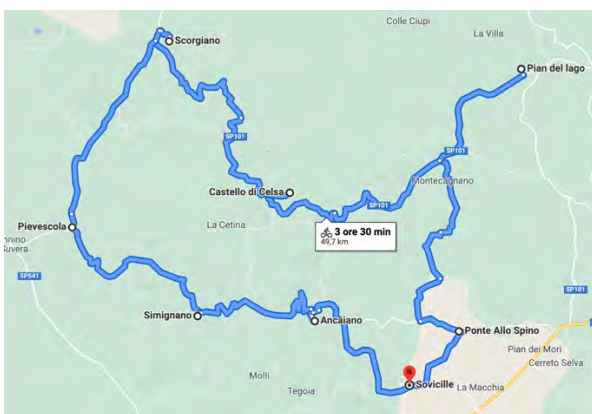


Figura 23 Mappa dell'itinerario in Val di Merse

### 3.3.12 Abruzzo: Valle dell'Aventino, itinerario ciclo-fluviale

La Valle dell'Aventino è una delle zone meno conosciute dell'Abruzzo, dove l'uomo e la sua storia si sono uniti con la natura, regalando così ai viaggiatori un'esperienza fenomenale. Dalla Maiella e dal borgo di Palena, sgorga il fiume Aventino, la cui importanza storica è enorme poiché Palena e Taranta Peligna ne hanno fatto uso come mezzo di trasporto dei vestiti, intessuti attraverso le gualchiere. A Gessopalena è possibile incontrare una serie di mulini sulla sponda del fiume, il quale entra al Lago di Sant'Angelo, poi al fiume Sangro, gettandosi poi nell'Adriatico, e incontra la costa da Torino di Sangro a Fossacesia. Il suddetto lago è circondato dalla torre di Prata, utilizzata anticamente come vedetta per vigilare il territorio e il passaggio di persone ed eserciti. Passavano personaggi di tutti i tipi e classi sociali, tra cui anche molti santi, come Sant'Ilarione, San Franco, San Falco, San Nicola Greco, San Giovanni eccetera (Caracciolo, pp. 130-131).

Il percorso inizia e termina a Palena e si sviluppa per 48 chilometri circa su asfalto. In generale non presenta difficoltà elevate a livello tecnico, ma il dislivello è notevole, 1050 metri; richiede, dunque, un buon allenamento (fig.18).

Si parte da piazza Municipio, attraversando il fiume Aventino con il ponte. Si imbecca la strada provinciale 117; alla rotonda di Cavour si gira a destra verso Taranta Peligna, e si continua per 4 chilometri. Questa località è un piccolo borgo storico, conosciuto per la produzione della lana, con cui si creano coperte pregiate. Si attraversa, così, il Parco Fluviale delle Acque Vive, che, come suggerisce il nome, è percorso dalle acque del fiume Aventino, rinfrescanti d'estate. Si segue il tracciato di via Duca degli Abruzzi; in questo modo si può osservare la valle dell'Aventino in tutta la sua bellezza. Si affronta una salita fino a Lama dei Peligni, da cui si prende la strada statale 84 per Casoli. Consigliata una breve sosta per ammirare i portici della chiesa dei Santi Nicola e Clemente, poi si scende verso il lago di Sant'Angelo. Dopo 13 chilometri si può ammirare effettivamente il lago. Si prosegue lungo la via Maiella per la strada provinciale 214. Al bivio si prende la strada di sinistra e poi quella di destra; percorrendo così il paese, ci si avvicina a Palena. Dopo 4 chilometri, si può visitare il Sacratio della Brigata Maiella, che racchiude la storia del luogo; si passa la galleria e si incontrano gli impianti di risalita delle Grotte del Cavallone, spettacolo naturale che merita una visita e infine si giunge a Palena (Caracciolo, pp. 131-132).

Per quanto riguarda la gastronomia locale, si sottolinea fascariej, polenta cucinata in una pentola di rame con fagioli e maiale. Si ricordano anche i cazzariej d'andremap, gnocchi di farina integrale, con un sugo caldo di fagioli e cavolo. Inoltre, se si vuole provare un'esperienza diversa ed avventurosa,

si può tentare la discesa del fiume Aventino, grazie ad Abruzzo Adventures. Si nuota, bardati di giubbetti salvagenti, tra le acque limpide del fiume, esplorando il borgo di Palena, per una sensazione di pura adrenalina (Caracciolo, pp. 133-134).

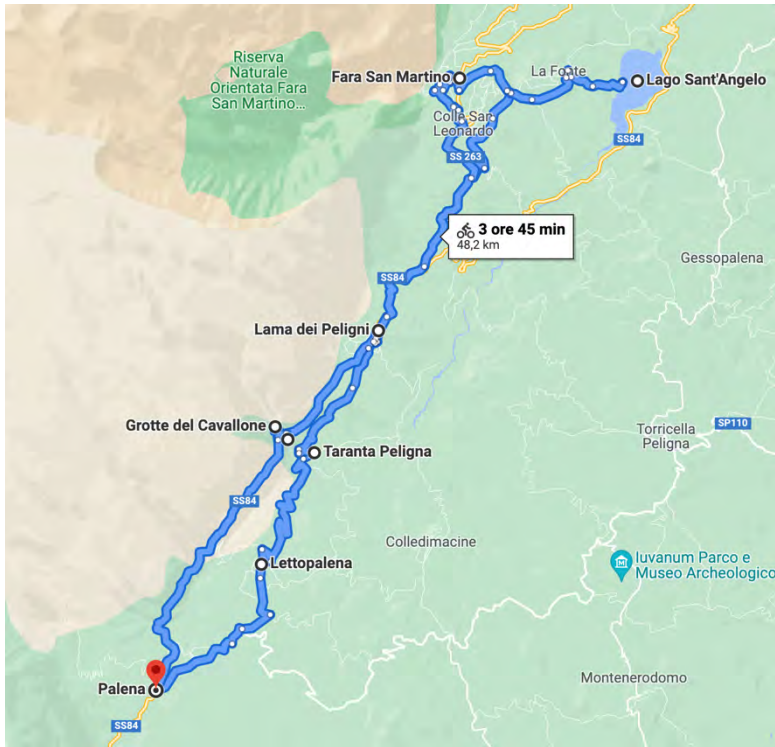


Figura 24 Mappa dell'itinerario della Valle dell'Aventino

### 3.3.13 Lazio: Tarquinia, viaggio in una storia millenaria

Tarquinia è una graziosa città dotata di torri e mura in doppia cinta, amata da Francesco Petrarca, vicina al mare e circondata da colline. Va inquadrata all'interno di un contesto storico etrusco, attorno al quale gira l'itinerario considerato, che parte dalla necropoli di Monterozzi, un museo sottoterra testimone di millenni di storia, che presenta affreschi dai colori vivaci dipinti nell'arco temporale tra il VII e il I secolo a.C. La seconda tappa è al Museo Archeologico Nazionale Tarquiniese, all'interno del Palazzo Vitelleschi, che racconta i segreti degli Etruschi attraverso le loro opere, come i cavalli alati, raffinata scultura appartenente al Tempio dell'Ara della Regina (Caracciolo, pp.119-120).

Si parte e si arriva a Tarquinia, per un percorso di 30 chilometri e un dislivello di 200 metri, su strada asfaltata. Si tratta, quindi, di un itinerario per tutti, richiedendo un basso allenamento (fig.19).

Dalla necropoli di Monterozzi ci si dirige al centro storico, attraverso Porta Tarquinia. Dopo piazza Giacomo Matteotti, si prosegue a destra verso via Dante Alighieri, giungendo al Belvedere di Porta Farnese. Con un tratto in discesa si raggiunge piazza Cavour dove si trova il Museo archeologico e si svolta a sinistra. In via Venti Settembre si arriva alla chiesa di Sant'Antonio, nei pressi della quale è possibile ammirare una vista meravigliosa sul mare. Usciti dalle mura, si prende via Umberto Primo, e si segue la strada verso lo stadio. Alla biforcazione si tiene la sinistra, e si segue la 'Doganaccia', prendendo, così, Via dei Principi, un tratto sterrato che presenta scavi archeologici interessanti. Si percorre suddetta via, e si incrocia il Tumulo del Re, tomba dedicata ad uno degli antichi re etruschi. Con un tratto di sterrata si scende per 400 metri su via dell'Acquetta, ritornando nella strada asfaltata. Ci si immette nella vecchia Aurelia, girando prima a sinistra, poi dritti, oltre l'autostrada e la ferrovia. Si attraversa la strada e si arriva così a Tarquinia Lido, si costeggiano alcune saline; all'incrocio si svolta a sinistra, facendo ingresso alla riserva delle saline. Poco più avanti, vi aspetta un piccolo e grazioso borgo, che merita una pausa. Si torna indietro e si gira a sinistra, giungendo a porto Clementino, sito di importanza storica poiché era utilizzato per il commercio all'epoca degli Etruschi. A questo punto, si prende la strada provinciale che riporta indietro, prima verso il centro storico di Tarquinia e poi alla necropoli etrusca (Caracciolo, pp. 121-122).

Dal punto di vista culinario, si raccomandano i fagioli tondino, specialità locale prodotta presso i campi limitrofi di origine vulcanica, in modo totalmente sostenibile e biologico. Sono piccoli, dal colore chiaro, teneri e facili da preparare, poiché non necessitano di essere immersi nell'acqua per essere cucinati. La tradizione prevede tre modi di presentazione diversi: all'interno delle zuppe o minestre, come contorno, con la salsa di pomodoro oppure cotti in acqua e arricchiti con aglio, salvia, e alloro, e gocce di olio extravergine. Tarquinia, poi, presenta diversi eventi ed agriturismi che permettono di apprezzare la gastronomia locale: il bike gourmet ne è un esempio, sviluppato dall'Associazione Terre della Farnesina. Si tratta di un viaggio di tre giorni in bicicletta con degustazioni di legumi, farro e grano senatore cappelli, sotto forma di pasta artigianale. Poi olive, olio extravergine e formaggio tipico: tutto all'insegna della sostenibilità ambientale e territoriale (Caracciolo, pp.122-123).

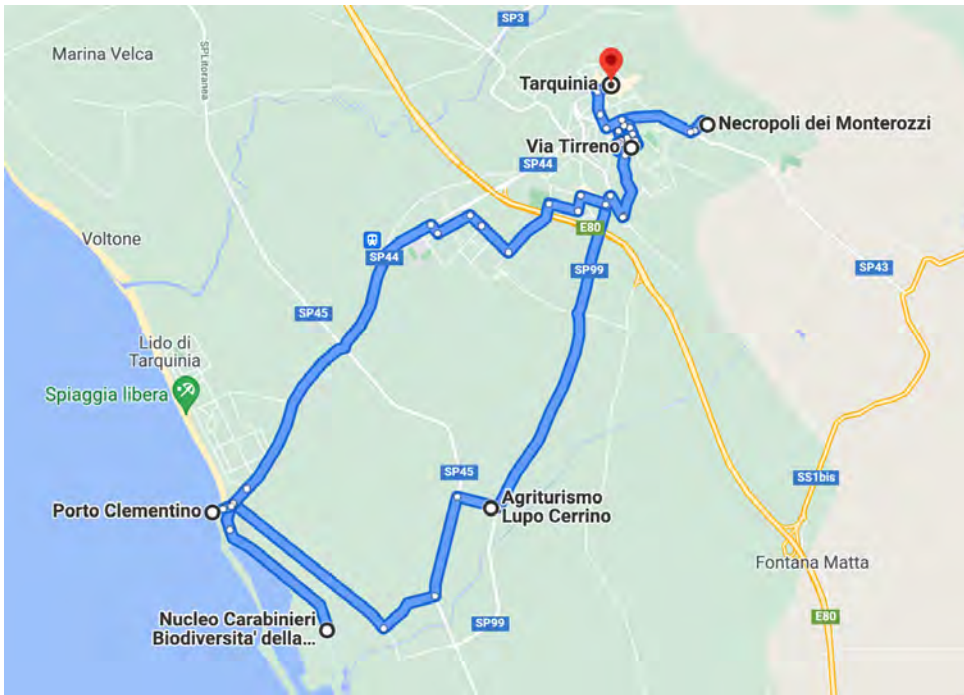


Figura 25 Mappa dell'itinerario di Tarquinia

### 3.3.14 Alto Molise

Il piccolo Molise diventa grande quando, pedalando tra le sue vie, si conosce una tradizione antichissima, tramandata da generazione in generazione, la prima nel mondo: l'arte di creare campane, che tutt'oggi rimane viva grazie agli abitanti dediti ai mestieri originali, soprattutto ad Agnone. Altra arte è la lavorazione delle pietre nobili, nel Pescopennataro, paesino dove risiedono ancora i maestri scalpellini, toccato dalle ruote delle nostre biciclette. Si passa, poi, vicino alla Valle del Sangro, precisamente a Castel del Giudice, piccolo borgo economico del Molise. Sede di una immigrazione di massa e successivamente spopolato, racconta una storia di profondi cambiamenti. Nel fiume Sangro è possibile vivere un'esperienza avventurosa, attraverso il rafting e la canoa, che permettono di osservare il paesino da una prospettiva completamente diversa. Si visita, infine, Sua Altezza la Capracotta, monte dagli imponenti 1400 metri (Caracciolo, pp.135-136).

Si parte e si arriva ad Agnone, percorrendo una strada asfaltata di circa 54 chilometri; il dislivello, però, è di 1160 metri: non è un percorso per chi è sprovvisto di un buon allenamento fisico (fig.20). Da Agnone si passa all'ospedale, si segue la strada provinciale 86 salendo per 6 chilometri, e si arriva al rifugio Guado Liscia, da cui si prende una discesa di 3 chilometri, per Pescopennataro. Si tratta di una zona particolarmente affascinante per la vista di cui si gode: si osserva la valle del Sangro e, con un solo colpo d'occhio, l'Abruzzo attraverso l'imponente massiccio della Maiella. Consigliata,

dunque, la sosta in borgo per visitare la zona ed ammirare il meraviglioso panorama, attraverso il Belvedere con la statua di guerriero sannita. S'imbocca la strada provinciale 84, con una discesa rilassante di ben 10 chilometri, che arriva a Castel del Giudice. Dopo 11 faticosi chilometri, si raggiunge Capracotta, cittadina sulla vetta del Monte Campo, che fa da spartiacque tra la Valle del Sangro e quella del Verrino, dove è possibile: sostare per osservare la vista, deviare a Vastogirardi oppure imboccare la strada provinciale 87, che regala una discesa verso Guado Liscia, e poi arrivare ad Agnone, consentendo di terminare il percorso (Caracciolo, pp.136-137).

Per quanto riguarda la gastronomia, si segnala il prodotto che più rappresenta l'alto Molise, il caciocavallo: formaggio a pasta filata, le cui forme, lavorate a mano, sono legate a coppie e stagionate su pertiche di legno e posizionate a cavallo su di esse; da qui il nome di cacio a cavallo, che semplificato diventa, appunto, caciocavallo. Altro piatto tradizionale è la manteca, una specie di scamorza, utilizzata come contenitore per il burro fresco. I formaggi più teneri, invece, sono la mozzarella normale e fiordilatte, e la stracciata, gustosa specialità regionale (p.138).

Castel del Giudice, come già menzionato, è un borgo davvero affascinante, e merita non solo la visita ma anche un'esperienza più prolungata. A questo proposito è possibile soggiornare presso un magnifico albergo diffuso, chiamato Borgotufi e creato riutilizzando antiche case e fienili in disuso. Inoltre, consigliata è la visita a Melise, un'impresa che ha dedicato ben 40 ettari alla piantagione dei meli, producendo tre specie locali di mele: la limoncella, la zitella e la gelata; attribuendo così una identità rinnovata alla zona e contribuendo a ripopolare Castel del Giudice (Caracciolo, p.139).

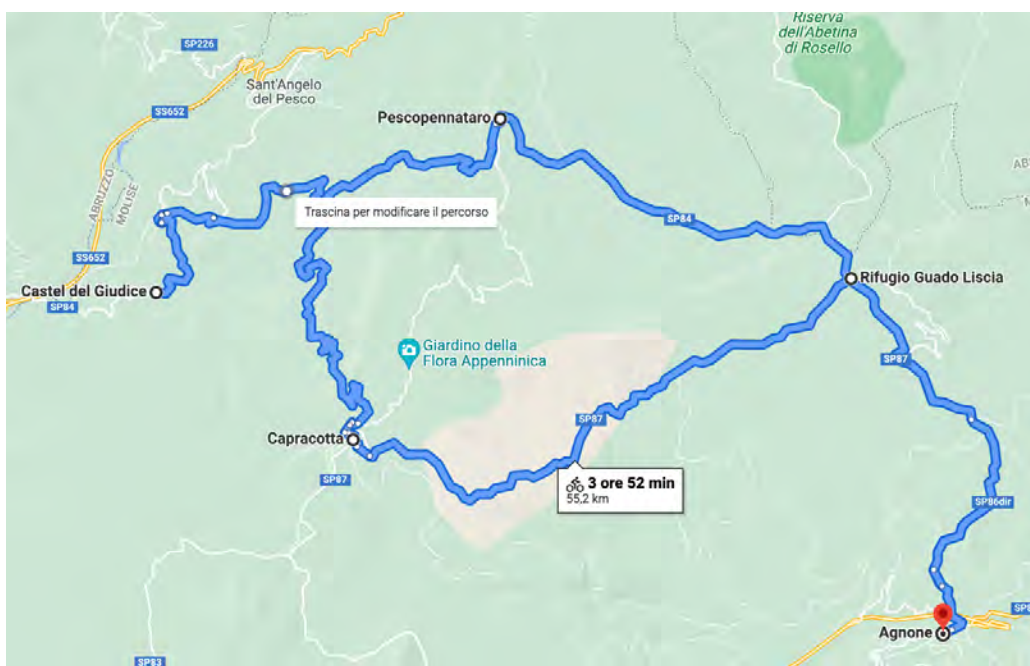


Figura 26 Mappa dell'itinerario dell'Alto Molise



### 3.3.15 Puglia: il magico Salento in bicicletta

L'itinerario permette di scoprire le bellezze del Salento, che vanno ben oltre le spiagge bianche e il mare cristallino. Si ripercorrono le zone interne dell'area salentina, tra la Valle della Cupa e la Terra d'Arneo, un percorso semplice, volto alla conoscenza della Puglia da parte di tutti. Si attraversano le cittadine così come la campagna, incrociando pascoli, agricoltura, e gustando l'ottima tradizione culinaria locale. Le località toccate sono Lequile, Copertino, Leverano, e San Pietro in Lama.

Partenza e arrivo corrispondono a Lequile, per un itinerario di 37 km e un dislivello molto basso, 80 metri, prevalentemente su asfalto. Si tratta, dunque, di un percorso accessibile anche a coloro che non hanno un buon allenamento (Caracciolo, fig. 21; p.158).

Da Lequile, precisamente dalla piazza di San Vito, s'imbocca via Trieste per Dragoni. Allontanatisi dal centro città, all'incrocio con la strada provinciale 125, si svolta a sinistra per trovare il caseificio artigianale Nuova Piccinini. Si rientra in centro, per prendere la strada provinciale 125 e quella numero 20. A questo punto si entra a Copertino, in via Grottella, e si seguono i cartelli che indicano la cantina Copertinum. Si arriva, poi, al cuore della cittadina, dove è possibile ammirare un castello ben conservato, e, continuando dritti, si attraversa la strada provinciale numero 6, per imboccare la SC dell'Olmo. Il tratto che segue regala una vista affascinante su campi, vigneti, e ulivi. Dopo circa 4 chilometri, sulla destra è possibile osservare e sostare presso il caseificio Magnifica-Savina. Continuando a sinistra, si giunge al birrificio Birra Salento, dove ci si può concedere una piccola pausa per sorseggiare gustose birre artigianali. Si riprende la strada provinciale 119, e, al secondo incrocio, s'imbocca la prima strada in direzione di Copertino e la prima sulla destra. Passati 2,3 chilometri, si svolta a sinistra, guardando i cartelli per Lecce e San Pietro in Lama. Percorsi circa 8 chilometri, si incrocia la bottega di ceramica di Belligiano Tiberio, arrivando così a San Pietro in Lama. Sulla strada provinciale 16 per Monteroni, si gira a destra, all'altezza delle indicazioni per Lequile. Qualche metro più avanti vi è via Trieste, e girando a sinistra si ritorna a Lequile (Caracciolo, pp.159-160).

Il Salento offre un insieme di sapori inconfondibili, partendo dallo spumone, un gelato molto particolare poiché costituito da diversi gusti e farcito in modi diversi: i gusti più utilizzati esternamente sono nocciola oppure cioccolato, mentre la farcitura può essere di savoiardi sbriciolati oppure di pan di Spagna, a seconda delle preferenze di ciascuno. Indipendentemente dall'interno utilizzato, il ripieno viene imbevuto in bevande alcoliche, rendendolo, così, un dolce prelibato che accontenta anche i più golosi. Questo ed altri gelati artigianali, sono prodotti nel Bar

Sorgente di Lequile, che merita una visita. Il Salento è anche terra di pascoli, dunque è possibile assaggiare un ampio ventaglio di latticini: la burrata, la mozzarella, la giuncata, ricotta e caciocavallo. I caseifici consigliati dai locali sono Nuova Piccinini e Savinia. Non mancano nemmeno le vigne, infatti la zona del Copertino produce un vino molto intenso, legato indissolubilmente con la tradizione antica della viticoltura, che si può toccare con mano presso Copertinum, cantina sociale vicino al castello di Copertino. Altra bevanda è la birra, alla quale viene dedicato ogni agosto l'evento Birra e Sound Festival, che attira migliaia di viaggiatori e permette di degustare una serie di birre artigianali del birrifico Birra Salento (Caracciolo, pp.161-162).

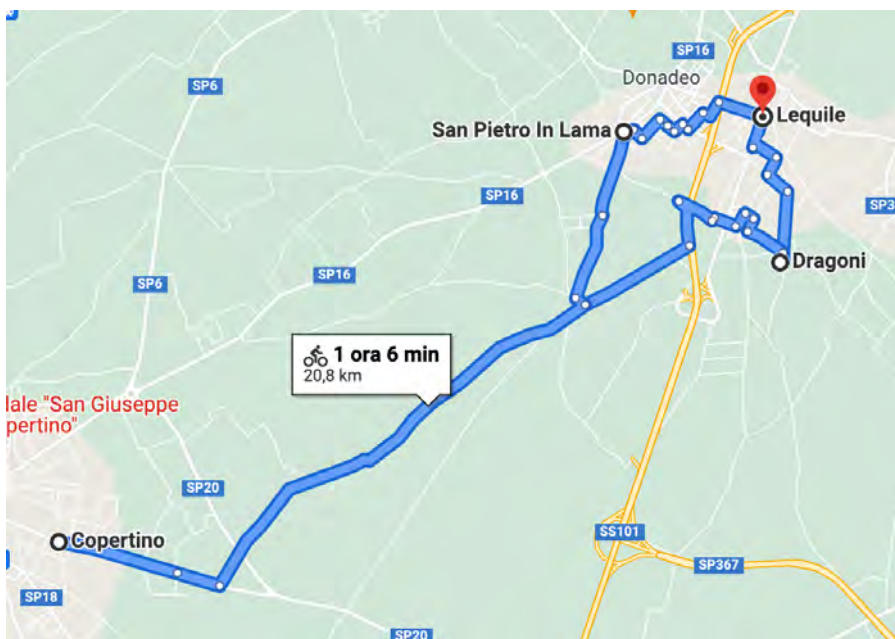


Figura 27 Mappa dell'itinerario in Salento

### 3.3.16 Basilicata: Da costa a costa

Dalla costa di Maratea, passando per la Lucania e arrivando a Policoro: questo l'itinerario proposto, in viaggio all'insegna della accoglienza e del buongusto, dal mare alla montagna. Si passa il Monte Pollino, noto per la sua *wilderness*, vicino al lago di Senise, arrivando a San Paolo Albanese, di cultura Albëreshe. Nella Lucania vi sono tre parchi amati ciascuno da un letterario: Valsinni, da Isabella Morra, Tursi da Albino Piero e Aliano, da Carlo Levi. La natura agricola di questa zona della Basilicata può essere osservata a Stigliano, e a Craco Vecchia, borgo disabitato ma carico di storia e di un mito: negli anni '60 una frana ha distrutto la metà della cittadina e negli '80 un terremoto ha completato l'opera, rendendo l'area totalmente vuota. Il penultimo traguardo è Pisticci, sullo Ionio, luminosa poiché costituita da una serie di case bianche. A Policoro, punto d'arrivo, si è abbagliati dal fascino

della spiaggia e dalla luce del Bosco Pantano, meraviglioso polmone verde della regione (Caracciolo, pp.164-165).

Si parte, dunque, da Maratea e si arriva a Policoro, per un percorso piuttosto lungo, di 350 chilometri e dal dislivello di circa 6200 metri. La difficoltà elevata richiede un allenamento avanzato. Le tappe sono sei, ma è possibile in ogni caso scegliere di percorrere sono alcune: Maratea-Rotonda; Rotonda-Senise; Senise-Tursi; Tursi-Stigliano; Stigliano- Pisticci; Pisticci- Policoro (fig.22).

Da Maratea si sale verso il Passo La Colla, si passa il fiume Noce e si affronta la salita a Lauria. Si raggiunge, così, l'interno della Basilicata e si sale a Galdo, da cui si discende a Castelluccio Inferiore e si attraversa il Mercure. Si arriva a Rotonda, da cui si può osservare una vista suggestiva sul Monte del Pollino. Si passa attraverso la montagna, e si incrocia il Rifugio Fasanelli, Colle dell'Impiso, e le frazioni di Voscari, Varco, Mezzana Frido e Casa del Conte: una pedalata difficoltosa ma sicuramente affascinante, nella natura viva e vivace. Da Terranova si giunge a Senise, attraverso la Valle Sarmento. Si raggiunge, poi, il Bosco Magnano, paradiso verde con il limpido torrente Peschiera, e il tratto discendente del Sinni. A questo punto, si raggiunge Valsinni, cittadina ben posizionata, in cui, secondo alcune voci, è ancora presente lo spirito di Isabella Morra. Si tratta di una poetessa del XVI secolo famosa per la sua tragica fine: venne assassinata all'età di 25 anni poiché si era compromessa con un amore proibito. Tra gli alberi di arance si raggiunge Tursi, dove è consigliato visitare il quartiere arabo Rabatana. Suggestivo e dalle viste maestose, è stato la patria ed insieme la musa ispiratrice di Albino Pierro, poeta che ne ha dedicato gran parte delle sue composizioni, candidandosi ripetutamente al premio Nobel per la letteratura. Altra zona meritevole di visita è Santa Maria ad Anglona, una chiesa dell'XI secolo dall'atmosfera raffinata. S'imbocca, poi, il sentiero sterrato per Santarcangelo, arrivando alla Val d'Agri. Si prosegue per 9 chilometri fino all'incrocio e si tiene la destra per Aliano. Poco più avanti vi è Alianello, da cui si prende la strada panoramica per il borgo di Aliano, e s'incrocia la zona vecchia della cittadina di Carlo Levi. Scrittore, giornalista e successivamente senatore, venne confinato ad Aliano per alcuni mesi dal regime fascista per essersi opposto alle sue ideologie. Si innamorò talmente della zona che vi volle essere sepolto e vi ambientò parte del suo libro *Cristo si è fermato a Eboli*, divenuto un vero e proprio capolavoro mondiale. Si discende per la valle del Sauro, dove si affronta una salita per Stigliano, pedalando nella campagna. Si arriva poco più avanti al paese di Craco Vecchia, una zona disabitata considerata tra le più suggestive del Lucano. Proseguendo si incontra Pisticci, piccolo centro abitato dalle abitazioni bianche e luminose, sul lato ionico. Con poche pedalate si giunge a Scanzano e al Policoro, terminando l'itinerario con la vista sul mare (Caracciolo, pp.166-168).

La Lucania è conosciuta per il peperone crusco, un ortaggio dal sapore dolce, che viene prima essiccato al sole e poi fritto per qualche secondo nell'olio di oliva. Altra specialità è costituita dai maccheroni al ferricello, una delicata pasta fatta in casa, solitamente accompagnata da ragù o salsiccia, oppure semplicemente dal peperone crusco. Come contorno viene preparata spesso l'insalata di arance, arricchita dal peperone suddetto e abbinata a pane e olive fritte. A Rotonda si può assaggiare *il Bianco e la Rossa*, prodotti DOP locali, che sono rispettivamente: i fagioli autoctoni, i quali presentano una quantità elevata di proteine, e le melanzane, di piccola dimensione e piccanti. A Senise le prime due settimane d'agosto si organizzano le Giornate del Peperone, una serie di itinerari guidati, mostre, attività tradizionali e degustazioni. A Tursi, presso la zona araba della Rabatana, è possibile cenare nel Palazzo dei Poeti, hotel dedicato a Albino Pierro, accolti dalla sinfonia delle parole del poeta, che vengono lette sia in italiano sia in dialetto dal letterato Paolo Popia (Caracciolo, p.169).

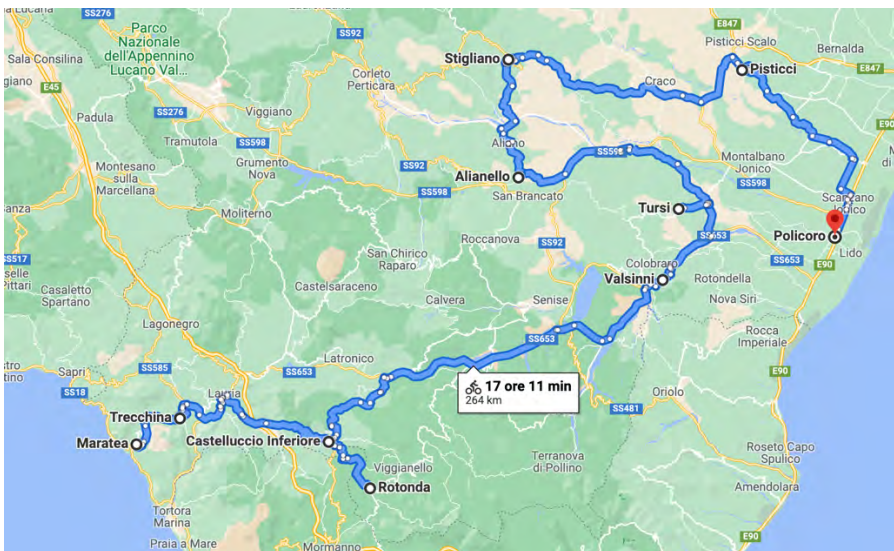


Figura 28 Mappa della ciclabile coast to coast

### 3.3.17 Campania: il Cilento

Si parte da Capaccio Scalo, presso il tempio di Paestum, e s'incrociano più avanti i forti degli Alburni, salendo per strade nodose e panoramiche dell'entroterra, come quella che porta a Sant'Angelo nella Fasanella, che permette di godere di un panorama spettacolare. Oppure come quella di Bellosguardo, il cui nome è presagio di viste meravigliose: con un solo sguardo è possibile osservare le vette di Alburni e Cervati, insieme al mare limpidissimo. Si passa per Roscigno Vecchio, cittadina storica disabitata fin dagli inizi del '900 a causa di una serie di violente frane. Il percorso incrocia le

affascinanti sorgenti del Sammaro e sale per Sacco, e discende a Piaggine e Vallo della Lucania, tra i tipici profumi del Mediterraneo e acque paradisiache. È prevista una tappa per San Severino di Centola, borgo alto e coperto interamente di pietra, con vista sulla Valle del Mingardo e sul mare. L'itinerario comprende anche tratti di notevole pendenza, soprattutto nel 'piccolo Stelvio' del Cilento, che conduce a Licusati attraverso uliveti a strapiombo sulla costa, costituita da cale, caverne e in particolare da Punta Infreschi, riconosciuta patrimonio dell'umanità dalla UNESCO per la sua limpidezza. Si prosegue verso Palinuro e si arriva poi ad Ascea, da cui parte l'ultimo tratto in discesa per la costa. A questo punto si torna a Paestum in treno, per vivere un'esperienza sospesa nel tempo (Caracciolo, pp.150-151).

Il punto di partenza è Paestum, mentre il punto d'arrivo è Marina di Ascea, per un itinerario di 5 o 7 giorni, e con un dislivello di 3580 metri. Si richiede, dunque, un buon allenamento fisico; mentre risulta agevole il rifornirsi d'acqua e di cibo durante l'itinerario. Da Ascea a Capaccio scalo la tratta in treno e di 30 o 40 minuti, ed è consentita la bicicletta a bordo (fig.23).

Per passare da Paestum a Capaccio Scalo si segue la strada statale 166, verso Roccadaspide. Una volta raggiunta Serra, si giunge alle grotte di Castelcivita, un insieme di caverne da visitare. Si procede con la salita di Crotone, ai piedi delle Monti Alburni. Si prende, poi, la strada provinciale 12C che da Castelcivita porta ad Ottati Sant'Angelo, nella Fasanella, dove è consigliata la visita alla chiesa scolpita nella roccia di San Michele Arcangelo. Si segue, poi, il sentiero panoramico di Corleto Monforte e si incrocia Bellosguardo, punto di sosta panoramico sul Cilento; s'imbocca la strada provinciale 342 per Roscigno e Roscigno Vecchio, vero e proprio simbolo del territorio. Si affronta, poi, una salita lungo la strada provinciale 11 B, arrivando così al tratto più elevato di tutto il percorso, a 800 metri sul livello del mare. Da qui parte una discesa ristoratrice per Piaggine; si incrociano Laurino e Campora Moio della Civitella, il Vallo della Lucania, una serie di affascinanti cittadine. Si prende poi la direttrice di Cuccaro Vetere, che permette di raggiungere il borgo desolato di San Severino di Centola e successivamente la Valle del Mingardo. Si pedala lungo una serie di tornanti Del Monte Bulgheria, con viste meravigliose sulla Valle dell'Inferno, e si procede con la discesa verso Licusati e Camerota. Si costeggia così la costa per 12 chilometri in piano da Marina di Camerota a Palinuro e si giunge a Caprioli, incrociando Marina di Pisciotta e, dopo alcune serpentine, si arriva a Pisciotta, paesino che troneggia sulle rocce. Infine, ci si dirige ad Ascea, con tratti stradali selvaggi e ardui e si arriva a Marina di Ascea da cui si prende il treno per Paestum (Caracciolo, pp.152-154).

Se si desidera conoscere realmente il Cilento, è d'obbligo assaggiare i fagioli di Controne, legumi dalla scorza sottile, di piccola dimensione e di colore chiaro, presentati da soli come contorno

oppure all'interno della zuppa paesana. La terra del Cilento è anche sede di vini particolari, come l'Anglianicone, il Santa Sofia e il Mangiaguerra. I più celebri, però, sono Anglianico, Primitivo e Fiano di Sant'Angelo a Fasanella, oltre all' Anglianico IGP Paestum di Bellosguardo. In quest' ultima località, consigliata è la sfogliatella, che viene farcita di ricotta. Altre specialità è il maracuoccio, un legume di piccola dimensione che appartiene alla famiglia delle cicerchie ed è molto saporito. Tanti prodotti culinari della zona vengono posti come il tonno e palamita, i pomodori e le melanzane; altri vengono utilizzati per le marmellate, nel caso ad esempio delle cipolle, dei fichi e dei fichi d'india. Questi ultimi frutti sono adoperati anche per la realizzazione di liquori, e per ottimi spuntini dolci, se riempiti di mandorle e noci. Infine, da provare è la mozzarella di bufala, un'eccellenza del Cilento. In particolare, la mozzarella della Tenuta Vannulo è considerata tra le più buone d'Italia, e può essere gustata a pranzo presso l'azienda. In alternativa, si può scegliere la colazione con il latte o lo yogurt di bufala (Caracciolo, pp.155-156).

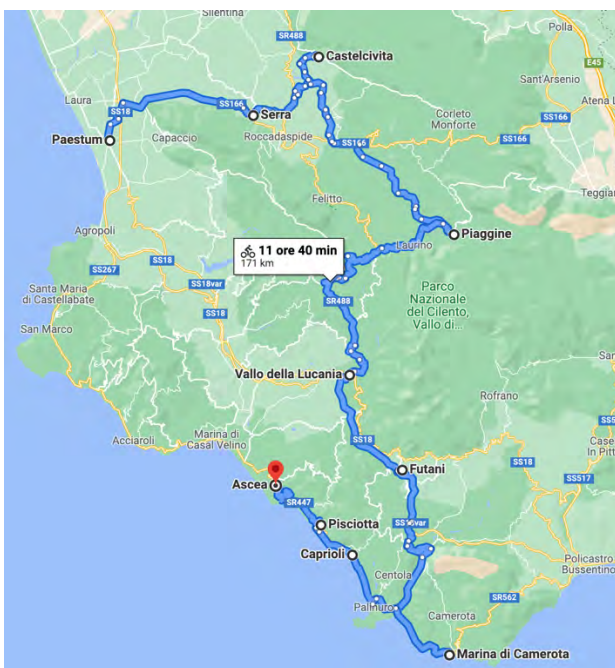


Figura 29 Mappa dell'itinerario del Cilento

### 3.3.18: Calabria, la Valle del Crati

Il territorio prende il nome dall'omonimo fiume che vi scorre, con un ventaglio di borghi che spuntano attorno ad esso, sparsi in colli lussureggianti e dai vivaci colori. Si pedala nel Comune di Montaldo Uffugo, località ispiratrice per Ruggero Leoncavallo e la sua opera *Pagliacci*, attraverso ombrose vie circondate da ulivi e castagni, per giungere poi a vette dalle quali si può osservare un

panorama incredibile. In generale ci si può rilassare tra il verde e la *wilderness*, grazie anche ai due parchi nazionali presenti nella zona, quello della Sila e del Pollino.

Si tratta di un circolo, dunque la partenza e l'arrivo corrispondono a Montalto Uffugo, per un percorso di 20 chilometri circa su asfalto e un dislivello di 440 metri, con pendenze fino al 15%. Di conseguenza, è richiesto un buon allenamento oppure l'utilizzo di e-bikes (Caracciolo, fig.24; pp.170-171).

Dalla piazza Enrico Bianco di Montalto, s'imbocca via Leoncavallo uscendo dal paese. A destra si può osservare tutta la Valle del Crati e la Sila, si scende fino al grazioso paesino di San Nicola, e, superato il ristorante Le Macine, si svolta nuovamente a destra per affrontare la prima salita. A pochi metri si incontra il birrifico artigianale Aufugum, e poco più avanti si svolta a sinistra per circa 3 chilometri, poi a destra per via Pianette. Seicento metri dopo, a sinistra si può osservare l'antico magazzino doganale, e godere di un tratto in pianura, prima di prendere la salita in via Monachelle verso i campi. Trascorsi 5 chilometri circa, si svolta a sinistra per incontrare un meraviglioso panorama, che mostra la Catena Paolana a destra e la Sila a sinistra. Dopo una breve discesa, si sale fino alla strada principale, e si svolta due volte a destra, dove si incrocia Montalto. Il percorso termina a due chilometri di distanza, presso il centro cittadino, nel quale spiccano per importanza storico-turistica la scuola di liuteria e il museo Ruggero Leoncavallo, dedicato allo scrittore (Caracciolo, pp. 172-173). La Valle del Crati è celebre tra gli intenditori soprattutto per il Jefferson, liquore dal gusto intenso riconosciuto dalla giuria del London liquor Awards 2018 come il miglior liquore al mondo. Consigliato per la sua degustazione è il Vecchio Magazzino Doganale, dove è nata la pregiata bibita, e dove è possibile, su prenotazione, provare l'esperienza di alchimia che l'ha originata.

Come esperienza, interessante è il co-living della *Home 4 Creativity*, uno spazio in cui si può soggiornare e cenare in compagnia, con ricette tradizionali e ortaggi prodotti nell'orto della residenza; in alternativa, è possibile partecipare allo Shake Filosofico, evento che permette di scambiarsi idee tra professionisti e artisti, seguendo il concetto dell'abitare ispirati' (p.174).

### 3.3.19 Sicilia: Scopello-Segesta

L'itinerario si svolge nella Sicilia occidentale, suggestiva terra costituita di coste incredibili e sinuose colline con cittadine antiche ed affascinanti. Tutto avviene vicino alla costa di Trapani e Marsala, e al panorama di Erice. La partenza è a Scopello, borgo di contadini e marinai in cui si può osservare ed eventualmente visitare la tonnara del XV secolo e il Museo archeologico di Segesta, memoria

della guerra tra gli antichi abitanti Elimi, alleati con l'Impero Romano, contro Selinunte. Si pedala lungo una zona costiera considerata tra le migliori di tutta la Sicilia, verso il museo succitato, incontrando un teatro con una posizione panoramica, ovvero la vetta del Monte barbaro, da cui è possibile osservare il mare e l'isola che sembra non avere limiti geografici.

Il punto di partenza e quello d'arrivo coincidono con Scopello, per un percorso asfaltato di 66 chilometri e 1150 metri di dislivello. Pertanto, è un itinerario abbastanza impegnativo che richiede un allenamento medio (Caracciolo, fig. 25; pp.175-176).

Da Scopello ci si avvia per la Riserva dello Zingaro, si segue la discesa dei 700 metri e si gira a destra. Poco dopo, s'incontra la tonnara del XV secolo, con diversi negozi di prodotti artigianali, soprattutto di ceramica. Si prosegue a sinistra lungo una via retta, poi alcune serpentine portano alla Baia di Guidaloca, dalla sabbia chiara. Si attraversa il ponticello di sinistra, poi a destra si giunge a Castellammare del Golfo. Giunti alla strada statale 187, la si attraversa e si svolta a sinistra, e, dopo due incroci, a destra, arrivando così alle Terme di Segesta. A questo punto, vanno seguite le indicazioni per Segesta, e, dopo la salita, si svolta a sinistra attraverso il sottopassaggio. Poco più avanti, si giunge prima ad una stazione e poi al Museo archeologico. Passando al di sotto della ferrovia, si prosegue per tre chilometri circa, e al bivio si gira a destra per Buseto Palizzolo, incontrando la cittadina di Bruca. Si pedala accanto alla verde Riserva del Bosco di Scorace, e si giunge al centro di Buseto incrociando l'affascinante lago Rubino. Si imbecca, poi, la strada statale 187 e si esce, raggiungendo Balata di Baida, dove è consigliata la sosta per visitare il suggestivo castello del XIV secolo. L'ultimo tratto del percorso porta a Visicari e Scopello, terminando l'itinerario (Caracciolo, pp.177-178).

Per quanto riguarda la gastronomia, Scopello presenta il pane cunzatu, semplice specialità da gustare in un contesto informale, lungo la strada. Il nome si riferisce al condimento, che rappresenta alla perfezione la terra siciliana: olio extravergine, origano, pomodori a fettine, formaggio primo sale e acciughe. Quasi gli stessi ingredienti vengono utilizzati per la preparazione dello sfincione, un tipo di pane costituito dalla pasta della pizza, soffice e arioso, abbinato con la passata di pomodoro, i suddetti origano e acciughe, cipolle e dadi di formaggio, generalmente caciocavallo.

Per un turismo esperienziale, si consiglia un momento rilassante alle Terme di Segesta, costruite sulle antiche stazioni termali e celebri soprattutto per l'azione terapeutica delle sue acque. Queste contengono, infatti, zolfo e una moltitudine di minerali, presenti ad una temperatura tra i 46 e i 47 °C (Caracciolo, pp.178-179).



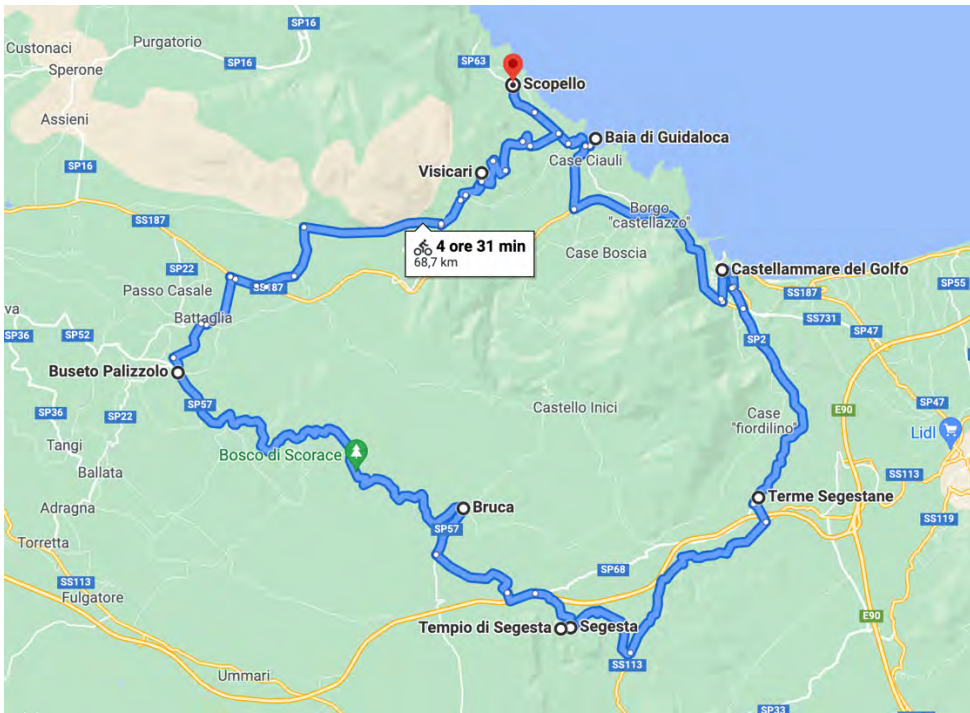


Figura 30 Mappa dell'itinerario da Scopello a Segesta

### 3.3.20 Sardegna: pedalare sospesi nel Parco della Giara

L'altopiano della Giara, nel cuore della Sardegna, è come un'isola nell'entroterra, luogo di origine vulcanica isolato e silente, dove «si vive in una sorta di magica sospensione» (Caracciolo, p.180): innalzandosi fino a 550 metri, fa sparire tutto ciò che lo circonda, si è sospesi in una terza dimensione, oltre la terra e vicina al cielo, in un immenso altopiano. Gli uomini e l'ambiente sono un tutt'uno, un insieme indissolubile, soprattutto se si considera la bassa densità di popolazione della zona, rappresentata dalle scarse e piccole abitazioni dei pastori. Si tratta di un luogo senza tempo, in cui l'unico strumento di percezione temporale è costituito dall'acqua dei *pauli*, ovvero dei laghi che esistono in primavera, mentre in estate si prosciugano totalmente. Nel periodo primaverile, attorno agli specchi d'acqua, nascono diversi fiori colorati: i ranuncoli, i narcisi e le orchidee selvatiche (Caracciolo, p.180).

L'itinerario prevede come punto di partenza e d'arrivo Turri e si sviluppa per 40 chilometri circa, principalmente sull'asfalto e poi sullo sterrato per 12 chilometri, con un dislivello di 570 metri. Si tratta, dunque, di un percorso fattibile anche per coloro che non sono particolarmente allenati. Consigliata è la bici da turismo con copertoni per sterrato oppure la mountain bike (fig.27; p. 181). Dal centro di Turri si giunge a Tuili, da cui ci si dirige a Barumini, attraverso i campi sconfinati della Marmilla, incontrando gli scavi archeologici dove merita la visita al Su Nuraxi. Si tratta del nuraghe

più celebre dell'isola, ovvero di una delle costruzioni tradizionali sarde di pietra e forma troncoconica, riconosciute dall'UNESCO nel 1997 come beni patrimonio dell'umanità. Dopo Barumini, si svolta a sinistra per arrivare a Gesturi, dove è consigliato sostare per visitare l'antico borgo. A sinistra vi è una salita che è necessario imboccare per raggiungere la Giara. Dopo circa un chilometro, si continua sulla stessa strada, e, alla sbarra dell'info-point turistico, si prosegue fino alla fine della salita. Si svolta a destra, passando un cancello, iniziando così l'itinerario nell'altopiano. A questo punto, si prende la strada principale e, passati tre chilometri circa, all'incrocio circondato da secolari querce, si gira a destra per Setzu. Sempre mantenendosi sul tratto principale, si incontra la pura sorgente di S'Ale Mengiano ed una graziosa capanna *su masoni*. Dopo circa tre chilometri, si supera un muro di pietra, entrando in un tratto sterrato e incontrando diverse *pinnetas*, capanne di pastori. Quando ricomincia l'asfalto, si svolta a sinistra e si discende per Setzu e Genuri, dopodiché, al tornante di sinistra, si consiglia la visita della *domus de janas*, una serie di caverne rupestri e funebri, dell'arco temporale compreso tra l'età neolitica e quella nuragica. Si scende per 500 metri verso il tornante di sinistra, nei pressi del quale si trova un tratto sterrato che si sviluppa attorno alle falde dell'altopiano e porta fino a Genuri. Si segue la discesa a sinistra e si raggiunge una chiesetta e il nuraghe di San Marco, e, tra olivi antichi si entra al centro di Genuri. Si raggiunge, così, prima Setzu, poi Tuili ed infine Turri (Caracciolo, pp.182-183).

Per quanto riguarda la gastronomia, la zona di San Gavino Monreale, Turri e Villanovafranca, è costituita dal celebre zafferano, talmente importante da essere chiamato 'l'oro rosso': oltre a presentare una serie di proprietà come quella analgesica, digestiva e stimolante, è alla base di qualsivoglia pietanza. I ravioli ripieni, con ricotta e bucce di limone grattugiate, sono immancabilmente serviti con zafferano sbriciolato; l'agnello come secondo è condito con suddetta spezia e anche le dolci *pardulas* lo contengono. Queste ultime, infatti, sono tortine golose dall'impasto neutro e un cuore morbido di ricotta di pecora aromatizzata allo zafferano.

Si consiglia l'escursione guidata nel Parco della Giara, attraverso aneddoti e storie di guide locali. Se si desidera sapere di più anche sul territorio e la cucina tradizionale, il centro servizi Jara ne è il punto di riferimento. Infine, a Tuili il negozio del suddetto centro organizza delle degustazioni di prodotti sardi (Caracciolo, p.184).

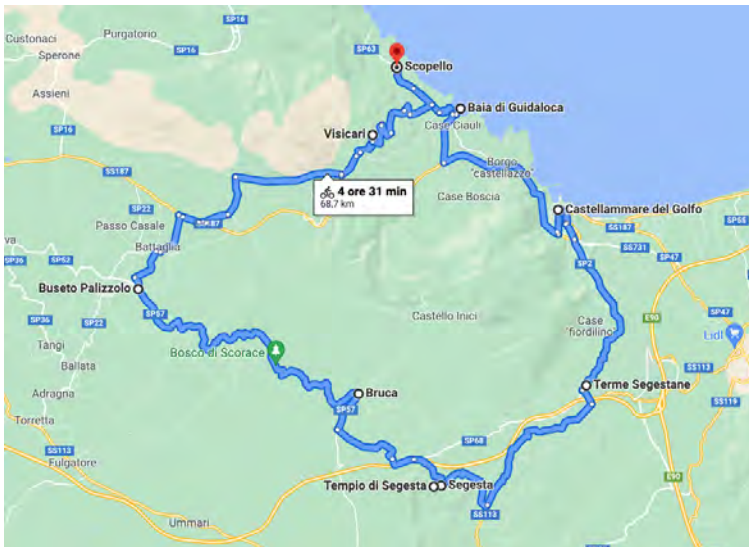


Figura 31 Mappa dell'itinerario della Valle della Giara

## 4. L'inaspettato delle ferrovie secondarie

### 4.1 Le ferrovie in Europa e in Italia e le iniziative per una mobilità sostenibile

Come si è visto nel primo capitolo, l'Italia presenta una rete ferroviaria nazionale estesa, ovvero che occupa quasi la totalità del territorio. Le linee più diffuse sono quelle regionali, ideali anche dal punto di vista turistico in quanto permettono di conoscere cittadine, borghi, paesi nascosti ma di particolare interesse storico-naturalistico. Oltre ai regionali, esistono anche dei mezzi ferroviari più specifici: i treni turistici o storici, speciali mezzi di trasporto che permettono «di percorrere il nostro Paese in modo sostenibile e lungo le tratte storiche delle ferrovie, ammirando paesaggi magnifici e toccando località di struggente bellezza»<sup>18</sup>. Lo ha affermato Dario Franceschini, Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, in occasione dell'inaugurazione del 2020, l'Anno del Treno Turistico. Il Bel Paese, quindi, può essere visitato da Nord a Sud anche a bordo di vagoni storici, locomotive a vapore, elettriche degli anni '30 del secolo scorso, carrozze rivestite di velluto, etc. Ciò è stato reso possibile grazie alla sapiente opera di restauro degli interni e recupero di antichi tracciati da parte della Fondazione FS. Si tratta di un'istituzione di tutela del patrimonio ferroviario ed

<sup>18</sup> *Il 2020 è l'anno dei treni turistici*, in «SiViaggia», 2019, <https://siviaggia.it/notizie/video/2020-anno-treni-turistici-piu-belli-italia/263606/>

industriale italiano, nata nel 2013 per iniziativa di Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana, che organizza itinerari particolari a ritmo lento: i treni d'epoca della FS hanno trasportato circa 100.000 persone nel 2019 con circa 460 eventi (Giobbi, 2019). Si vedranno due esempi di treni turistici nel corso di questo capitolo: La Ferrovia dei Parchi, da Sulmona a Carpione, soprannominata la Transiberiana d'Italia poiché attraversa i paesaggi naturali più suggestivi d'Abruzzo, con vedute che in inverno diventano candide, richiamando i panorami della Siberia e il trenino blu del Basso Sebino, primo nel suo genere, che collega Palazzolo sull'Oglio alle cittadine Paratico e Sarnico.

Il 2021, invece, è stato l'Anno Europeo delle Ferrovie, per la promozione dei treni come mezzo sicuro e sostenibile, in vista anche del Green Deal europeo, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Infatti, del 25% del gas serra emesso dalla UE, i treni rappresentano solo il 0,4%, poiché le ferrovie sono quasi interamente elettrificate. Inoltre, il treno è considerato anche un mezzo sicuro a causa dell'esiguo numero di morti per incidenti ferroviari verificatisi nel periodo dal 2011 al 2015: sono solamente 0,1, rispetto ai 0,23 degli autobus, i 2,7 in automobile e ai 38 in moto. Inoltre, con la crisi economica provocata dalla pandemia di COVID-19, i passeggeri sono drasticamente diminuiti per le forti misure restrittive sui viaggi in generale: in Italia, ad esempio, si è passato dai 92.000 passeggeri del 2020 agli 85.000 del 2021, con una diminuzione del 7,6% circa<sup>19</sup>. Rilanciare il settore ferroviario con l'Anno delle Ferrovie significa, dunque, ripartire dalla sostenibilità ambientale ed economica e dalla sicurezza, risparmiando vite non solo per quanto riguarda i ricoveri in terapia intensiva ma anche riguardo agli incidenti stradali. Mentre investire sui treni regionali e turistici italiani significa sviluppare un modello di turismo lento e sostenibile, all'insegna della bellezza storico-naturalistica che caratterizza la nostra Italia.

Trenitalia, dal canto suo, ha sviluppato due iniziative interessanti per spronare i viaggiatori ad utilizzare i suoi treni per visitare le più suggestive micro-realtà italiane. La prima è costituita dai *Travel Book*, dieci libricini virtuali scaricabili che propongono una serie di itinerari tematici in Italia: venti santuari, venti percorsi ciclabili, ventuno località termali, otto oasi naturali, trentatré siti

---

<sup>19</sup> 2021, *l'Anno europeo delle ferrovie*, in «Attualità Parlamento Europeo», 2021, <https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-l-anno-europeo-delle-ferrovie>

italiani proclamati beni dell'umanità dalla UNESCO, ventuno grandi giardini italiani, otto impianti sciistici, trentuno spiagge da amare ed infine ventisei luoghi incantati. Tutte le località attraversate dagli itinerari sono raggiungibili tramite treni regionali, per la promozione di una mobilità lenta e sostenibile. Ogni Travel Book comprende informazioni di carattere storico e naturalistico sui monumenti e paesaggi proposti, oltre alla mappa delle tratte ferroviarie con le rispettive fermate per raggiungere le destinazioni consigliate e una sezione dedicata alle curiosità dei luoghi<sup>20</sup>.



Figura 32 Esempio di Travel Book naturalistico. Fonte: Trenitalia Travel Book, Parchi, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/i\\_nostri\\_travel\\_book/parchi.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/i_nostri_travel_book/parchi.html)



Figura 33 Esempio di Travel Book storico. Fonte: Trenitalia, I Borghi più belli d'Italia, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/i\\_nostri\\_travel\\_book/borghi\\_piu\\_belliditalia.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/i_nostri_travel_book/borghi_piu_belliditalia.html)

<sup>20</sup> I nostri Travel Book, in «Trenitalia», 2018, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/i\\_nostri\\_travel\\_book.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/i_nostri_travel_book.html)

La seconda iniziativa di Trenitalia è rappresentata, invece, dagli *Itinerari di pAssaggio*. Si tratta di ben diciannove percorsi, uno per ogni regione italiana, che propongono il passaggio per cittadine nascoste e l'assaggio di ricette uniche, segnalate da *Slow Food* in più di 500 punti di ristorazione. Ogni locandina, presente nel sito di Trenitalia e scaricabile gratuitamente, mostra la comunicazione tra due città principali e le varie fermate, con i relativi ristoranti, osterie e locande; evidenzia i diversi piatti e ne racconta interessanti curiosità<sup>21</sup>.



<sup>21</sup> *Itinerari di pAssaggio Slow Food Editore*, in «Trenitalia», 2018, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html)



Figura 34 Le fermate e i punti Slow Food. Fonte: Trenitalia, itinerari di pAssaggio, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood/torino---alba.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood/torino---alba.html)

## 4.2 Itinerari su ferrovie secondarie e Proposte per una miglior fruizione turistica sostenibile

### 4.2.1 Il trenino del Renon

L'altopiano del Renon è attraversato da un trenino sospeso tra realtà e fiaba, un mezzo panoramico che collega Soprabolzano a Collalbo in 16 minuti, percorrendo 6,5 chilometri con una velocità di 25 chilometri all'ora. Questo piccolo percorso ferroviario costituiva parte di una tratta lunga ben 910 metri che attraversava Il Trentino, unendo Bolzano a Maria Assunta. Il circuito venne chiuso nel 1965 a causa di un incidente, e la Funivia del Renon lo sostituì e costituisce un mezzo ancora utilizzabile per osservare il Renon. Dal punto di vista tecnico, la tratta ferroviaria ha un costo variabile, da 2,50 € a 3,50 € e una percorrenza annuale con partenza ogni ora da Soprabolzano o da Collalbo (Donatucci; Di Maria, 2009, Fuori dai Soliti Binari in Italia).

Raggiunta la stazione di Soprabolzano, si sale a bordo del trenino scegliendo tra la carrozza tedesca del 1958 e le motrici elettriche risalenti all'inizio del 1900. Già dalla prima parte del circuito si può osservare una natura campestre rigogliosa, con vista sull'alto corno del Renon e sulle Dolomiti. Sulla sinistra, si osserva il museo dell'apicoltura del maso Plattner, citato nel secondo capitolo, con orti

verdi biologici e campi ricoperti di fiori profumati. Si sale a Stella, che costituisce la zona più elevata della tratta, arrivando più avanti a Colle e poi a Collalbo, da cui parte un circuito di 40 minuti che permette di scoprire le cosiddette 'piramidi di terra' del Monte di Mezzo, considerate le attrazioni più affascinanti del percorso. Si tratta di pinnacoli di argilla che si ergono su ampie rocce, formando in migliaia di anni la singolare forma a piramide, originata dai residui dei ghiacciai della Valle Isarco<sup>22</sup>. Da ogni stazione toccata è possibile iniziare diverse passeggiate lungo i sentieri dell'altopiano segnalati oppure, per i più arditi, tentare di scalare la montagna. La maggior parte dei masi presenti offrono ai viaggiatori il servizio di ristorazione, con piatti tipici dagli ingredienti locali raccolti e preparati direttamente dai contadini. Il Renon è visitabile tutto l'anno, ma è consigliabile viaggiare in autunno, in quanto avviene il *Törgelen*, ovvero l'antica tradizione di entrare in diversi masi per assaporare il vino appena preparato, abbinato spesso a castagne, latticini, speck e *krapfen*.

Dal punto di vista della fruizione e sviluppo turistici, nel Renon-Alto Adige non manca nulla: molti masi organizzano settimanalmente una serie di tour guidati, degustazione di prodotti locali, passeggiate a cavallo e molto altro (Per ulteriori informazioni si visiti il sito: [www.rotehenne.it](http://www.rotehenne.it)); vi è, poi, il *Wanderwirte Ritten*, in italiano *Osti dei viandanti del Renon*, un insieme di hotel che gestisce Tours, noleggia diverse attrezzature per le camminate e offre alcuni materiali informativi sia sulle escursioni sia sulla zona, dal punto di vista naturalistico e storico (Donatucci; Di Maria, 2009, pp.9-10). La destinazione del Renon, con il sito promozionale apposito, indica nel dettaglio una serie di itinerari da provare sia a piedi che in bicicletta e i luoghi di noleggio di bici MTB o normali. I musei, invece, sono già uniti sotto uno stesso *slogan*, una concettualizzazione comune: 'La dolce vita: arte e cultura'. È, infine, possibile ottenere una tessera integrata che da un lato sprona i turisti ad alloggiare in Alto Adige, poiché il costo è già incluso nel prezzo della camera d'albergo, e dall'altro permette una più facile e miglior fruizione del prodotto turistico, per i vantaggi che assicura: libero accesso a tutti i mezzi di trasporto pubblici in Alto Adige, con il Trenino del Renon e la Funivia; ingresso nei 90 musei, castelli ed esposizioni della regione; una corsa andata e ritorno in cabinovia, con trasporto di bicicletta a bordo; programma di escursioni culturali naturali ed ampia offerta di sport stagionali; sconti per noleggio di sci e per la scuola sci, l'equitazione, il tiro con l'arco, la beauty e spa e per Bolzano Danza; per tutti i Festival, etc. La *card* è valida per sette giorni dal primo

---

<sup>22</sup> *Itinerari di pAssaggio Slow Food Editore*, in «Trenitalia», 2018, [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html)



pernottamento e deve essere convalidata nelle apposite macchine per quanto riguarda i mezzi pubblici<sup>23</sup>.

Al giorno d'oggi, l'altopiano è raggiungibile anche in automobile, ma il mezzo più frequentato e sicuramente più apprezzato è proprio il trenino del Renon, che continua ad affascinare per la sua storia e il suggestivo tragitto. La tratta anteriore, ovvero da Soprabolzano a Bolzano è coperta dalla succitata Funivia del Renon, che arriva ogni quattro minuti in entrambe le fermate e costa 6 euro a tariffa ordinaria o 10 andata e ritorno. A ciò si aggiunga anche il ventaglio di alberghi che oltre ad offrire servizi turistici, premia coloro che raggiungono le località montane senza l'ausilio dell'automobile (Donatucci; Di Maria, p.10).



Figura 35 Percorso dei trasporti del Renon, in verde il trenino dell'itinerario descritto in questa sezione. Fonte: La tranvia del Renon, [http://www.clamfer.it/02\\_Ferrovie/FerroviaRenonStoria/FerroviaRenonStoria.htm](http://www.clamfer.it/02_Ferrovie/FerroviaRenonStoria/FerroviaRenonStoria.htm)

#### 4.2.2 Il treno della Val Venosta

Il treno Merano-Malles scorre su ferrovie del secolo scorso, che collegano la Val Venosta con Merano, e sono state riaperte dopo ben quattordici anni di inattività, dovuti ad una serie di interventi di risistemazione ed ammodernamento dei servizi ferroviari. Grazie a tale piano di ristrutturazione minuziosa, la ferrovia è da considerarsi un punto di riferimento in quanto espressione ed insieme mezzo di mobilità sostenibile. Essa, infatti, ha ricevuto tre diversi riconoscimenti: quello per l'innovazione, consegnato dalla Svizzera; il premio *Torre Guinigi* di Lucca per lo sviluppo territoriale; e il riconoscimento come innovazione sostenibile a livello ambientale,

---

<sup>23</sup> *Ritten Card*, in «Ritten Renon», 2021, <https://www.ritten.com/it/altipiano/info-service/rittencard.html>

della regione Lombardia e di Legambiente. Il tracciato della ferrovia è di 60 chilometri e comprende diciassette fermate, che permettono di scoprire diverse cittadine di interesse culturale della Val Venosta; da Merano, città termale, si arriva a Malles, capitale della Valle (Donatucci; Di Maria, pp.11-12).



La prima fermata è Lagundo, che presenta il suggestivo monastero di Steinach, la birreria storica Forst, un ponte dell'epoca romana e alcuni menhir paleolitici. Poi il treno passa per Marfengo, Rablà,

Tel, Naturno, da cui partono una serie di percorsi che portano al Parco naturale Tessa, dove si possono osservare capolavori della natura come la cascata più alta della regione, la Cascata di Parcines e ben nove laghi, che costituiscono il complesso lacustre di Sopranes. Più avanti, l'Archeopark della Val Senales racchiude la storia delle popolazioni primitive montanare, con la mummia Ötzie, la più antica al mondo. Si tratta di un uomo primitivo dell'Età del rame, antecedente alle piramidi egiziane e di Stonehenge, ucciso e poi lasciato in alta montagna, dove venne inglobato con gli anni dal ghiacciaio in formazione. La mummificazione venne favorita proprio dal ghiaccio, tanto che ad oggi non si è conservato solo il corpo, ma anche i suoi vestiti<sup>24</sup>.

Risaliti in treno ed arrivati a Castelbello, tra pietre e vigne, si può passeggiare fino al Castello di Mezzodì oppure provare il tour della grappa, per conoscere i siti di produzione di questo liquore, o ancora visitare i masi di montagna, dove viene preparato lo speck o lo strudel davanti agli occhi dei visitatori. Da Laces a Silandro si può accedere al celebre Parco Nazionale dello Stelvio oppure arrivare a CulturaMartell, punto da cui iniziano interessanti tour per scoprire la cultura del martello ovvero dei lavoratori agricoli della zona. Da Lasa si raggiunge la parte più elevata della valle, con Sluderno e il suo Castel Coira e il Museo Venostano, che espone oggetti di vita quotidiana degli antichi abitanti delle valli. Infine, si arriva a Malles, che presenta il suggestivo lago omonimo con il campanile che riemerge dal centro dell'acqua (Donatucci; Di Maria, pp.12-13).

Per coloro che desiderano conoscere meglio la tradizione locale, sono disponibili una serie di tour guidati nei pressi del lago o nel cuore della montagna. Nella Valle sono, inoltre, presenti diversi monumenti ed edifici antichi, come fortezze medievali, chiese di ogni genere, oltre a percorsi sulla roccia da scalare e sentieri particolari da percorrere. Un esempio singolare è rappresentato dai *Waalwege*, tracciati che storicamente avevano il compito di prelevare l'acqua dai ghiacciai e distribuirla a valle. Per i ciclisti, esiste un circuito apposito, la ciclabile della Val Venosta che è tra le più suggestive della regione, in quanto percorre l'antica Via Claudia Augusta. È possibile trasportare la propria bicicletta comodamente e in modo gratuito all'interno del treno, oppure usufruire del servizio furgone a 4 euro; o ancora del noleggio, a 14 euro al giorno, di MTB, bici da passeggio o da bambini, presenti nelle sei ferrovie limitrofe: Merano, Naturno, Laces, Silandro, Spondigna e Malles. Nel periodo da aprile a novembre, la ferrovia della Val Venosta e la Pro Loco Castelbello organizzano dei tours in treno con degustazione di vini e prodotti tradizionali durante il percorso e una visita

---

<sup>24</sup> *Ötzi, la mummia del ghiacciaio della Val Senales*, in «Val Senales», 2021, <https://www.merano-suedtirol.it/it/val-senales/natura-cultura/il-territorio-le-persone/oetzi.html>

comprensiva dei musei archeologici al colle di Tarces, Ganglegg e di quello di Sluderno (Donatucci; Di Maria, pp.13-14).

Dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo turistici, invece di dedicare solo alcuni mesi all'anno alla visita dei musei succitati, si potrebbe creare un treno apposito, ovvero si potrebbero destinare alcune corse fisse della ferrovia della Val Venosta all'archeologia, con lo *slogan* 'Il treno archeologico della Val Venosta' oppure 'Il treno dell'archeologia'. A bordo potrebbe viaggiare anche una guida degli edifici che si visiteranno, la quale presenterebbe brevemente la storia della Valle, per accompagnare successivamente i viaggiatori nei diversi musei archeologici. Il prezzo di questo servizio dovrebbe essere incluso nel biglietto del treno, in modo da incitare i turisti all'acquisto sia del viaggio che dell'attività della guida.

#### 4.2.3 Il treno blu del Basso Sebino

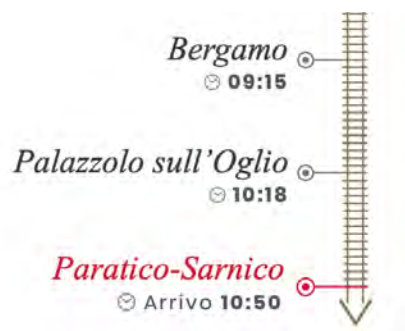


Figura 36 L'itinerario del treno blu del Basso Sebino. Fonte: F.T.I, ferrovie turistiche italiane, <https://www.ferrovieturistiche.it/it/trenoblu/#eventi>



Figura 37 Il treno Blu, Fonte : F.T.I, ferrovie turistiche italiane, <https://www.ferrovieturistiche.it/it/trenoblu/#eventi>

Il treno del Basso Sebino è molto importante poiché è il primo nel suo genere, ovvero il primo treno pensato a scopo puramente turistico in Italia. Nel 1991 la tratta Palazzolo sull'Oglio-Paratico-Sarnico esisteva già, ma era chiusa al pubblico, fino al momento in cui alcuni amanti delle ferrovie decisero di realizzare un treno a vapore che percorresse suddetto percorso e che permettesse di osservare il lago d'Iseo da una prospettiva differente. Utilizzando lo *slogan* 'Al lago in treno', il gruppo di appassionati riuscì ad attirare diversi turisti e pochi anni più tardi a creare un comitato. Nel 1994 infine, viene istituita l'organizzazione Ferrovia del Basso Sebino, in collaborazione con Trenitalia e i Comuni attraversati. La tratta originaria, da Palazzolo a Paratico Sarnico, è accessibile al costo di €4, mentre è possibile partire da Bergamo per €8. Si può anche acquistare un pacchetto turistico che prevede la corsa in treno a vapore, con le escursioni sul lago d'Iseo in crociera e il pranzo a bordo da €48. Tutte le corse del treno da Bergamo avvengono di domenica, a maggio giugno e settembre (Donatucci; Di Maria, p.23).

Il treno blu attraversa il Parco Regionale dell'Oglio per 10 chilometri, con paesaggi di vigneti che producono il prestigioso Franciacorta. A Capriolo, su richiesta, è possibile scendere e godere di una vista suggestiva sull'ansa del fiume, da cui si può osservare dall'alto il Castello di Calepio. Poco più avanti, il panorama cambia, diventando palustre e il treno scavalca la Roggia Fusia, storica via d'acqua artificiale, costituita dalle acque del lago d'Iseo che confluiscono nel fiume Oglio attraverso la diga della località di Fosio. In corrispondenza di questa barriera, vi è anche una suggestiva traversa fluviale lunga 124 metri, inaugurata nel 1933, dopo due anni di lavoro di ben 900 operai. Il complesso è importante poiché permette di regolare il livello del Lago e di irrigare le terre di Bergamo e Brescia, ed è tutelato dal FAI<sup>25</sup>.

Il treno entra, così, nella stazione di Paratico-Sarnico. A Sarnico arrivano le barche per la navigazione crocieristica del lago, mentre dalla stazione di Paratico si può raggiungere l'imbarco con un comodo ponte. Nel lungolago è possibile osservare un'opera industriale antica come i ponti mobili, che vennero costruiti per trasportare i vari componenti del treno con alcune zattere all'acciaieria di Lovere. Dall'imbarcadero partono diverse compagnie, e la ferrovia del Basso Sebino offre, oltre alle corse di andata e ritorno nei mesi di maggio giugno e settembre, un pranzo di piatti tipici durante la crociera nel lago, a bordo dell'imbarcazione (Donatucci; Di Maria, p.24).

---

<sup>25</sup> *Traversa fluviale e diga a Borgo Fosio*, in «FAI», 2021, <https://www.fondoambiente.it/luoghi/traversa-fluviale-e-diga-a-borgo-fosio>

La prima città toccata dalla crociera è Lovere, che si colloca nella parte più alta e costituisce un borgo fondato in epoca medievale, come si può osservare dalle fortificazioni. In secondo luogo, si visita Monteisola, che è considerata l'isola di lago più ampia di tutta Europa, infatti al fine di tutelarla, non è permesso arrivare con mezzi propri, se non con la bicicletta a noleggio. Consigliata la visita al santuario della Madonna della Ceriola, arrampicato in cima al monte. Si visita, poi, Iseo, che presenta il soggettivo Castello Oldofredi e un centro storico dalle piazze caratteristiche. Nei pressi di Iseo si trova Borgo Clusane, con il suo singolare porto, nel quale vengono ormeggiate le imbarcazioni tradizionali lacustri. Vengono organizzati in maniera del tutto eccezionale anche degli itinerari a vapore, partendo dalla stazione di Milano Lambrate, oltre a fiere e feste dei prodotti locali e ad offerte per le scuole. Tutto viene organizzato dalla associazione del Basso Sebino, compresa la manutenzione della linea e la vendita degli ingressi al treno e alla crociera. L'iniziativa di tale organizzazione ha riscontrato tanto successo che la ferrovia del Basso Sebino è diventata anche partner delle Ferrovie Turistiche Italiane, associazione non profit fondata nel 1998. Quest'ultima è rilevante soprattutto per la valorizzazione dei tracciati ferroviari minori e per il recupero di quelli inattivi, al fine di permettere una maggiore conoscenza dei paesaggi culturali del Bel Paese (Donatucci; Di Maria, p.25).

Dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo turistici, quando i viaggiatori terminano la corsa in treno e scendono alla stazione di Paratico-Sarnico, necessitano sicuramente di una pausa che consenta di rilassarsi e allo stesso tempo permetta loro di esplorare la zona. Per questo ho ideato un itinerario (fig.8), ampio ma fattibile, che richiede 27 minuti di camminata in totale, all'insegna della natura lacustre. Si tratta di un percorso escursionistico nei due lungolaghi, che permette di osservare le acque del lago di Iseo da due diverse prospettive, attraversando parchi e aree naturali protette. È, inoltre, un itinerario accessibile a persone di tutte le età, poiché privo di ostacoli, ricco di panchine dove riposare e soprattutto piano, privo di salite o discese.

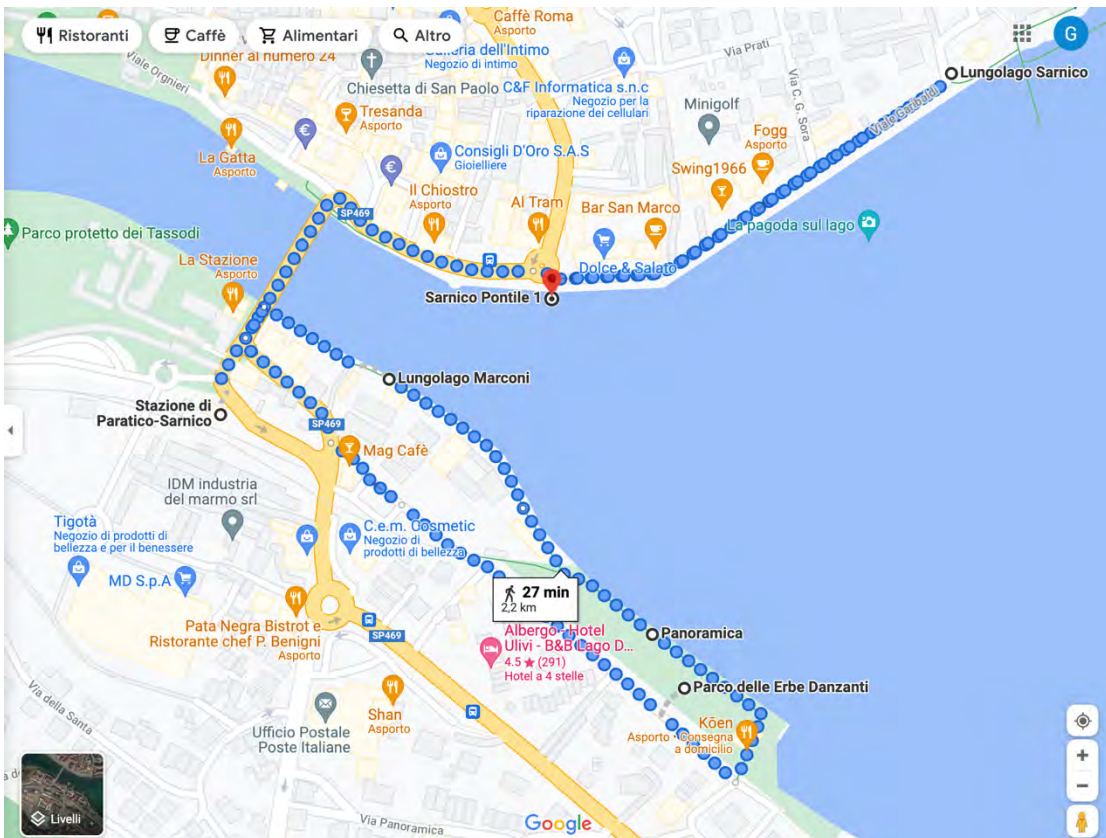


Figura 38 L'itinerario ideato nei due lungolaghi. Da notare che la strada di ritorno può essere la stessa dell'andata.

L'itinerario parte naturalmente dalla stazione di Paratico-Sarnico (fig.8), dalla quale ci si avvia verso sinistra, ovvero verso Paratico, dove si incontrano una serie di caffè per poter pranzare o concedersi una piccola pausa. Proseguendo dritto si incrocia un ristorante e poi il Parco delle Erbe Danzanti, il cui nome rimanda al concetto di leggerezza e comunione con la natura che si prova entrando nell'area. Essa costituisce un mirabile esempio di gestione degli spazi naturali, adattata alle esigenze della comunità locale, oltre ad incontrare il gusto dei viaggiatori: il Parco ha ottenuto una valutazione di quattro stelle e mezzo su cinque in Tripadvisor. Esso presenta un camminamento centrale longitudinale e un altro laterale parallelo al lago, entrambi intersecati da diversi quadri, ciascuno provvisto di piante lacustri come canneti e cespugli di erbe bulbose e perenni. Tale struttura rimanda ai binari del treno che vi passavano storicamente e che permettevano di trasportare prodotti di scambio dalle rive dell'Iseo alla pianura padana, lungo la Ferrovia Ferdinandea. Sia nella parte centrale che in quella laterale vi sono una serie di salici piangenti antichi, mentre nella prima si possono ammirare due grandi vasche con ninfee bianche; uno dei quadri è costituito da ghiaia che disegna diverse onde, a richiamo delle increspature dell'acqua del

lago<sup>26</sup>. Dirigendosi verso la sponda dell'Iseo, si incontra un'area creata appositamente per le passeggiate, chiamata 'La panoramica' proprio per la vista suggestiva sul lago e sulle casette di Sarnico, dall'altra parte dello specchio d'acqua. Tra cigni e canneti, si consiglia in estate di concedersi un momento per godere della frescura in prossimità dell'acqua. In alternativa, poco più avanti, vicino al pontile, vi sono diversi bar e ristoranti per un pranzo con vista lago. Dalla Panoramica ci si dirige verso la stazione Paratico-Sarnico, passando per l'affascinante lungolago Marconi, provvisto di balconi con scalette per un rapido bagno nell'acqua limpida e di alcune costruzioni industriali, menzionate in precedenza. Arrivati nei pressi della ferrovia, si attraversa Via Roma con il Ponte di Sarnico e si gira immediatamente a destra, per seguire la sponda del lago in località Sarnico. Si incontrano di nuovo una serie di caffè e ristoranti, ottimi per un aperitivo con una vista suggestiva: nell'acqua si osservano i riflessi dei colli puntellati delle casette di Paratico e dei paesini vicini. In questo lungolago vi sono più ormeggi e quindi più imbarcazioni che solcano le acque, con la formazione di striature bianche. Mentre si attende l'imbarco per la crociera del lago, è consigliabile sedersi in una tra le panchine disponibili e prendersi del tempo per ammirare in tutta tranquillità il panorama.

#### 4.2.4 Chivasso-Aosta-Pré-Saint Didier

Originariamente Chivasso-Aosta, fondata nel 1858 e Aosta-Pré-Saint Didier, creata nel 1886, erano due ferrovie diverse e rimasero abbandonate per diversi anni. Oggi, invece, costituiscono parte di un percorso ferroviario di 100 chilometri, l'unica via non stradale che unisce la Valle d'Aosta alle altre regioni italiane.

Già dalle prime fermate attraversate è possibile osservare una serie di paesaggi ricchi di fascino: da Chivasso ad Ivrea si susseguono le verdi colline del Canavese, la Dora Baltea ed il Parco Nazionale del Gran Paradiso. Si tratta del più antico Parco Nazionale Italiano, che ricopre un'area di ben 70.000 ettari, tra la Valle d'Aosta ed il Piemonte ed è costituito dal Monte Gran Paradiso di 4000 metri d'altitudine e cinque valli posizionate attorno ad esso, con ghiacciai, rocce e fitti boschi. La specie protetta dal Parco è lo stambecco alpino, che dopo la Seconda guerra mondiale rischiava l'estinzione. Inoltre, l'area protetta offre opportunità sportivo-turistiche in tutte le stagioni: di inverno si può praticare lo sci di fondo, escursionismo con racchette, scialpinismo; d'estate o in

---

<sup>26</sup> *Parco Erbe Danzanti*, in «Comune di Paratico», 2021, <https://tourismparatico.it/parco-erbe-danzanti/>



primavera è l'ideale per ammirare la fioritura dei fiori delle praterie alpine e per le escursioni montane al fresco; d'autunno i camosci si spostano maggiormente, con maggior possibilità di immortalarli nelle foto, potendo dunque praticare il trekking fotografico o ammirare il *foliage*<sup>27</sup>.

Le località di Montanaro, Rodallo, Caluso, Candia, Mercenasco, e Strambino sono arrampicate nei colli e presentano diversi castelli interessanti dal punto di vista turistico-culturale che possono essere raggiunti anche in bici, attraverso la ciclostrada della Dora Baltea, che segue il corso del fiume per ben 50 chilometri. Il percorso è in parte piano e collinare, e mostra file di vigne che producono l'Erbaluce, il lago di Candia ed altri specchi lacustri circondati dalle Alpi. Ad Ivrea si può visitare il suggestivo Duomo e la fortezza feudale dei signori di Bard, mentre il terreno affrontato dalla ferrovia diventa più pendente. Si arriva così in Val d'Aosta, con la prima città di confine, Pont Saint Martin, celebre per il suo ponte dell'epoca romana che costituiva una comunicazione con la Gallia (Donatucci; Di Maria, p.20).

Successivamente, si arriva a Verres, un borgo antico come la storia di Roma, con il torrente Evançon che confluisce nella Dora. Poco più avanti si raggiunge Chatillon, il cui centro cittadino è raggiungibile in 10 minuti con una navetta. La località è anche un punto focale per giungere a Cervinia e ad altre piccole realtà territoriali nei dintorni, grazie alle linee di autobus regionali Savda. Aosta è l'ultima tappa della prima corsa in treno, dalla durata totale di due ore. A questo punto, è possibile prendere un secondo mezzo ferroviario che in 50 minuti porta a Pré Saint Didier ed attraversa nove località di interesse culturale, parte di uno storico tracciato, la Strada delle Gallie. Sarre, Saint Pierre, Villeneuve, Arvier, Avise, Derby, La Salle e Morgex sono le fermate del nuovo viaggio, tutte meritevoli di visita e attorniate dal Parco Nazionale del Gran Paradiso, accessibile da tutte le località. Sarre presenta un ampio castello, diverse graziose chiese e un mulino antico. Saint Pierre è luogo di produzione di mele e possiede una fortezza con il Museo regionale delle Scienze Naturali al suo interno, dove una serie di pannelli e modelli mostrano la vegetazione e le specie animali che abitano la Valle d'Aosta. Segue Villeneuve, borgo suggestivo un tempo meta del Grand Tour; Arvier, dove anticamente risiedevano le basi militari romane; Avise, con tre fortezze medievali e il tracciato di un'antica strada pietrosa, la Pierre Taillée, utilizzata per gli scambi commerciali in epoca romana (Donatucci; Di Maria, p. 21).

Per conoscere la cucina locale, si consiglia la visita alla Cofruit di Saint Pierre, cooperativa con un negozio di prodotti locali, o alla cantina di Arvier, in cui si può assaggiare *l'Enfer d'Arvier*, tra i primi

---

<sup>27</sup> *Attività nel Parco*, in «Parco Nazionale del Gran Paradiso», 2021, <http://www.pngp.it/attivita%C3%A0-nel-parco>

vini DOC della Valle d'Aosta. Da Aise si sale verso La Salle, con il Monte Bianco che domina il panorama e i vigneti più elevati d'Europa. Il bianco *La Stalle e Morgex* è un vino dal gusto secco, delicato e fruttato, che si ottiene grazie a una tecnica di produzione particolare: i vigneti vengono sistemati in file molto vicine l'una all'altra e tenuti bassi, in modo da trattenere il calore (p.21).

A Pré Saint Didier, termine di questo viaggio, arrivava la strada romana succitata e i viaggiatori erano soliti sostare qui per godersi un bagno nelle acque termali montane dalle caratteristiche curative, i cui ruscelli contribuirono alla formazione di cascate naturali, come l'orrido di Pré, acqua che sgorga all'interno di una gola e le cascate della Dora di Verney (p.21).

Dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo turistici, come si è visto, la zona di Chivasso-Aosta-Pré-Saint Didier e per estensione la Valle d'Aosta è ben organizzata, prevedendo una serie di servizi come la ferrovia, il noleggio sci, biciclette etc, tutti integrati in una tessera, la *Aosta Valley Tourist Card*. Essa garantisce diversi sconti anche sui musei come il Forte di Bard, sullo skipass, sulle strutture ricettive con la spa, le terme di Pré Saint Didier e soprattutto sui prodotti tipici enogastronomici. Il costo della card è di 15 euro individuale, mentre di 33 euro per la famiglia; in entrambi i casi la validità è annuale. Con questa iniziativa, si sprona il viaggiatore a pernottare e soprattutto a godere dell'intero patrimonio della regione, concedendo la possibilità di prendersi del tempo, ovvero di visitare la regione in tutta tranquillità, sapendo di poterci tornare a prezzi economici e terminare di vedere ciò che non si era riuscito a osservare durante il primo viaggio. Infine, in questo modo vengono favoriti tutti gli stakeholders che compongono il prodotto turistico, compresa la comunità locale, impiegata nelle diverse strutture turistiche e ricettive, e in particolare nei beni di produzione locale come vini ed alimenti.

**Chivasso**  
 Adesso: Destinazione un po' affollata >

**RV 2729** Aosta  
 Secondo l'orario previsto: **13:52**

Com'è a bordo?  
 Non affollato + Accessibilità

Anche alle 14:52 (orario previsto) >

6 fermate con trasporto pubblico (1 h 29 min)

- Ivrea
- Pont S.Martin
- Verres
- Chatillon Saint Vincent
- Nus

**Aosta** 15:21  
 Adesso: Destinazione un po' affollata >

1 min a piedi per (130 m), poi attendi fino a 22 minuti >

**Aosta - Autostazione**

Adesso: Destinazione un po' affollata >

**581 058133**  
 C.so Battaglione Ccs Cogne **15:45**  
 Secondo l'orario previsto

Com'è a bordo?  
 Non troppo affollato + Accessit

Anche alle 16:45 (orario previsto) >

24 fermate con trasporto pubblico (52 min)

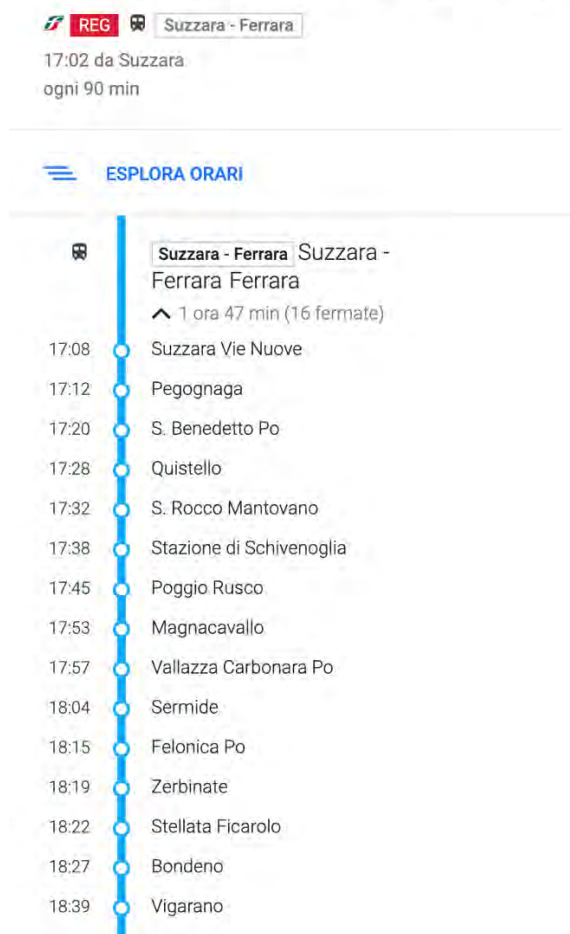
- C.so Battaglione Ccs Cogne
- Corso Battaglione Questura
- Via Ps. Bernardo Cimitero
- La Grenade
- La Remise
- Saint Maurice
- Bivio priorato
- St-Pierre SS26 - Asilo Centoz
- St-pierre Bivio Collina
- Villeneuve - la crete
- Villeneuve capoluogo
- Arvier mecosse
- Arvier fs
- Leverogne hotel col du mont
- Leverogne barrel
- Avise
- Avise runaz
- La salle les champs
- La salle derby
- La salle villair
- La salle ponte
- Morgex la ruine
- Morgex capoluogo

**Pre'-saint-didier - s.s. 26** 16:37

A piedi 18 min (1,2 km) >

**Pré-Saint-Didier** 16:55  
 11010 AO

#### 4.2.5 La ferrovia Suzzara-Ferrara



Il viaggio sulla ferrovia di Suzzara e Ferrara è piacevole soprattutto per il paesaggio che scorre fuori dal finestrino, con golene, isole fluviali, campagne, pioppi e fattorie, dove la natura è stata modellata dall'uomo fin da epoche antiche, come quella romana ed etrusca, attraverso la bonifica dei suoli paludosi. Suzzara, città in provincia di Mantova, vanta una posizione strategica, in quanto si trova sul percorso ferroviario che unisce Mantova con Parma e Reggio Emilia. Ferrara, invece, la fine di questo itinerario, è considerata tra le città più suggestive di tutta la pianura padana. La ferrovia, inaugurata nel 1888, dagli anni Sessanta divenne una delle direttrici più importanti, poiché collegava la pianura padana con la costa adriatica e favoriva la circolazione di merci e materiali per le industrie della Lombardia e dell'Alta Emilia. Negli anni Settanta, invece, vennero introdotti la *Freccia Orobia*, che portava e porta tutt'ora da Bergamo a Pesaro, e i cosiddetti *treni del mare*, i quali univano Brescia, Cremona e Verona ai siti bagnati dal Mar Adriatico<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> *Suzzara-Ferrara*, in «Ferrovie Emilia-Romagna», 2021, [https://www.fer.it/?page\\_id=85](https://www.fer.it/?page_id=85)

Suzzara è il centro focale dell'Oltrepò mantovano e stazione di partenza dell'itinerario, dalla quale si raggiunge Pegognaga, fondata nell'età dell'antica Roma, sede della stirpe dei Canossa durante il Medioevo, e successivamente dei Gonzaga, che dominavano anche tutte le zone limitrofe. Seguendo la ampia ansa del fiume Po, il treno giunge a San Benedetto, celebre per il complesso di edifici religiosi del Polirone, costruito nell'XI secolo e ospitante il museo della cultura popolare padana, che permette di conoscere gli usi e costumi della zona. San Benedetto offre diverse attività turistiche, come escursioni crocieristiche, in bicicletta attraverso la ciclabile che arriva a Luzzara, o un viaggio in pullman per Revere e Ostiglia, passando in questo modo da una riva all'altra del Po. Revere è un centro di origine medievale con un'alta torre, il Palazzo Ducale con il Museo del Po, e costituisce il punto di partenza per percorsi nella natura della Riserva delle Paludi di Ostiglia (Donatucci; Di Maria, p. 47).

Da Revere si raggiunge anche l'isola Boschina, dove si possono ammirare diverse specie di volatili, come il picchio rosso maggiore e il picchio verde, il nibbio bruno e l'airone cenerino, e si può camminare all'ombra di alberi in estinzione e di molti pioppi, storicamente utilizzati come fonte di legname<sup>29</sup>Rientrati in treno, si segue il corso del Secchia che separa le due zone dell'Oltrepò, arrivando così a Quistello, che presenta il Parco delle Golene della Foce, altra area protetta ideale per gli amanti del trekking. A Schivenoglia, luogo di villeggiatura fin dalle sue origini, si possono osservare una serie di corti e ville sontuose. A Poggio Rusco, poi, si può godere di una vista a volo di rapace sulle località circostanti e osservare il municipio del Rinascimento e la torre falconiera del 1600. Successivamente, il tracciato ferroviario rettilineo porta a Sermide, che presenta la possente torre merlata dei Gonzaga, e il Parco della comunicazione visiva del Po, sede di un'esposizione fotografica e cinematografica del cosiddetto *Grande fiume*. Poco più avanti, si raggiunge il Parco delle Golene del Gruccione, una zona tutelata che comprende le infrastrutture per la bonifica dei campi del mantovano e di Revere. La località successiva, Felonica, è medievale e mostra la abbazia di Santa Maria Assunta, con una chiesa in stile gotico e romanico davanti al Po (Donatucci; Di Maria, p.48).

A questo punto, il treno tocca Stellata-Ficarolo, Comune che prende il nome dalla rocca La Possente, la quale possiede una particolare forma a stella; essa venne fondata nell'anno 1000, modificata dagli Estensi e ricostruita nel secolo XVI, per controllare la navigazione del fiume. Da Stellata è anche possibile iniziare la ciclabile Destra Po, ovvero la pista più lunga del Bel Paese, che costeggia il Po

---

<sup>29</sup> *L'area protetta*, in «Riserva Naturale Isola Boschina», 2021, <http://www.parks.it/riserva.isola.boschina/par.php>

fino a Gorino ferrarese. Poco più avanti vi è Bondeno, antico borgo e attuale punto agricolo della zona del basso ferrarese. Da questa località si può giungere a Ferrara attraverso il canale Burana, osservando la Delizia della Diamantina, una sontuosa villa costruita tra il XV e XVI secolo attorno ad una torre di epoca medievale (Donatucci; Di Maria, p.48).

Dal 2005 l'associazione onlus *Amici della ferrovia Suzzara-Ferrara 1888* organizza *Binarte*, un progetto che comprende escursioni guidate e pacchetti turistici che coinvolgono le città culturali di Mantova, Ferrara, Verona, Parma e Ravenna, con gite crocieristiche sul Po. Vi sono anche delle iniziative per le comitive scolastiche, come la visita di succitate terre a bordo di treni d'epoca. Infine, è possibile celebrare il matrimonio all'interno di treni a vapore degli anni 40 (Donatucci; Di Maria, p.48).

#### 4.2.6 La Ferrovia Centrale Umbra

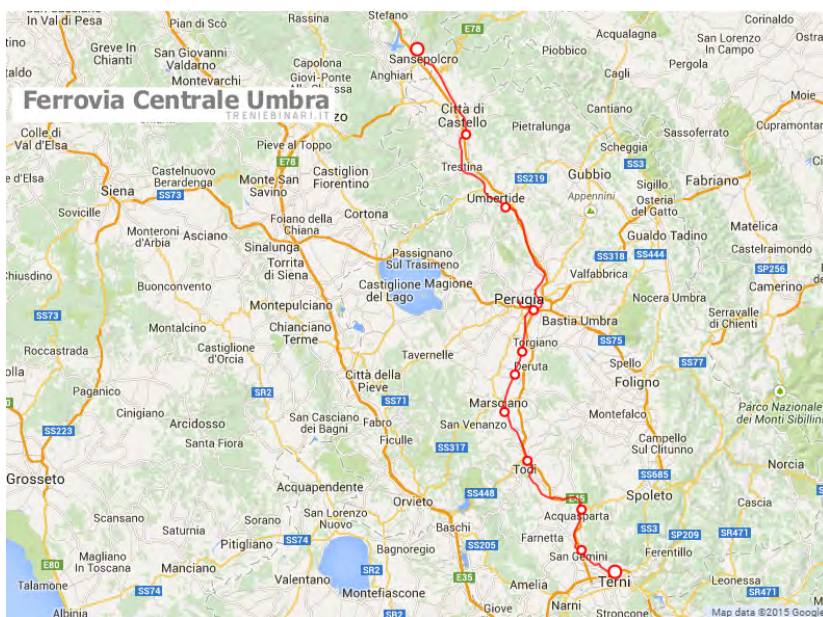


Figura 39 Mappa dell'itinerario della ferrovia centrale umbra. Fonte: Treni e Binari, <http://www.treniebinari.it/treniebinari/regio/linee-ferroviarie-in-esercizio-umbria.html>

La ferrovia centrale umbra storicamente collegava Sansepolcro, piccola città in provincia di Arezzo con Arezzo, appunto, e con Gubbio e Fossato di Vico, passando per Umbertide, dove si ricollegava con Perugia e Terni. La tratta veniva utilizzata quotidianamente fino a quando, con la Grande Guerra, è andata distrutta. È stato possibile ricostruire la ferrovia solamente fino a Sansepolcro; per questo motivo la linea non si inoltra nel territorio toscano, anzi, si ferma poco dopo il confine tra le due regioni. Curiosa è anche la distribuzione del *chemin de fer*: dalla centrale Perugia partono tre

percorsi ferroviari. Il primo è quello urbano, che parte da Ponte San Giovanni e arriva in pieno centro; le altre due linee, invece, raggiungono Terni e Sansepolcro e costeggiano il Tevere. La tratta settentrionale segue il fiume fino alle sue sorgenti, attraversando la Valle Tiberina, composta da verdi paesaggi con mulini e fabbriche antichi, accessibili grazie ad apposite aree pedonali, poste ai lati del fiume. Scorrendo sulle rotaie, il treno passa, poi, per valli naturali originate dagli affluenti del Tevere, che mostrano piccoli borghi e fortezze medievali, ovvero Ascagnano, Murlo, Antognolla, e Valenzina. Poco più avanti, a Montecorona, si può scendere e visitare l'abbazia di San Salvatore, riconducibile al 1100, con l'eremo dal fascino suggestivo che si trova all'interno di un bosco di castagni, sotto alle Monte Acuto; mentre dall'altro lato del fiume si può scorgere il castello di Civitella Ranieri, che presenta affascinanti mura merlate e possenti torri (Donatucci; Di Maria, pp.85-86). Il treno, poi, tocca Umbertide, dove merita la visita del centro storico, e soprattutto della rocca cittadina del XIV secolo, con la sua torre quadrata di ben 30 metri d'altezza, il mastio centrale e i suoi tre torrioni merlati. Nelle sue segrete venne rinchiuso Braccio Fortebracci da Montone, capitano di ventura che per poco non creò uno Stato proprio nel centro Italia del XV secolo. Infatti, dopo un breve periodo di prigionia, egli non solo conseguì ad uscire dalla prigione della rocca, pagando una somma di riscatto, ma riuscì anche a conquistare l'intera fortezza, dove visse fino alla morte, nel 1424<sup>30</sup>. La fermata successiva, Lisciano, è un altro borgo storico, concepito come parte di un insieme di fortezze che serviva a controllare i traffici dell'asse Roma-Ravenna. Se arriva a Città di Castello, la più rilevante della Val Tiberina, fondata nell'epoca dell'antica Roma, la cui zona storica, ricca di monumenti ed edifici antichi, è circondata da mura del secolo XVI. Si raggiunge a questo punto San Giustino, che presenta il Castello Bufalini, «un raro esempio di dimora storica signorile pressoché integra»<sup>31</sup>. Esso presenta una collezione di opere realizzate tra il XVI e il XIX secolo, con scene tratte dal Vecchio Testamento e dall'Orlando Furioso dell'Ariosto, oltre al giardino all'italiana con una galleria vegetale ed un labirinto. Si arriva infine a Sansepolcro, che ha dato i natali a Piero della Francesca, ed infatti conserva l'abitazione del pittore, visitabile assieme al Museo Civico, che offre diversi quadri di Piero. La città è testimonianza della stratificazione di diversi secoli di storia: la struttura urbana è quella tipica del medioevo, ma vi sono anche una serie di edifici di epoche diverse, in stile rinascimentale e barocco, tutte racchiuse all'interno di mura, come richiesto nel Cinquecento dalla famiglia dei Medici. Dalla stazione è possibile iniziare un circuito pedonale che

---

<sup>30</sup> *Rocca di Umbertide*, in «Umbriatourism.it», 2021, <https://www.umbriatourism.it/it/-/rocca-di-umbertide>

<sup>31</sup> *Castello Bufalini-San Giustino*, in «Umbriatourism.it», 2021, <https://www.umbriatourism.it/it/web/umbria/-/castello-bufalini-san-giustino>

permette di seguire le orme di San Francesco, oppure di ripercorrere le strade dell'antichità classica. Sansepolcro costituisce parte della Strada dei Sapori della Val Tiberina, un complesso di cittadine che è stato creato per la valorizzazione delle specialità locali, culinarie ed artigiane, assieme al ventaglio di tecniche che costituiscono la cultura rurale della zona (Donatucci; Di Maria, p.86).

La seconda parte dell'itinerario segue il corso del Tevere da Perugia a Terni. Il terreno è piano e i rilievi molto più dolci, rappresentati da colline puntellate di borghetti elevati. Deruta ne è un esempio. Celebre anche a livello internazionale per la produzione della ceramica che segue tradizioni medievali, presenta una struttura urbana e delle mura medievali, oltre al convento di San Francesco, che oggi ospita il Museo Regionale della Ceramica. Si incontrano, poi, Marsciano, strutturato attorno al centro storico e Fratta Todina, borgo suggestivo più elevato rispetto agli altri, il che permette una piacevole vista sul panorama della Val Tiberina. La fermata successiva, Todi, sorge in cima ad un colle, è cinta da rocche fortificate romane ed etrusche e presenta una piazza considerata tra più affascinanti d'Italia: Piazza del Popolo, circondata dal Duomo, il palazzo vescovile, gli edifici del Capitano e dei Priori. Il centro storico è raggiungibile grazie ad un pullman che parte dalla stazione di Todi Ponte Rio. (Donatucci; Di Maria, p.87).

Successivamente, il treno passa attraverso gallerie suburbane e fuori dal finestrino si nota un paesaggio totalmente diverso, con campi dedicati all'agricoltura, falsipiani e aree dalla natura incontaminata. Si arriva, così, a Collevaleza-Rosceto Rosaro, da cui si può giungere al Santuario dell'Amore Misericordioso, dove arrivano diversi pellegrini. Si raggiunge, poi, il borgo di San Faustino, con mura di fortificazione. Questa cittadina e Massa Martana fanno parte del Comprensorio delle Acque minerali e termali, insieme ad Acquasparta, visitata già in età romana. Arrivati a Montecastrilli, antica città murata, si giunge poco più avanti Sangemini, dove è possibile visitare il Parco della Sorgente e l'area archeologica di Carsulae. Qui anticamente passava la via Flaminia, della quale oggi si conservano solamente alcuni tratti. Successivamente, alcune strade pietrose conducono alla ferrovia di Cesi, che in una manciata di minuti porta a Perugia (Donatucci; Di Maria, p.87).

Non è attualmente consentito l'ingresso in treno con la bicicletta, ma sono state potenziate le tratte di collegamento con Roma, attraverso due treni, uno che da Sansepolcro porta a Perugia e l'altro che va da Perugia a Roma. La ferrovia Centrale Umbra ha sviluppato una serie di iniziative volte alla valorizzazione della regione, come *'Eurochocolate* e *'Umbria Jazz*. La prima è la fiera internazionale del cioccolato, che si svolge a Perugia, la città del cibo degli dèi, nel mese di ottobre. Ogni anno più di 100 imprese italiane e straniere presentano oltre 6000 prodotti dolciari artigianali ed industriali,



e viene allestito un percorso espositivo per scoprire la produzione del cioccolato, dalle origini del cacao al confezionamento<sup>32</sup>. L'Umbria Jazz, invece, è uno dei festival di musica jazz più celebri al mondo, con una storia che inizia dagli anni Settanta del secolo scorso ed arriva fino agli attuali anni di pandemia, grazie all'accurata *covid policy* attuata dagli organizzatori dell'evento. Si tratta di dieci giorni di concerti musicali senza interruzione, che avvengono a luglio nel centro di Perugia, con i migliori cantanti e strumentisti jazz, italiani ed internazionali: «Il cuore di Perugia diventa per 10 giorni un villaggio musicale globale, dove ad ogni ora si ascoltano note tra i palazzi e le piazze medievali»<sup>33</sup>.



Figura 40 L'Umbria Jazz in Piazza IV Novembre a Perugia. Fonte : <http://www.bellaumbria.net/it/umbria-jazz/>.

Dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo turistici, oltre alle fiere e festival sopra citati, che avvengono in estate ed in autunno e solamente nella celebre Perugia, sarebbe utile introdurre una nuova fiera, che si possa svolgere in primavera ed in inverno, così da coprire l'intero anno e garantire una visibilità anche alle cittadine minori. L'Umbria è sicuramente una terra ricca di fascino: la spiritualità è nell'aria, se si considerano le tracce che San Francesco ha lasciato di sé nel paesaggio, con la Via di Francesco, il Cammino di Assisi, i diversi eremi dove ha pregato. Ma la regione presenta anche un'atmosfera magica: vi sono molti castelli che si ergono imponenti su cittadine sperdute nelle colline, rocche che si possono raggiungere solo attraverso fitti boschi, fortezze circondate da nubi, etc. Ed è proprio questa 'magia' che la 'MedgicUmbria' vorrebbe richiamare. Si tratta di una

---

<sup>32</sup> *Eurochocolate-Perugia*, in «Italy by events», 2021, <https://www.italybyevents.com/eventi/umbria/eurochocolate-perugia/>

<sup>33</sup> *Umbria Jazz*, in «Bella Umbria», 2021, <http://www.bellaumbria.net/it/umbria-jazz/>

fiera che si appella a un pubblico di tutte le età e coinvolge diversi dei luoghi medievali sopra citati: il Castello Civitella Ranieri e la Rocca di Umbertide, il Castello di Lisciano Niccone, il Castello Bufalini di San Giustino. Ogni rocca può essere raggiunta tranquillamente a piedi dalla stazione, oppure, nel caso del Castello Civitella, è possibile noleggiare una bicicletta nei numerosi punti vendita di Umbertide; ogni castello presenta anche un giardino dove sarebbe possibile allestire eventi di diverso genere, quindi ogni castello potrebbe essere sede di attività a tema magico. Un sito potrebbe essere dedicato ad attività ludiche per bambini, relative al mago più celebre della storia letteraria e cinematografica, Harry Potter, come bere la *burrobirra*, salire su una scopa, giocare a quiz basati sui film etc. Un altro castello potrebbe, invece, concentrarsi sul lato storico, dirigendosi agli adulti: si potrebbe creare una mostra sulla magia nel Medioevo in Umbria, con pannelli esplicativi ed una guida locale che racconti curiosità ed aneddoti sulla stregoneria e l'inquisizione, etc. Il terzo edificio medievale potrebbe essere sede di *costplay* a tema, indirizzandosi quindi più verso un pubblico adolescenziale e adulto. Ciascuno potrebbe esibirsi nel miglior costume di mago o strega, con premiazioni e bancherelle di prodotti tematici artigianali, come diari, quaderni, costumi, bacchette. Infine, la quarta rocca potrebbe ospitare spettacoli magici per tutte le età, come esperimenti di alchimia, lettura delle rune, giochi di prestigio. Tutti gli eventi avverrebbero in contemporanea durante la settimana predisposta per la fiera, e sarebbero previste due edizioni all'anno: una ad aprile e l'altra a dicembre, prediligendo attività all'aperto per la prima, e all'interno per la seconda. I castelli considerati possiedono anche degli spazi al chiuso piuttosto ampi, dunque sarebbe possibile, anche grazie agli ingressi contingentati, mantenere la distanza di sicurezza durante il periodo di pandemia. Inoltre, l'organizzazione delle attività sarebbe affidata ad animatori per il primo tipo, guide per il secondo, presentatori e artigiani per il terzo, e prestigiatori o cartomanti per il quarto. Si tratterebbe, in ogni caso, di abitanti della zona, in modo da rendere la fiera sostenibile non solo per quanto riguarda l'ambiente (con l'utilizzo di mezzi di trasporto *eco-friendly*), ma anche dal punto di vista sociale, coinvolgendo la comunità locale. Insomma, la MedgicUmbria costituirebbe un'iniziativa utile per la valorizzazione sostenibile dei paesini meno conosciuti della regione, ma ugualmente interessanti per il patrimonio storico-culturale, rappresentato dai castelli e dalle fortezze medievali perfettamente conservati.

#### 4.2.7 La Ferrovia dei Parchi

La Ferrovia dei Parchi, soprannominata affettuosamente 'La transiberiana d'Italia' e fondata tra il 1892 e il 1897, parte da Sulmona e arriva a Carpione e rientra nei treni storici della Fondazione FS. La tratta costituisce la continuazione della Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona; assieme rappresentano il versante appenninico della ferrovia dell'Italia centrale. La Ferrovia dei Parchi, infatti, è il percorso ferroviario più elevato del Bel Paese e copre 120 chilometri tra Abruzzo e Molise, attraversando quasi 60 gallerie, numerosi boschi che rappresentano gli habitat naturali di lupi ed orsi, diversi pascoli dalla tradizione della transumanza, e due parchi, ovvero quello della Maiella e il Parco d'Abruzzo. Il tratto ferroviario venne più volte abbandonato, ma negli ultimi anni ha riacquisito valore turistico grazie alla natura e alle località valicate, e alla possibilità, non sempre presente nelle linee ferroviarie italiane, di portarsi appresso la bicicletta (Donatucci; Di Maria, p.98).

Da Sulmona il treno scende verso meridione, attraversa la Conca Peligna e costeggia il Gizio sui Monti della Maiella. La prima località toccata è Pettorano, le cui origini sono da considerarsi nella età paleolitica, secondo alcuni documenti, mentre il rinvenimento del *Edictum de pretiis rerum venalium*, scheda economica degli imperatori Diocleziano e Galerio del IV secolo d.C fa presagire una fondazione in epoca classica<sup>34</sup>. Vi è, poi, Cansano con il quale si entra nel Parco Nazionale della Maiella. Si giunge, così, a Campo di Giove, zona turistica fin dalle sue origini e punto di partenza per escursioni verso il Monte Porrara, l'Acuto e il monte dal curioso nome di Tavola Rotonda, probabilmente un retaggio degli insediamenti celtici negli Appennini. Poco più avanti, si trova Palena, cittadina antica dell'Aventino, che presenta il Museo Geopaleontologico all'interno del Castello Ducale. Il Museo presenta diversi esemplari fossili di piante ed animali locali dell'epoca paleolitica, distribuiti in tre sale, di cui una è dedicata ai più piccoli, per stimolare l'apprendimento dei processi geologici con attività ludiche e simulazioni di scavi paleontologici<sup>35</sup>. A Sant'Antonio, invece, è possibile visitare il Museo dell'Orso Bruno Marsicano, un'esposizione dedicata interamente a quest'abitante naturale delle terre abruzzesi; si può anche soggiornare all'interno dello stesso palazzo. La linea si fa più impervia arrivando a 1200 metri, nella fermata di Rivisondoli-Pescocostanzo, che rappresenta il punto più elevato dell'itinerario, nonché la ferrovia più elevata di

---

<sup>34</sup> *La storia*, in «Comune di Pettorano sul Gizio», 2012,  
[http://www.comune.pettorano.aq.it/il\\_paese/storia.html](http://www.comune.pettorano.aq.it/il_paese/storia.html)

<sup>35</sup> *Il museo*, in «Museo Geopaleontologico Alto Aventino», 2021,  
<http://www.museogeopaleontologicopalena.it/Museo.html>

tutto il Paese, seconda solamente alla linea del Brennero. I due paesini sono raggiungibili a piedi dalla stazione; Rivisondoli, posto lungo la storica Via degli Abruzzi, presenta un centro urbano del Settecento e costituisce una zona turistica fin dal secolo scorso. Pescocostanzo, invece, possiede un'area storica in bilico tra Rinascimento e Barocco, dove è possibile entrare in contatto con tecniche tradizionali artigianali, come la produzione del merletto 'a tombolo', grazie ad un apposito museo e ad un istituto dedicato. La cittadina è, inoltre, punto di partenza per itinerari a piedi sul Monte Pizzalto, sul Rotella, nel bosco di Sant'Antonio con l'eremo omonimo, complesso considerato tra i più suggestivi dell'Abruzzo. Si arriva, poi, a Roccaraso, centro focale dell'attività turistica dell'altopiano regionale, grazie alla possibilità di praticare lo sci, lo snowboard ed altre attività invernali, oltre alla visita della zona storica risalente al Medioevo (Donatucci; Di Maria, p.99).

A questo punto, il treno lascia la Maiella per avvicinarsi al Parco Nazionale d'Abruzzo, arrivando così ad Alfedena, città fondata dai Sanniti. Una testimonianza del loro insediamento è data dalla necropoli realizzata tra il VI e il III secolo a.C., con il museo archeologico collegato, aperti al pubblico tutti i giorni della settimana al costo di 5 euro per la tariffa intera e 3 euro per quella ridotta<sup>36</sup>; mentre nel centro storico urbano si può visitare l'antico castello con una torre dalla peculiare forma ad ottagono. Il Parco copre un'area molto vasta, che comprende parte dell'Abruzzo, del Lazio e del Molise, con il Passo dei Monaci, il Rio Torto e il Lago della Montagna Spaccata, per un totale di 50.000 ettari circa<sup>37</sup>. La località successiva è Scontrone, un borghetto la cui struttura urbana rimanda alla tradizione muraria medievale, di cui si sono conservati fondamenta, porte e resti delle torri. Da qui si ritorna verso nord, fino a Castel di Sangro, punto di comunicazione dall'importanza strategica già dall'epoca sannita e romana, poiché collegato con la costa adriatica, oggi tramite una linea ferroviaria, la Ferrovia Sangritana verso Lanciano e San Vito. La ferrovia dei Parchi, invece, si dirige ad est, entrando nel Molise, ad Isernia (Donatucci; Di Maria, p.100).

---

<sup>36</sup> *Mostre, eventi e aperture*, in «Museo Civico Archeologico Antonio De Nino», 2021, <http://www.museocorfinio.it/>

<sup>37</sup> *Il Parco*, in «Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise», 2021, <http://www.parcoabruzzo.it/>

La prima stazione toccata si trova tra due Comuni, quello di San Pietro Avellana, celebre per il tartufo bianco e l'esposizione dedicata ad esso, e il Comune di Capracotta, sito di villeggiatura più conosciuto, anche in questo caso anticamente abitato dai sanniti.



L'unica criticità è che le due località si trovano lontano dalla fermata, in particolare Capracotta, che risiede a circa 15 chilometri verso nord, tra il Monte Capraro e il Monte Campo. Per visitare la cittadina, si consiglia di viaggiare in treno con la propria bicicletta, meglio se MTB. In quest'ultimo caso, infatti, si raggiungerebbe Capracotta in circa 30 minuti, e si avrebbero a disposizione ben 130 chilometri di boschi e piccoli villaggi, oltre al Giardino della Flora Appenninica, uno dei pochi orti botanici naturali della Penisola, dove si potrebbero ammirare diverse specie di piante selvagge, tutelate dagli enti del parco, al fine di salvaguardarne la biodiversità. Il centro di San Pietro Avellana, invece, può essere raggiunto anche a piedi, ma con una

camminata di circa 40 minuti.

A questo punto, il treno si dirige verso meridione, costeggia il corso del fiume Trigno, fermandosi prima a Villa San Michele, meta di interessanti passeggiate, poi a Vastogirardi, zona medievale arroccata sul Monte Capraro, a 1200 metri sopra il livello del mare, da cui si possono raggiungere le sorgenti del Trigno; e a Carovilli, con Roccasicura che si erge imponente sul resto del paesaggio. Si giunge a Pescolanciano, che presenta una fortezza dalla base esagonale, considerata una delle più affascinanti della Valle del Convento, così chiamata poiché costituita da un insieme di edifici religiosi, come abbazie, cappelle e monasteri. La corsa del treno storico termina con Carpinone, da

cui una parte della linea si dirige a Isernia- Venafro, per allacciarsi con la ferrovia per Roma; mentre la seconda parte segue il suo corso verso Campobasso. Carpinone possiede un suggestivo castello, Castello Caldora, che troneggia dall'alto della cittadina, la quale si sviluppa tutt'attorno alla fortezza (Donatucci; Di Maria, p.100).

#### 4.2.8 La Circumetnea

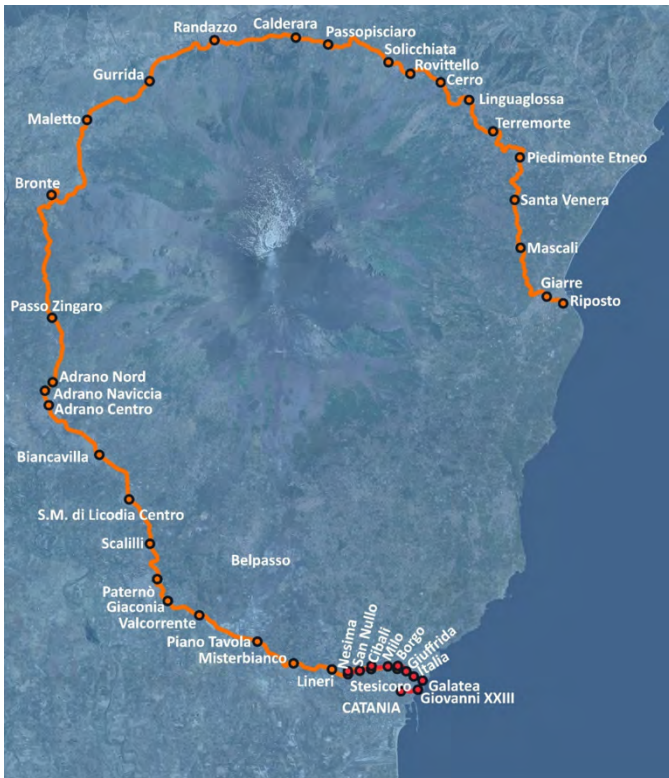


Figura 41 Mappa della Ferrovia Circumetnea. Fonte: Carta dei Servizi, Ferrovia Circumetnea [https://www.circumetnea.it/pagina.php?tab=menu\\_bottom\\_2&id=30](https://www.circumetnea.it/pagina.php?tab=menu_bottom_2&id=30).

La Circumetnea è l'unica ferrovia a scartamento ridotto della Sicilia, con una maggiore elasticità di movimento e possibilità di passare attraverso vie più strette. Il treno parte da Catania e cinge quasi completamente l'Etna, permettendo di osservare il più grande vulcano d'Europa in sicurezza. Allo stesso tempo, la ferrovia tocca borghi e cittadine arroccati sulle pendici, attraversando un paesaggio suggestivo composto da piante di agrumi, vigne, foreste e canali scavati dalla lava. Naturalmente, una delle criticità da tenere presente è che l'Etna è un vulcano attivo, difatti nella storia della ferrovia, nata nel 1895, le corse del treno sono state interrotte quattro o cinque volte. Di conseguenza, sono stati attuati dei piani di riprogettazione e si è inaugurato un percorso alternativo, quello attuale (Donatucci; Di Maria, p. 117).

Si parte da Catania Borgo, la parte elevata della Via Etnea e si passa attraverso il centro urbano, per dirigersi verso ovest, dove si può osservare già un insieme di rocce scure, originate dalle colate laviche nella terribile eruzione del 1669, che devastò la località. Successivamente, la ferrovia prosegue per la montagna, incrocia ulivi, campi coltivati, le vigne di Misterbianco, e le piante cariche di agrumi di Paternò, arroccato su un antico vulcano, oggi spento, nel quale si erge una fortezza normanna. Nelle vicinanze, si trovano le Terme di Orto del Conte e Bella Cortia, i resti di un ponte e un acquedotto romani, e la Riserva Naturalistica di Ponte Barca sul fiume Simeto. Poco più avanti, il paesaggio comincia a cambiare, lasciando spazio ai fichi d'india, e a borghi come Santa Maria di Licodia, dove spicca la torre arabo-normanna; Biancavilla, creata da immigrati albanesi in epoche antiche, che presenta una fortezza del Duecento, con all'interno un Museo Archeologico. A questo punto, il treno entra nell'area vulcanica vera propria. Segue una parte disabitata ed impervia, con l'unica fermata di Passo Zingaro, punto di partenza di una mulattiera che porta al Monte Minardo (Donatucci; Di Maria, p. 118).

Si arriva, poi, a Bronte, cittadina celebre per il suo pistacchio e per l'abbazia di Maniace, che oggi porta il nome di Castello di Nelson. Questo appellativo deriva dalla famiglia Nelson, quella dell'ammiraglio che, nella battaglia di Trafalgar del 1805, sconfisse la flotta franco-spagnola, ben superiore in numero rispetto a quella inglese, diventando uno degli eroi più elogiati del Regno Unito<sup>38</sup>. Suddetta famiglia fu proprietaria del castello fino al 1981, dopo una donazione dei Borbone. Il treno arriva ai 1000 metri sopra il livello del mare con Rocca Calanna, la zona più elevata del percorso ferroviario, per poter osservare il panorama dall'alto. Dopodiché, si scende verso Maletto, un borghetto del Medioevo che si sviluppa intorno alla fortezza del XII secolo; e verso Randazzo, di cui si consiglia la visita del centro, suggestivo soprattutto per le sue vie piedriche di origine vulcanica, per il Museo Archeologico e la mostra dei tipici Pupi siciliani, entrambi all'interno del Forte Svevo (Donatucci; Di Maria, p. 118). I Pupi sono un particolare tipo di marionette, dalla dimensione variabile, da 80 centimetri fino ad 1 metro e mezzo di altezza, utilizzate nella seconda metà dell'Ottocento in Sicilia per rappresentazioni teatrali basate sulle gesta cavalleresche dei romanzi del ciclo carolingio. L'uso di un'asta di metallo, e dei sottili fili negli arti dei Pupi, consente un maggior controllo del burattino, potendo realizzare, così, movimenti più veloci e decisi, in modo da

---

<sup>38</sup> *Horatio Nelson*, in «Treccani enciclopedia online», 2021, <https://www.treccani.it/enciclopedia/nelson-horatio-visconte/>

riprodurre facilmente scontri e battaglie<sup>39</sup>. La Collezione dei Pupi Siciliani mostra, dunque, 21 marionette della tradizione catanese risalenti agli inizi del secolo scorso.

Nello stesso paesino, che vanta una ubicazione particolare, sul lato nord del vulcano, si trovano i confini di ben tre parchi naturali: quello dell'Etna, il parco dei Nebrodi e quello delle Gole dell'Alcantara. A Randazzo si può visitare anche il Museo di Scienze Naturali, oltre a potersi avvalere del punto di informazioni e visite dei Parchi. Da qui iniziano diversi percorsi per gli amanti del trekking, alcuni con punto d'arrivo la faggeta di Monte Spagnolo o la Grotta del Gelo, altri di interesse naturalistico, come il sentiero di Burò, che, attraverso un paesaggio di dolci pendii terrazzati e case di pietra, porta alla Grotta vulcanica di Burò. Interessante la fermata tra le due ultime località, Gurrída, dispersa nei campi ma utile per un'esperienza turistica fuori dal comune, rappresentata dal Sentiero per Tutti, un cammino nel parco accessibile anche a coloro che presentano problemi di movimento, che permette di arrivare ad un piccolo lago stagionale con una tenda dalla quale osservare le numerose specie di avifauna (Donatucci; Di Maria, p. 119).

Si scende poi, verso la Valle dell'Alcantara, dove si osserva una seconda variazione della vegetazione, con alberi da frutto, agrumi e le vigne della Solicchiata. Poco più avanti, si trova Linguaglossa, con il Museo delle Genti dell'Etna, una mostra etnografica sugli abitanti antichi della zona. Qui vi è un centro visite che offre escursioni guidate nel parco limitrofo. Inoltre, la fermata successiva, Piedimonte, permette di osservare l'ampia porta San Fratello, costituita da blocchi di pietra scura di origine vulcanica e le vigne che producono il rosso Etna, protetto dalla denominazione DOC. Si trova, poi, Giarre, da cui si può decidere di tornare a Catania, incrociando Acireale con i Comuni della Costa dei Ciclopi, o, in alternativa, continuare per la costa di Messina con i Giardini Naxos e la città di Taormina. In quest'ultimo caso, il capolinea sarebbe Riposto, che si affaccia sul Mar Jonio, storico attracco delle popolazioni dell'Etna (Donatucci; Di Maria, p. 119).

La società che gestisce la Ferrovia Circumetnea ha istituito delle iniziative per completare o culminare le lacune del percorso ferroviario, ovvero il servizio treno ed autobus: dove non arrivano i treni, è possibile utilizzare i pullman. Numerose sono le offerte, tra cui le più interessanti sono: il tour delle Gole dell'Alcantara, con la possibilità di nuotare nel fiume limpido circondati da rocce laviche; quello per Castiglione di Sicilia, cittadina fondata dagli abitanti della Magna Grecia, in cui si possono visitare castelli, torri ed edifici religiosi in cima ad una collina che vanta una posizione panoramica sulle Gole. Nel paesino vi è anche un albergo diffuso di Arci turismo. Altra iniziativa è la

---

<sup>39</sup> *Storia dei Pupi Siciliani*, in «Comune di Catania», 2021, <https://www.comune.catania.it/la-citta/tradizioni/pupisiciliani/storia-dei-pupi-siciliani/>



visita ai siti dove si producono i vini locali, grazie anche alla Strada del Vino dell'Etna, un progetto che coinvolge cantine, imprese agricole, strutture ricettive e ristoranti, per la valorizzazione delle terre dell'Etna. Si prevedono visite guidate alle cantine, utilizzando la Ferrovia Circumetnea per arrivare a Randazzo, da cui parte il Wine Bus, ovvero l'autobus che porta alle aree di produzione vinicola per le degustazioni<sup>40</sup>.

Dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo turistici, si potrebbe fornire ad alcune corse della Circumetnea l'identità del 'Treno Eroico', ovvero riservare un determinato numero di corse all'anno ad un progetto che includa l'essenza storica della zona vulcanica siciliana. Come menzionato in questa sezione, infatti, la storia della cintura etnea è una storia di eroi: il Castello Nelson a Bronte si chiama in questo modo proprio per l'eroe inglese Horatio Nelson, la cui famiglia visse per secoli all'interno del palazzo. Anche la tradizione dei Pupi Siciliani rimanda alle vicende di eroi, quelli del ciclo carolingio, delle gesta cavalleresche: Conte Orlando, Rinaldo, Ruggero, etc. Infine, eroica è definita la viticoltura delle terre dell'Etna, dove le vigne sono resistenti ed adattate a condizioni del suolo e del clima assolutamente eccezionali, si sono sviluppate in contesti impervi, ovvero all'interno di boschi e querce, nei lati del vulcano a 1200 o 1300 metri sopra al livello del mare. In tale area geografica vi sono forti escursioni termiche e la coltivazione avviene a mano. Quindi eroiche sono le vigne, ma eroi sono anche i coltivatori, tanto che le zone dedite alla viticoltura vengono definite da Giampaolo Girardi: «zone spesso sconosciute, geograficamente impervie, talvolta impossibili. Minuscoli fazzoletti di terra, strappati alla montagna, alle rocce al mare» (Minghi, 2014).

Nel concreto, il progetto consisterebbe nel portare i viaggiatori del Treno Eroico a conoscere il lato eroico, appunto, della cintura etnea: arrivati a Bronte, si visita il Castello Nelson, con una guida che racconta la storia dell'eroe inglese. Verso sera verrebbe allestita nel parco della rocca un'area con cuscini ed asciugamani da spiaggia per ascoltare a lume di candela le vicende dell'ammiraglio in guerra ma anche nella vita privata, narrate dalla sua stessa voce. Verrebbe, infatti, un abitante del luogo a leggere le lettere che Nelson stesso scrisse ai suoi conoscenti, che sono arrivate ai nostri giorni grazie al sapiente lavoro di ricostruzione di Colin White nel libro *The New Letters*; il tutto seguito da un rinfresco organizzato da una ditta di catering locale. Si potrebbero realizzare diverse serate di questo tipo e chiamarle 'Le Notti Nelsoniane'. A Randazzo, invece, si potrebbe organizzare

---

<sup>40</sup> *Strada del Vino-un vulcano di emozioni*, in «Strada del vino dell'Etna», 2021, <https://www.stradadelvinodelletna.it/>

la visita di Castello Svevo, dove si può conoscere l'antica tradizione dei Pupi Siciliani, offrendo, poi, l'opportunità ai turisti di comprendere il funzionamento delle marionette degli eroi carolingi, assistendo ad uno spettacolo dal vivo. Arrivati a Piedimonte, si visiterebbero le terre della viticoltura eroica tramite escursioni in Mountain Bike, tipo di bicicletta adatta al suolo lavico e talvolta sconnesso, avvalendosi dei servizi di noleggio bici dei punti vendita di Piedimonte; tutto seguito da meritate degustazioni dei vini dell'Etna nelle cantine locali, ricollegandosi in tal caso con la Strada del Vino dell'Etna succitata. Per quanto riguarda il costo dei servizi, dovrebbe essere tutto incluso nel biglietto del Treno Eroico, ovviamente esplicitando la ragione del sovrapprezzo rispetto alla tariffa della corsa Circumetnea normale. Una tariffa unica, infatti, crea sicurezza nell'acquirente, che in questo modo conosce già i servizi inclusi e può contare sul fatto che non si presentino sorprese all'ultimo minuto, come le 'spese a parte'.

Un progetto di questo tipo offrirebbe visibilità a cittadine più piccole e meno conosciute della Sicilia, oltre a favorirne lo sviluppo economico, sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, in quanto sosterrrebbe la comunità locale e le sue antiche tradizioni.

## CONCLUSIONE

Dalle analisi effettuate è emerso, come si evince dal primo capitolo, che la società attuale è fortemente basata sulla rapidità: non si può più fare a meno dell'orologio, si è sempre di corsa per non arrivare in ritardo agli appuntamenti, si utilizzano tecnologie che spronano alla risposta immediata. Ma tale meccanismo è antitetico al funzionamento e alla struttura stessa del cervello umano; di conseguenza, genera un forte stress psico-fisico che nel lungo periodo potrebbe portare a conseguenze patologiche. Si dovrebbe, dunque, investire nella lentezza, ovvero rallentare il ritmo frenetico della vita moderna e dedicare il giusto tempo ad ogni azione quotidiana. Suddette dinamiche si verificano anche nel settore turistico: la rapidità è rappresentata dall'*overtourism*, o *turismo mordi-e-fuggi*, un tipo di mobilità caratterizzata da un'eccessiva quantità di viaggiatori concentrata in una stessa località principale, a cui corrisponde un soggiorno molto breve, che non consente una fruizione turistica soddisfacente e arreca danni permanenti all'ambiente e alla comunità locale. Al contrario, la lentezza applicata al turismo è costituita dallo *slow tourism*, che si basa sulla mobilità sostenibile, rispetta i ritmi naturali umani e aiuta a riappropriarsi dei propri tempi

e dei propri spazi. In quest'ottica, dunque, si intende come il turismo lento sia il modello da perseguire per poter riprendere ciò che l'industrializzazione ci ha privato, la lentezza, e allo stesso tempo tutelare le destinazioni turistiche visitate, dal punto di vista economico, sociale e ambientale. I tre capitoli successivi, inoltre, hanno cercato di dimostrare come lo *slow tourism* sia il mezzo ideale per scoprire e valorizzare la totalità del patrimonio italiano, costituito da molte micro-realtà poco note al pubblico internazionale e domestico, ma ugualmente suggestive dal punto di vista storico-naturalistico. Il capitolo secondo ha raccontato l'origine della mobilità sostenibile in Italia, che è da ricercarsi nei primi sessant'anni di attività del Touring Club Italiano, associazione dapprima nata a scopo sportivo-ciclistico e poi evolutasi nel più importante ente italiano promotore di gite turistiche in bicicletta e a piedi, che attraversavano l'intera lunghezza dello 'stivale' e coinvolgevano tutte le classi sociali. Si è visto, poi, come il T.C.I. in tale periodo abbia contribuito alla formazione di un interesse turistico nazionale tra gli stessi italiani; e come abbia reso più sicura la circolazione stradale collaborando con i diversi governi, per la realizzazione di strade e sentieri segnalati e di cartografie pratiche che costituiscono tutt'ora un punto di riferimento per la geografia fisica e umana italiana. Il capitolo terzo, invece, ha fornito un quadro sull'offerta cicloturistica in Italia, apportando anche una serie di dati sull'acquisto e consumo di prodotti ciclistici durante il periodo di pandemia di COVID-19. Si è, inoltre, evidenziato il ruolo che la bicicletta possiede nel panorama turistico italiano, ovvero quanto essa permetta di scoprire località di piccola dimensione, estranee al traffico automobilistico e di turisti. È stato svelato come, allo stesso tempo, la bici consenta di godere appieno del sapore autentico dei piatti tipici: da una parte poiché nei piccoli centri abitati estranei al turismo di massa risiedono ancora gli abitanti originari, ultimi eredi delle millenarie tradizioni culinarie locali; dall'altra poiché il cicloturismo concilia l'appetito e permette di muoversi appena dopo pranzo senza affaticare il sistema digerente, come invece succede con altri tipi di attività sportive. Tutto ciò è stato dimostrato nella pratica attraverso una serie di itinerari in bicicletta che attraversano tutte le regioni italiane e propongono piatti autentici presso punti di ristoro gestiti dagli abitanti autoctoni.

Nel quarto ed ultimo capitolo è stato elaborato il tema delle ferrovie secondarie, con una breve introduzione sull'utilizzo dei treni in Europa tra il 2020 e il 2021. Sono stati, in seguito, elencati diversi itinerari che attraversano varie regioni italiane a bordo di vagoni d'epoca e moderni, per dare voce alla grandiosa opera di ristrutturazione attuata da Trenitalia, dalla fondazione FS, e dalle associazioni regionali; queste hanno recuperato percorsi ferroviari storici e precedentemente dismessi per la ri-scoperta di micro-realtà italiane come borghi e parchi naturali poco conosciuti,

altrimenti non raggiungibili con mezzi di trasporto pubblici. Per quanto riguarda, invece, la valorizzazione di suddette ferrovie, nel capitolo è stata fornita una valutazione sullo sviluppo turistico delle destinazioni toccate dai treni. Così facendo, è emerso che la maggior parte delle ferrovie recuperate non sono state adeguatamente promosse, motivo per cui sono state elaborate dall'autrice delle iniziative che potessero dare visibilità a tali percorsi. Come strategia è stata utilizzata prevalentemente la tematizzazione, ovvero si è conferito un tema ad un numero determinato di corse all'anno, considerando l'offerta turistica delle destinazioni toccate dal percorso ferroviario storico o recuperato. Ad esempio, per la ferrovia della Val Venosta, sapendo che la zona omonima è ricca di scavi archeologici con particolari ritrovamenti, si è proposto 'il treno dell'archeologia'; come anche nel caso della Circumetnea, che scorre in un'area dalla viticoltura eroica e presenta una storia di eroi, tra i personaggi-guerrieri del ciclo carolingio nella tradizione dei Pupi Siciliani e l'eroe inglese Horatio Nelson, con il castello intitolato in suo onore. Per questo il treno della Circumetnea, o meglio, alcune sue corse sono state nominate in questa sede 'Treno eroico'. Altra strategia è stata la creazione di una fiera, partendo dalla sensazione che alcuni borghi fortificati umbri suscitano nel turista potenziale: un'atmosfera magica, che diventa onnipresente all'interno di tutte le attività di 'MedgicUmbria'. Infine, nel caso della ferrovia del Basso Sebino, il momento di sosta tra l'itinerario in treno e quello in barca diventa occasione di un'ulteriore esplorazione del territorio, attraverso la creazione di un itinerario nei due lungolaghi, per osservare il lago d'Iseo da due diverse prospettive.

## BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

### Capitolo 1:

Barile, Alessandro (2020). «Overtourism, ripensare le città» [online]. *Emergenza Cultura*. URL <https://emergenzacultura.org/2020/06/04/overtourism-ripensare-le-citta/>.

Beggiolini, Alberto (2021). «Previsioni estate 2021-La ripresa del turismo con più stranieri e città d'arte» [online]. *Il Sussidiario.net*. URL <https://www.ilsussidiario.net/news/previsioni-estate-2021-la-ripresa-del-turismo-con-piu-stranieri-e-citta-darte/2180420/>.

Del Dot, Sara (2019). «Grandi spostamenti e CO2: l'impatto ambientale di aerei, crociere e traghetti» [online]. *I nemici del pianeta*. URL <https://www.ohga.it/grandi-spostamenti-e-co2-limpatto-ambientale-di-aerei-crociere-e-traghetti/>.

Fasano, Giulia (2019). «Overtourism: Cause, Conseguenze e Soluzioni» [online]. *Eco-bnb*. URL <https://ecobnb.it/blog/2019/12/overtourism-cause-conseguenze-soluzioni/>.

Felician, Leonardo (2011). «Navigando per fiumi. All'italiana» [online]. *La Repubblica*. URL [https://www.repubblica.it/viaggi/2011/11/14/news/navigando\\_per\\_fiumi\\_all\\_italiana-117047104/](https://www.repubblica.it/viaggi/2011/11/14/news/navigando_per_fiumi_all_italiana-117047104/).

Maffei, Lamberto (2011). *Elogio della lentezza*. Bologna: Il Mulino Editore. Voci.

Marras, Chiara (2017). «Una nave da crociera inquina come 1 milione di auto» [online]. *Eco-bnb*. URL <https://ecobnb.it/blog/2017/06/nave-da-crociera-inquinamento/>.

Massariolo, Antonio (2019). «Grandi navi a Venezia: quanto inquinano e quanto fanno guadagnare» [online]. *Il Bo Live*. URL <https://ilbolive.unipd.it/it/grandi-navi-veneziah-quanto-inquinano>.

Milani, Carlo (2018). «In Italia vince il turismo mordi-e-fuggi, per invertire la rotta urge più digitale» [online]. *Econopoly*. URL <https://www.econopoly.ilsole24ore.com/2018/08/07/turismo-italia-digitale/>.

Siquini, Giulia (2020). «Overtourism: 9 città afflitte dalla loro bellezza e dal loro fascino» [online]. *EasyViaggio*. URL <https://www.easyviaggio.com/attualita/citta-troppo-visitate-overtourism-87810>.

Tomassini, Lucia (2015). «Dallo Slow Food allo Slow Tourism: Il potenziale di borghi e paesi italiani» [online]. *Gli Stati Generali*. URL [https://www.glistatigenerali.com/beniculturali\\_turismo/dallo-slow-food-allo-slow-tourism-il-potenziale-di-borghi-e-paesi-italiani/](https://www.glistatigenerali.com/beniculturali_turismo/dallo-slow-food-allo-slow-tourism-il-potenziale-di-borghi-e-paesi-italiani/).

«La Via Francigena» (2021). [online]. *Vie Francigene*. URL <https://www.viefrancigene.org/it/>.

«Cammini d'Italia» (2021). [online]. *La Direzione Generale Turismo*. URL <https://www.turismo.beniculturali.it/cammini/>.

«Ciclovie turistiche nazionali» (2021). [online]. *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. URL <https://www.mit.gov.it/node/5383>.

«Rete ferroviaria italiana» (2016). [online]. *Cityrailways*. URL <https://staging.cityrailways.com/mappe/rete-ferroviaria-italiana/>

«I fiumi dell'Italia centrale e meridionale» (2001). [online]. *Schede di Geografia.net*. URL <https://www.schededigeografia.net/>.

«Fiumi» (2021). [online]. *Unione di navigazione interna italiana*. URL <http://www.unii.org/itinerari/navigazione-fiumi/>.

## Capitolo 2:

Giorgio, Antonio (2017). *Ambiente versus paesaggio: il 'bene universale' paesaggio tra sviluppo e protezione sostenibile*. Roma: Aracne editrice.

Meyer, Edgar (2004). *Turismo e storia della produzione cartografica: la carta d'Italia del Touring Club Italiano al 250.000*. Fondazione biblioteca archivio Luigi Micheletti.

Ottaviano, Chiara (1984). *Luigi Vittorio Bertarelli e il Touring Club italiano*. Franco Angeli Editore.

Pivato, Stefano (2019). *Storia sociale della bicicletta*. Il Mulino spa Editore.

Vota, Giuseppe (1954). *I Sessant'anni del Touring Club Italiano*. Milano: T.C.I Editore.

## Capitolo 3:

«Iniziative» (2021). [online]. FIAB. URL <https://fiabitalia.it/iniziative/>.

«Accademia nazionale di Mountain Bike» (2021). [online]. Scuola di MTB. URL <https://www.scuoladimtb.eu/formazione/#>.

Marmorini, Alice (2021). «Come e perché diventare Bike Hotel: la guida» [online]. Alice Marmorini Blog. URL <https://www.alicemarmorini.it/come-e-perche-diventare-bike-hotel/#ancora4>.

Reschia, Carla (2021). «Una bici per tutti gli impieghi, dalla manutenzione al turismo» [online]. La Repubblica. URL [https://www.repubblica.it/green-and-blue/2021/05/11/news/una\\_bici\\_per\\_tutti\\_gli\\_usi-300259355/](https://www.repubblica.it/green-and-blue/2021/05/11/news/una_bici_per_tutti_gli_usi-300259355/).

«Italiani in bicicletta: il lockdown ne ha fatto riscoprire la bellezza e la comodità» (2020). [online]. Wondernet magazine. URL <https://www.wondernetmag.com/2020/07/31/italiani-in-bicicletta-il-lockdown-ne-ha-fatto-riscoprire-la-bellezza-e-la-comodita/>.

*Slow Food in Azione* (2021). Slow Food Italia: [https://www.slowfood.it/wp-content/uploads/2021/02/IT\\_slow\\_food\\_in\\_azione\\_b-1.pdf](https://www.slowfood.it/wp-content/uploads/2021/02/IT_slow_food_in_azione_b-1.pdf).

Caracciolo, Enrico (2019). *Italia in bici con gusto*. Ediciclo Editore. Viatoribus.

Yeoman, Ian; McMahon-Beatte, Una (2016). *The future of food tourism*. Emerald Insight.

Sepúlveda, Luis; Petrini, Carlo (2014). *Un'idea di felicità*. Milano: Slow Food Editore. Guanda.

#### Capitolo 4:

«Il 2020 è l'anno dei treni turistici» (2019). [online]. *SiViaggia*. URL

<https://siviaggia.it/notizie/video/2020-anno-treni-turistici-piu-belli-italia/263606/>.

«2021, l'Anno europeo delle ferrovie» (2021). [online]. *Attualità Parlamento Europeo*. URL

<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-l-anno-europeo-delle-ferrovie>

«I nostri Travel Book» (2018). [online]. *Trenitalia*. URL

[https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/i\\_nostri\\_travel\\_book.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/i_nostri_travel_book.html)

«Itinerari di pAssaggio Slow Food Editore» (2018). [online]. *Trenitalia*. URL

[https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/itinerari-di-passaggio-slowfood.html)

«Le piramidi di terra del Renon» (2021). [online]. *Ritten Renon*. URL

<https://www.ritten.com/it/altipiano/highlight/piramidi-di-terra.html>

«Ritten Card» (2021). [online]. *Ritten Renon*. URL [https://www.ritten.com/it/altipiano/info-](https://www.ritten.com/it/altipiano/info-service/rittencard.html)

[service/rittencard.html](https://www.ritten.com/it/altipiano/info-service/rittencard.html)

«Ötzi, la mummia del ghiacciaio della Val Senales» (2021). [online]. *Val Senales*. URL

<https://www.merano-suedtirol.it/it/val-senales/natura-cultura/il-territorio-le-persone/oetzi.html>

«Traversa fluviale e diga a Borgo Fosio» (2021). [online]. *FAI*. URL

<https://www.fondoambiente.it/luoghi/traversa-fluviale-e-diga-a-borgo-fosio>

«Parco Erbe Danzanti» (2021). [online]. *Comune di Paratico*. URL [https://tourismparatico.it/parco-](https://tourismparatico.it/parco-erbe-danzanti/)

[erbe-danzanti/](https://tourismparatico.it/parco-erbe-danzanti/)

«Attività nel Parco» (2021). [online]. *Parco Nazionale del Gran Paradiso*. URL

<http://www.pnpgp.it/attivit%C3%A0-nel-parco>.

«Suzzara-Ferrara» (2021). [online]. *Ferrovie Emilia-Romagna*. URL [https://www.fer.it/?page\\_id=85](https://www.fer.it/?page_id=85)

«Riserva Naturale Isola Boschina» (2021). [online]. *Parks.it*. URL

<http://www.parks.it/riserva.isola.boschina/par.php>

«Rocca di Umbertide» (2021). [online]. *Umbriatourism.it*. URL [https://www.umbriatourism.it/it/-](https://www.umbriatourism.it/it/-/rocca-di-umbertide)

[/rocca-di-umbertide](https://www.umbriatourism.it/it/-/rocca-di-umbertide)

«Castello Bufalini-San Giustino» (2021). [online]. *Umbriatourism.it*. URL

<https://www.umbriatourism.it/it/web/umbria/-/castello-bufalini-san-giustino>

«Eurochocolate-Perugia» (2021). [online]. *Italy by events*. URL

<https://www.italybyevents.com/eventi/umbria/eurochocolate-perugia/>

«Umbria Jazz» (2021). [online]. *Bella Umbria*. URL <http://www.bellaumbria.net/it/umbria-jazz/>

«La storia» (2012). [online]. *Comune di Pettorano sul Gizio*. URL [http://www.comune.pettorano.aq.it/il\\_paese/storia.html](http://www.comune.pettorano.aq.it/il_paese/storia.html)

«Il Museo» (2021). [online]. *Museo Geopaleontologico Alto Aventino*. URL <http://www.museogeopaleontologicopalena.it/Museo.html>

«Mostre, eventi e aperture» (2021). [online]. *Museo Civico Archeologico Antonio De Nino*. URL <http://www.museocorfinio.it/>

«Il Parco» (2021). [online]. *Parco Nazionale d’Abruzzo Lazio e Molise*. URL <http://www.parcoabruzzo.it/>

«Horatio Nelson» (2021). [online]. *Treccani enciclopedia online*. URL <https://www.treccani.it/enciclopedia/nelson-horatio-visconte/>

«Storia dei Pupi Siciliani» (2021). [online]. *Comune di Catania*. URL <https://www.comune.catania.it/la-citta/tradizioni/pupisiciliani/storia-dei-pupi-siciliani/>

«Strada del Vino-un vulcano di emozioni» (2021). [online]. *Strada del vino dell’Etna*. URL <https://www.stradadelvinodelletna.it/>

Minghi, Catia (2014). «Etna: i Vini del vulcano» [online]. *Momenti di Vini Blog Enogastronomico*. URL <https://www.momentidivini.it/etna-i-vini-vulcano/>

Donatucci, Paola; Di Maria Umberto (2009). *Fuori dai soliti binari in Italia*. Milano: Terre di Mezzo Editore.

### **Appendice:**

*Adagio Italiano: Itinerari senza fretta tra natura e cultura* (2016). Milano: TCI Editore.

## **Appendice : Gli itinerari recenti proposti dal Touring Club Italiano**

Di seguito si propone una piccola selezione di alcuni dei numerosi itinerari recenti del T.C.I, esposti in particolare nella sua Guida del 2016, dedicata proprio al Turismo Lento: *Adagio Italiano, Itinerari senza fretta tra natura e cultura*. Ogni località proposta qui in seguito viene accomunata ad un’altra concettualmente simile, operando una comparazione tra luoghi meno conosciuti ma ugualmente affascinanti, nell’intreccio di storia e bellezza che caratterizza il Bel Paese.



## 2.9.1 A piedi

### 1. Un grazioso borgo isolato nelle montagne: Chamois

Chamois è un paesino nelle Alpi della Valle d'Aosta, più precisamente nella valle Valtournenche, laterale della Dora Baltea (fig.1). Esso presenta una particolarità rispetto ad altri borghi italiani: non possiede nessuna strada, quindi è raggiungibile solo con mezzi senza motore, come le biciclette o il motore tutto sostenibile dei nostri piedi. I viaggiatori che arrivano così in alto -Chamois è uno dei Comuni più alti d'Europa- riferiscono dell'incredibile sensazione di pace che l'assenza di automobili provoca nel loro animo, una serenità che sembra appartenere ad un altro mondo, ed in un certo senso è davvero così. Il borghetto, infatti, è sempre stato separato dalle altre località: si poteva raggiungere solamente a piedi o sul dorso di un mulo, e nel Medioevo apparteneva alla famiglia Challant-Montjovet, mentre tutte le cittadine dei dintorni erano dei Challant-Cly. La mulattiera Les Seingles può essere ancora percorsa, tanto che gli sportivi scelgono questa via per raggiungere Chamois: è lunga 2,6 chilometri, ma presenta ben 700 metri di dislivello e più di 90 tornanti (*Adagio Italiano*, 2016, p. 24).

Un modo più comodo per arrivare al borgo è, invece, salire in funivia con partenza da Buisson e destinazione Corgnolaz, la frazione di Chamois più abitata, ma che non supera comunque i cento abitanti (fig.2). La Guida del Touring Club a questo punto fa notare come, però, nonostante questo mezzo sia più pratico, non permette di ammirare sufficientemente il bel paesaggio montano, poiché la corsa dura meno di cinque minuti. Una volta arrivati, si possono osservare molte case tipiche, di legno e pietra con i tetti d'ardesia, oltre al grande mulino Crépin del 1834, visitabile con la cappella adiacente, più recente. L'unica e graziosa chiesa del paese è dedicata a San Pantalone, sorta sulle rovine di un altro edificio religioso e più volte modificata; l'aspetto di oggi si deve all'ultimo restauro, dell'Ottocento. All'interno si può osservare una croce del XV secolo e l'uso preponderante del legno della zona, intagliato e affrescato, come si nota nell'altare. Con una passeggiata breve si può arrivare, poi, alle altre frazioni di Chamois, mentre in un'ora dalla piazza del municipio è possibile raggiungere il lago Lod, un piccolo specchio d'acqua immerso nella natura e ornato da teneri fiori rosa, della particolare pianta *poligono anfibio*. Esiste anche nei pressi del lago un'area pic-nic attrezzata. Come questo, vi sono molti altri laghetti da scoprire nei dintorni del «borgo alpino senza motori» (*Adagio Italiano*, 2016, pp. 25-27).



Figura 42 Cartografia dell'itinerario di Chamois. Fonte : Adagio Italiano, T.C.I



Figura 43 Chamois

## 2. Una passeggiata tra mi(s)tiche chiesette rupestri: Matera e Pantalica

Matera è una delle città più amate da turisti italiani e stranieri, ma pochi conoscono l'altro lato del canyon: la Murgia Materana. Si tratta di un altopiano selvaggio ed arido, apparentemente inadatto a qualsiasi attività antropica, che invece nasconde una serie di affascinanti chiese grezze scavate nella roccia. Questi piccoli luoghi di culto sono oggi visitabili insieme ai 10000 ettari del terreno, trasformato in Parco Regionale. Il tour proposto dal T.C.I parte da Jazzo Gattini, un ampio spazio delimitato da mura antiche, anticamente utilizzato come riparo per le pecore e oggi come cinema

all'aperto d'estate. Dopo una serie di sentieri sterrati, si raggiunge San Falcione, con i resti di una cappella affrescata, poi l'antica Porta Pistola, Jazzo della Lupa, uno degli antichi insediamenti provvisto di vasca per raccolta delle gocce piovane; oltre alla cava di San Vito che sembra fare da cornice al panorama dei Sassi sul fondo. Vicino ad un parcheggio, si osserva l'ipogeo della Madonna delle Tre Porte, con numerosi affreschi raffiguranti la Vergine: *Annunciazione* del Quattrocento, la *Madonna in Trono* del Duecento e la *Madonna del melograno*, la cui data è incerta. La Guida del Touring sottolinea altre tracce particolari lasciate dall'uomo: segni di trapani in punti precisi della roccia testimoniano dei furti d'arte, mentre la miriade di croci scalfite nelle pareti rimandano ad un notevole numero di pellegrini che vi si recavano in preghiera. Proseguendo a ritmo lento per sentieri segnati dagli antichi pascoli, si arriva alla chiesa rupestre della Madonna delle Croci. Il Touring suggerisce, a questo punto, di rimanere qualche secondo sulla soglia di ingresso per permettere alla vista di adattarsi al contrasto tra la luce esterna e quella fioca interna. Dalla parte opposta rispetto all'entrata si ammira, sulle volte perfettamente scolpite nella roccia, un affresco del XIV secolo con la Madonna attorniata dall'arcangelo Gabriele e Raffaele. Infine, essendo il percorso circolare, superata quest'ultima chiesa, in poco tempo si ritorna esattamente dove tutto era cominciato, a Jazzo Gattini (*Adagio Italiano*, pp.248-253).



Figura 44 Chiesa della Madonna delle Croci



Figura 45 Cartografia dell'itinerario di Matera. Fonte: Adagio Italiano, T.C.I

Pantalica, in Sicilia, presenta una situazione analoga a Matera: anch'essa sorge vicino a non uno, bensì due canyon dalle pareti verticali, originati dalla forza del fiume Anapo e del torrente Cava Grande; e, come nella Murgia Materana, a Pantalica vi sono diverse grotticelle, a testimonianza di varie civiltà dal fascino antichissimo. La prima ad abitare questa zona fu quella dei Sicani. Precedentemente insidiati nella costa ma minacciati nel XIII secolo a.C. dall'arrivo dei Siculi e da altri popoli della penisola italiana, si videro costretti a lasciare la loro casa originaria, per poi costruire, nelle pareti dei suddetti canyon, vari edifici maestosi. Un esempio è l'Anaktoron, il palazzo del principe, con un perimetro di 37 metri, oltre alla miriade di grotte rupestri per seppellire i propri defunti. Per parecchi secoli il sito venne abbandonato, a causa del dominio prima di Siracusa e poi di Roma; ritornò ad essere abitato nel Medioevo, di nuovo per la fuga dei popoli dalle coste, sebbene per una minaccia diversa: la pirateria. In questo nuovo insediamento, della Pantalia Bizantina, le tombe vennero usate come abitazioni, così anche alcune chiesette precedentemente scavate nella roccia, che furono abbellite con affreschi ormai sbiaditi (*Adagio Italiano*, p.307). Tutta l'area è oggi zona protetta sotto il titolo di Riserva naturale orientata Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande, oltre ad essere stata nominata nel 2005 Bene Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO. Il cammino per visitare la necropoli si può percorrere solo a piedi e una serie di cartelli aiutano ad orientarsi in un paesaggio piuttosto esteso. Il primo edificio che si incontra è il già citato Anaktoron, costruito nel XII e XIII secolo a.C. e probabilmente realizzato sul modello dei palazzi di Micene, considerando la struttura e le grandi dimensioni. Da qui si scende fino a trovare una caverna abbandonata ed un bivio, e, con le indicazioni, si raggiunge poco più avanti la chiesa di San Nicolicchio (*Adagio Italiano*, p.308). Questa è nata da una grotta di calcare preesistente e presenta affreschi del periodo bizantino, oltre ad un ampio spazio da cui è possibile ammirare l'intera valle dell'Anapo. La guida del Touring, poi, non manca di specificare che, nel punto succitato, sebbene vi sia una ringhiera, bisogna prestare particolare attenzione ai bambini. Si giunge al tracciato di un'antica ferrovia, che nei primi decenni del XX secolo collegava Siracusa con Ragusa, oggi riutilizzata come pista ciclabile e pedonale. Si prosegue il percorso a destra lasciandosi a sinistra il ponte, si gira a sinistra e si arriva all'ex fermata ferroviaria Pantalica Necropoli che ospita un museo forestale. A questo punto si sale per il sentiero di destra e si raggiunge una cresta con una meravigliosa vista sulla Valle; attraverso una scala di pietra calcarea, si giunge di nuovo all'Anaktoron e si può osservare un grande complesso di tombe rupestri: la necropoli di Filiporto (*Adagio Italiano*, p.309). Scendendo, si raggiunge la chiesa rupestre di San Micidiario, affrescata e costruita su un'antica sepoltura vicino al canyon. Dopo aver superato un fossato storico utilizzato

per la difesa della valle dai nemici, si imbecca la strada a destra, da cui si può godere di un panorama stupendo: si osserva tutta la Cava Grande con le sue mura di pietra e in lontananza l'antica cittadina di Sortino, con i vari edifici barocchi. Una piccola salita consente di ritornare all'inizio del percorso (*Adagio Italiano*, p.309).



Figura 46 Cartografia dell'itinerario di Pantalica. Fonte: *Adagio Italiano*, T.C.I

### 3. Camminate sulle orme di due grandi personaggi

Cosa hanno in comune l'alto Corno del Renon, in provincia di Bolzano, e i colli del Montefeltro, a cavallo tra Pesaro, Urbino e Rimini? Il passaggio di due grandi personaggi: Freud, il padre della psicoanalisi per la prima località, e il celebre pittore Piero della Francesca per la seconda. Per entrambe le zone sono stati recentemente recuperati e tracciati nel dettaglio i percorsi seguiti dai due 'giganti' storici, che vengono riportati qui a seguito.

Il Corno del Renon è stato meta di villeggiature durante la Belle Époque: qui molti nobili trascorrevano la stagione estiva, immersi nel verde e nella sua frescura, sfuggendo così al calore della città di Bolzano. Le pendici del monte, poi, erano, e sono tutt'ora, adornate da lunghe file di vigneti, luogo di produzione di un vino pregiato, il rosso Santa Maddalena. Questo clima di pace non ha affascinato solamente le famiglie benestanti, di cui la moltitudine di ville in stile liberty costituisce una testimonianza, ma attirava anche i giovani istruiti del Grand Tour. Tra gli ammiratori del Renon vi era, come già accennato, il grande Sigmund Freud, che passò l'estate nel 1911 con l'intera famiglia nei suoi alpeggi, con passeggiate tra boschi e prati, rododendri e ruscelli. Le camminate erano

talmente piacevoli che anche i bambini ne rimasero entusiasti, il figlio Martin le descrisse così: «...le passeggiate con mio padre erano molto eccitanti e divertenti, avevano il sapore di una storia meravigliosa, ricca di emozioni» (cit. in *Adagio Italiano*, p.70). Inoltre, per la festa dei 150 anni dalla nascita del padre della psicanalisi, nel 2006 il Comune ha creato un percorso sulla base dei suoi sentieri preferiti: la Freud Promenade. Essa unisce Soprabolzano a Collalbo, per un tratto di sei chilometri, e si sviluppa lungo l'antica ferrovia del Renon dei primi anni del XX secolo, su cui ancora oggi corre la carrozza originale di legno. Si trattava di un'opera notevole in quel periodo poiché sfidava pendenze elevate, del 25% con 900 metri di dislivello. Un equivalente mezzo per arrivare a Soprabolzano è la funivia del Renon (*Adagio Italiano*, p.72).

Appena iniziato il cammino, nella frazione di Maria Assunta, si possono già ammirare una graziosa chiesetta circondata da un insieme di alti alberi e una terrazza che offre una meravigliosa vista sulla moltitudine di vigne ed una birra artigianale da gustare all'aria aperta. Superata la cittadina, basta seguire le indicazioni del sentiero 35 per ritrovarsi in ampie, verdi praterie. Incrociando via Nusser, la Guida del Touring consiglia di prendere una deviazione per maso Plattner con il Museo dell'Apicoltura, che ospita una collezione tra le più importanti di tutta la regione in quanto all'attività economica storicamente più rilevante della zona. L'edificio è doppiamente interessante se si considera che è l'unico maso rimasto: nel '600, a causa della peste, vennero bruciate tutte le strutture tradizionali della zona (*Adagio Italiano*, p.72). Si prosegue dritto sul sentiero 13 per poi ricongiungersi alla Freud Promenade tra le praterie, e si osserva una villa di recente costruzione ma con i materiali originali della zona, a testimonianza dell'impegno ambientalista del Comune del Renon. Più avanti, si incontrano le case tradizionali con finestre ornate di fiori e un panorama dalla bellezza naturale incontaminata sullo sfondo: le Dolomiti con lo Sciliar nell'Alpe di Siusi, attorniate da una serie di alberi di vario genere e altezza. (*Adagio Italiano*, p.74). Da qui, in pochi minuti si raggiunge la ferrovia di Collalbo, termine della Promenade e luogo di soggiorno di Freud, dove egli scrisse una lettera all'amico Gustav Jung: «Qui sul Renon stiamo divinamente bene e il posto è bellissimo. Ho scoperto in me il piacere inesauribile del dolce far nulla» (cit. in *Adagio Italiano*, p.75).



Figura 47 Cartografia dell'itinerario del Renon. Fonte : Adagio Italiano, T.C.I

I bei Colli di Montefeltro erano meta di diversi artisti rinascimentali che, affascinati dalle sue vedute, lo adottarono come riferimento per gli sfondi dei loro quadri. Tra questi si distingue Piero della Francesca, che ambientò il celebre dittico dei duchi di Urbino proprio in queste terre. Oggi è possibile scoprire i punti esatti dove il grande pittore ha realizzato il succitato capolavoro, grazie al progetto *Montefeltro Vedute Rinascimentali*, curato da due artiste della zona. Gli spazi da cui si possono osservare i paesaggi di Piero sono ben sette; una serie di pannelli con testo ed illustrazioni permettono di percepire le differenze tra la natura che si vede attualmente e quella del '400. Con il passare degli anni, infatti, alcuni specchi d'acqua si sono prosciugati, e alcune frane hanno leggermente alterato la forma dei colli. Tuttavia, diversi studi geologici e geomorfologici hanno analizzato i punti di osservazione attuale e ne hanno confermato la compatibilità con il paesaggio esistente nel Quattrocento (*Adagio Italiano*, p.132).

Si parte da San Leo, un borgo in salita che trasmette una piacevole sensazione di tranquillità, caratterizzato dalla Pieve dell'Assunta e la Cattedrale di San Leone, che sorgono nella pietra ed entrambe si affacciano sulla stessa piazza, quella di Dante Alighieri, aumentandone il fascino. Esse mostrano un'architettura di diversi periodi storici, con colonne neoclassiche e rilievi romanici; nella pieve si può osservare un ciborio e nella cattedrale una cripta. Dal borgo si sale fino al Forte visibile già dalla valle e accessibile solo a piedi, dopo le violente frane del 2014. Nato per proteggere la città da eventuali nemici, l'edificio è stato realizzato da un architetto tra i più importanti e conosciuti nell'epoca storica in cui visse, Francesco di Giorgio Martini (*Adagio Italiano*, p. 133). Qui si può godere di una vista mozzafiato sul territorio di Montefeltro, ed è anche possibile visitare la prigione dove rimase per anni il misterioso Conte del Cagliostro. Si tratta di un personaggio molto discusso, allora come ai giorni nostri: pare che fosse un truffatore, che si fingesse un mago, un esorcista, un medico della peste, e che cambiasse città non appena scoprivano il suo inganno. Nonostante ciò,

nella sua cella si trovano ancora fiori profumati e biglietti di ammirazione. Per il percorso di Piero della Francesca, poi, si deve ritornare a San Leo, prendendo la via Montefeltro che porta fino alla strada asfaltata. Al bivio si mantiene il grazioso convento di Sant'Igna sulla sinistra, e si imbecca un sentiero immerso nel verde (*Adagio Italiano*, p.134). Alla fine del viale, tra le rocce, appare subito il primo balcone panoramico, accompagnato da cartelloni informativi che forniscono dettagli interessanti. Ci si trova nel Monte Gregorio, e le colline che si osservano dalla sua cima rimandano allo sfondo del dipinto raffigurante la duchessa Battista Sforza, la quale aveva trascorso l'intera stagione invernale nella fortezza di San Leo e rimase affascinata dal borgo e dalla sua atmosfera (*Adagio Italiano*, p.134). Comparando l'opera di Piero con le fotografie, si può notare come il pittore abbia ingentilito il paesaggio, con forme più sinuose e colori più tenui. Inoltre, se si prosegue per alcuni metri, si incontra il secondo punto di osservazione, da cui si ammira la natura che funge da ambientazione del quadro di *San Girolamo e un devoto*, antitetica rispetto all'opera precedente poiché qui viene ruotata la vista di 180 gradi, riportando le ondulazioni del colle verso la costa del Mar Adriatico (*Adagio Italiano*, p.135). Infine, la Guida del Touring inserisce delle indicazioni utili per la buona fruizione dell'itinerario: consiglia di farsi accompagnare da guide esperte della zona, in modo da conoscere meglio il progetto, le tecniche pittoriche utilizzate e il contesto storico. Oltre a precisare che questo territorio possiede un fascino antico che può diventare eterno solamente se viene valorizzato, e soprattutto conservato, al meglio.



Figura 48 Monte Gregorio, sfondo per Battista Sforza





Figura 49 Cartografia itinerario dei Colli di Montefeltro. Fonte : Adagio Italiano, T.C.I

## 2.9.2 In Bicicletta

### Pedalando su ferrovie antiche

La ciclovia Alpe Adria e le Dolomiti Bellunesi-Friuliane sono accomunate da una riconversione di antiche ferrovie in percorsi ciclabili. Un mezzo di trasporto ecologico come il treno viene sostituito da tanti piccoli mezzi leggeri ed ugualmente sostenibili, ovvero le biciclette. In entrambi i casi si pedala tra paesaggi naturali meravigliosi e la storia, che si percepisce dalle graziose costruzioni incontrate lungo la ciclabile e dal percorso stesso, memoria di passaggio di personaggi e mestieri antichi.

Da Tarvisio a Gemona passa l'Alpe Adria, realizzata sui tratti della Ferrovia Pontebbana. Quest'ultima è stata costruita nella seconda metà del XIX secolo dagli Asburgo, per il trasporto di legna e minerali dalle Alpi verso i domini austriaci e le produzioni delle fabbriche dall'Austria verso il sud grazie ai porti di Venezia e Trieste. Oltre alle merci, negli antichi treni degli Asburgo viaggiavano famiglie borghesi e nobili diretti ai siti di villeggiatura in montagna. Ecco che i settanta chilometri della ferrovia, oltre agli ex fedeli dell'impero asburgico, e agli ex giovani rampolli del Grand tour, ovvero inglesi e americani, attira anche italiani e tedeschi. Sono 'i nuovi villeggianti'

liberi ed in sella alla bicicletta, affascinati dal paesaggio montano, dal clima mite e dalla possibilità, più unica che rara, di raggiungere il mare dalle Alpi. A ciò si deve il nome della ciclovia Alpe Adria, che è stata nominata pista ciclabile dell'anno 2015 (*Adagio Italiano*, pp.91-92).

Dalla vecchia stazione di Tarvisio si comincia il percorso in salita, segue una discesa che passa nella prossimità della funivia del Lussari. Lo skyline della Valbruna rappresenta alla perfezione il tipico paesaggio montano: le vette sembrano gareggiare per toccare il cielo, e si fondano su una distesa di prati in fiore e dalle rocce della montagna sgorga una cascata originata da un torrente. A questo punto si prende la strada comunale, con poco traffico e molta tranquillità, pedalando verso la Val Saisera. Dopo l'antica ferrovia di sosta, si affrontano diversi tunnel non illuminati, che presentano ad ogni uscita delle sorprese come una graziosa casetta dove si può acquistare il miele fresco, un torrente puro, oppure una fattoria con asini socievoli (*Adagio Italiano*, p.93).

Con poca fatica, si arriva alla stazione di Ugovizza, riutilizzata come una caffetteria sul gestiva, dove i cicloturisti si scattano *selfie* e si ristorano. A Malborghetto, invece, raggiunto il suo centro storico, si può consumare la pausa pranzo ideale e visitare il Palazzo Veneziano, edificio medievale con un museo dedicato. Nel paesino è possibile entrare nella 'casetta delle favole', una casa tipica che funge da osteria, dove si preparano succulenti piatti locali e si mostrano le opere d'arte che gli stessi cuochi realizzano: dipinti, sculture, maschere, giochi lignei tradizionali etc. Si può anche provare l'infuso di sambuco, bevanda tipica locale molto dissetante. (*Adagio Italiano*, p.93).

Riprendendo in discesa, si passa oltre la stazione di Santa Caterina-Bagni di Lussizza, si incontrano due ponti meravigliosi al di sopra della Fella, con un panorama altrettanto affascinante. Dopo qualche chilometro si giunge a Pontebba, e, superando le scale di raccordo di un altro tratto ferroviario antico di Pietratagliata, si attraversa un insieme di viadotti, gallerie e il cavalcavia di Dogna, celebre per la sua vista sulle montagne. Si percorre un breve tratto con le automobili sulla strada statale per Udine, arrivando poi a Resiutta, nel Comune di Moggio Udinese, dove pare che si cucini il pollo arrosto migliore di tutto Il Friuli (*Adagio Italiano*, p.94). A questo punto, si deve riprendere la strada statale 13 per Pontebbana fino a Carnia. Si riprende la ciclabile che costeggia il Tagliamento, giungendo a Venzone, suggestivo borgo fortificato danneggiato in passato dal terribile terremoto del 1976, e ricostruito dopo ben dieci anni, seguendo la logica del ricostruire «com'era e dov'era» (*Adagio Italiano* p.95). Il fiume possiede un alveo considerato il più selvaggio d'Europa, ed è circondato da piccole e dolci colline, un paesaggio totalmente diverso dalle aspre cime all'inizio dell'itinerario. Poco più avanti, si supera la vetta San Simeone e una ciclabile porta fino a Gemona del Friuli. In alternativa, si può attraversare la strada e visitare il piccolo borgo Bordano, dove è stata

creata la valle delle farfalle, una serra tra le più fornite d'Italia, dove, grazie al microclima di questo lembo di terra tra le Alpi e l'Adriatico, vivono in armonia farfalle da ogni dove. Nella conca del lago di Cavazzo, infine, si può assaggiare il vino Ramandolo, un passito non dolce specifico di questa zona (*Adagio Italiano*, p.97).



Figura 50 Cartografia itinerario dell'Alpe Adria. Fonte : *Adagio Italiano*, T.C.I I

L'itinerario delle Dolomiti proposto dal Touring Club Italiano si sviluppa in tre escursioni in bicicletta che corrispondono a tre percorsi cicloturistici diversi, raggiungibili grazie al treno della linea da Feltre alla stazione Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina. Il tratto ciclabile più significativo e più conosciuto è sicuramente la Ciclabile delle Dolomiti, che attraversa i Monti Pallidi e si conclude in Val Pusteria, costruita sull'antica ferrovia delle Dolomiti. Quest'ultima fu realizzata nella Prima Guerra Mondiale per il trasporto di militari e d'armi, utilizzata successivamente in estate, e ripresa per le Olimpiadi invernali del 1956. A causa della mancanza di investimenti e della predilezione per l'automobile, la ferrovia non venne più utilizzata fino al 2003, quando venne appunto riconvertita in ciclabile. Le altre due tappe si sviluppano lungo la Valle del Mis e poi nel parco delle Dolomiti Friulane e diga del Vajont (*Adagio Italiano*, pp.105.106).

Si parte in treno da Feltre, passando la verde Valbelluna circondata da vette ripide e ombrose e attraversata dal Piave, che la ferrovia costeggia. Il fiume era l'unico mezzo di sostentamento degli abitanti locali, poiché permetteva il trasporto di tronchi della zona verso le fondamenta zatterate di Venezia. Ad un certo punto, la valle lascia spazio ad una conca molto ampia: è qui che termina il viaggio in treno e inizia l'escursione. Dalla stazione di Sedico-Bribano, si percorrono otto chilometri e si raggiunge Mas; si prosegue sulla strada provinciale 2, lungo tutto il canale del Mis. Si

sale, poi, alla forcella Franche, e si scende seguendo la Valle Imperina, dove il Touring consiglia la visita del centro minerario, costruito probabilmente già nell'antichità, e utilizzato dal XV secolo per estrarre argento e rame. I magazzini della zona sono stati trasformati in un centro visite per il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi. Si percorre, infine, la strada statale 203, costeggiando il canale di Agordo e il selvaggio torrente Cordevole, con vista sul Monte Feruch e sui Monti del Sole (*Adagio Italiano*, p.107). Tornati di nuovo alla stazione di Sedico-Bribano, si riprende la corsa in treno, per arrivare a Belluno, vicino al centro storico. Qui si possono osservare diversi monumenti, tutti ubicati nella piazza centrale, la piazza del Duomo, in cui si respira un'atmosfera veneziana: Il Palazzo dei Rettori, del XV secolo, in cui vi era la Prefettura, il Duomo di San Martino, ristrutturato totalmente nel XVI secolo, con la Torre dell'Orologio e la Torre civica, risalente al XII secolo e testimone dell'antico palazzo dei Vescovi-conti. La fontana al centro della piazza e la statua che la sovrasta rappresentano i due santi Patroni della città, rispettivamente San Giorato e San Giovanni Battista. Si imbocca via Duomo e si giunge alla piazza del Mercato, antica sede del foro romano e cuore pulsante della vita cittadina, con ampi portici del Cinquecento (*Adagio Italiano*, p.108). Si ritorna alla stazione, e si sale ancora una volta in treno. Lungo il finestrino sfrecciano boschi verdi e alcune vette delle Dolomiti, con la bella vista sul Ponte nelle Alpi, poi sul Monte Toc, all'origine della frana che fece esondare il torrente Vajont. Si scende a Longarone-Zoldo, da cui parte la seconda escursione. Dopo qualche chilometro, già si arriva alla diga, all'interno del Parco regionale delle Dolomiti Friulane. Consigliata è la visita guidata, che parte dal parcheggio vicino al Vajont, nel quale si consumò il tragico evento passato alla storia. Il 9 ottobre del 1963, infatti, la frana del suddetto monte fece sollevare un'onda di ben 150 metri, che si rigettò nella valle contigua all'invaso, allagando e devastando Longarone e le sue frazioni; ad aggravare la situazione fu anche una seconda onda che si accanì sui paesini di Erto e Casso ed in totale si produssero ben 1917 vittime (*Adagio Italiano*, p.109). Ritornati in treno, si susseguono una serie di paesaggi suggestivi e brevi viadotti e gallerie, fino alla Val Tovanella, che si può osservare brevemente a sinistra. Si tratta ora di una riserva naturale, ma storicamente, dal XIV secolo, venne sovra-sfruttata come rifornimento di legna per la Serenissima. Si passa, poi, davanti a Ospitale di Cadore, antica sede di pellegrini, poi a Perarolo di Cadore, un insegnamento noto grazie al torrente Boite, che si immetteva nel Piave. Più avanti, si sale e si arriva a Calalzo di Cadore, sul lago artificiale di Pieve di Cadore, punto di partenza della terza escursione. Dalla stazione inizia la Ciclabile delle Dolomiti, percorso cicloturistico tra i più amati in Italia, per i luoghi meravigliosi che attraversa. Si segue il corso del torrente Boite, passando per le stazioni antiche e paesini isolati, prima nei boschi e poi nelle praterie. Si affrontano una serie di

gallerie, come quella della Vallesina, da cui si può ammirare il Monte Antelao. Si risale, poi, la valle per San Vito di Calore, con scorci ideali sul Monte Pelmo e le Tofane. Successivamente, si incrocia l'antica dogana tra Impero Asburgico e Regno d'Italia, e si arriva a Cortina d'Ampezzo. Coloro che possiedono una mountain bike oppure un ottimo allenamento, possono recarsi a Dobbiaco, affrontando prima il valico di Cimabanche a 1529 metri d'altezza, poi la discesa sterrata per Pusteria. Poco prima del punto d'arrivo, il Touring consiglia la visita al Monte Cristallo e alle intramontabili Cime di Lavaredo ((*Adagio Italiano*, pp.110-111).



Figura 51 La Ciclabile delle Dolomiti

### 2.9.3 In Barca

#### Mare salato e mare dolce

Acque turchesi, ritmo lento e natura incontaminata sono gli elementi che accomunano l'Isola d'Elba in Toscana con l'Isola Maggiore nel Lago Trasimeno, il «piccolo mare dell'Umbria» (p.68). I due itinerari proposti dal T.C.I permettono di ammirare i capolavori naturali dal pelo dell'acqua, ovvero attraverso il traghetto e il kayak.

L'Elba presenta quasi 150 chilometri di costa, con diverse grotte e calette; per questo risulta particolarmente attraente per i praticanti del kayak. Il percorso è costituito da tre tappe e si svolge nel versante meridionale, più sicuro poiché più riparato dai venti forti, con una serie di servizi che consentono pause di rifornimento e di ristoro. Si incrociano ad ovest pareti di granito e ad est alcune miniere antiche, memoria delle estrazioni del ferro che caratterizzavano l'economia etrusca e di molte altre generazioni locali fino al 1980. Sull'isola d'Elba sono presenti anche diverse testimonianze del lungo esilio di Napoleone Bonaparte: villa dei Mulini di Portoferraio, la quale

conserva la bandiera che Napoleone donò al popolo isolano, e villa San Martino, che costituisce, insieme alla prima, il Museo Nazionale delle Residenze Napoleoniche. Inoltre, dal Monte Capanne è possibile osservare tutto l'arcipelago e la Corsica, oltre al paesaggio tipico mediterraneo, ricco di colline e pini marittimi (*Adagio Italiano*, pp.153-154).

È proprio ai piedi del Capanne che inizia la prima tappa del percorso in kayak, più precisamente a Pomonte, graziosa cittadina sul mare. Ci si dirige a sud est e si incontrano le rocce dell'Ogliastra, dove, se si guarda sott'acqua, si può osservare l'*Eviscot*, il relitto di una nave italiana risalente al 1972. Procedendo verso sud assieme ai cormorani e ai marangoni, si supera punta di Fetovaia, e si raggiunge l'omonima spiaggia, tra le più affascinanti dell'Elba, dove si consiglia una breve sosta. Si pagaia lungo le scogliere di Seccheto, fino alla cittadina vicina, all'altezza di 7,5 chilometri d'acqua percorsi. Più avanti, si incrocia Cavoli con la sua sabbia bianca e il suo mare cristallino (*Adagio Italiano*, p.156). Il Touring consiglia in alta stagione turistica di sostare eventualmente nella Palombaia, la spiaggia limitrofa, poiché più isolata e pacifica. All'altezza di 13 chilometri, si incrocia una parte di costa a strapiombo e capo di Poro, superato il quale si entra al Golfo di Campo, baia meridionale dell'isola. Si supera punta Bardella e Galenzana, fino ad arrivare a Marina di Campo, graziosa cittadina che presenta nel centro storico l'alta Torre Appiana visibile dall'acqua, confinante con la spiaggia più lunga della zona, che misura ben due chilometri. (p.156).

Poco più avanti, inizia la seconda tappa: si passa la spiaggia di Fonza, costituita da ciottoli scuri e suddivisa in due parti da uno scoglio, e si incrociano una serie di scogliere che rendono il tratto più avventuroso. Doppia Punta di Mele, per qualche chilometro non è più possibile approdare a causa di alcune pareti di pietra elevate e si incontra il cosiddetto scoglio della Triglia. Si raggiunge, poi, capo di Fonza e si entra nel Golfo di Lacona, non frequentato poiché le sue cale possono essere raggiunte solamente dall'acqua o a piedi. S'incrocia la spiaggia Ghiaietto, poi la Laconella, celebre spiaggetta e la Contessa, cala di rocce dipinte dalla pittrice Natura di un color verde acceso. Superata l'omonima punta, si può osservare la spiaggia di Lacona, che misura un chilometro di lunghezza, presenta una sabbia chiara ed è circondata da un insieme di dune senza elementi artificiali (*Adagio Italiano*, p.157). Dopo una sosta ristoratrice, si continua verso sud tra i golfi di Lacona e Stella e si incrociano, così, Casa Canata e Cala Chiara, piccole spiagge nascoste; poi Capo della stella e l'isola Corbella, entrando nel Golfo Stella. Costeggiando la penisola, si incontrano le piccole spiagge di capo della Stella e Margidore, di capo Marinaro e di capo Pini, la quale può essere raggiunta solamente via mare, passando attraverso una stretta insenatura. Si incrocia, poi, l'affascinante spiaggia di Acquarilli, quella di Norsì, graziosa ed isolata ed infine la spiaggetta del Felciaio, che anticamente

costituiva un porto di attracco. Si arriva, così, al Lido di Capoliveri, zona celebre per la bellezza della spiaggia, ma anche del suo centro storico, collegato da linee di autobus comunali. Si raggiunge piazza Matteotti, sito di eventi pubblici come concerti di diversi generi musicali, poi piazza Garibaldi, che presenta l'affascinante chiesa di San Gaetano del secolo XVIII, con la parrocchia di Santa Maria Assunta e più avanti, si incontra la chiesa di San Michele in stile romanico (p.157).

Proprio dal Lido di Capoliveri inizia la terza tappa del viaggio in kayak, la più difficile ma allo stesso tempo la più impressionante. Fino a punta Morcone si possono osservare spiagge sabbiose o di ciottoli, oltre a diverse insenature con cale dai fondali pietrosi. Alcune di queste possono essere visitate a piedi, da terra, come quella della Madonna delle Grazie, con un suggestivo santuario; altre, invece, sono più accessibili e dunque affollate, come la spiaggia di Morcone. Più avanti, si scorge l'affascinante Cala dell'Innamorata, affiancata dalle isole Gemini, che presentano una serie di graziose grotte. Doppiato capo delle Francesche, utilizzato fin dai tempi antichi come attracco, si arriva alla parte orientale dell'isola, che offre diverse strutture storicamente adoperate per estrarre il prezioso ferro (*Adagio Italiano*, p.158). Consigliata è una breve pausa presso il Cannello, raggiungibile attraverso il sentiero sterrato dell'antica miniera. La località è caratteristica per le rocce di colore rosso vivo, per i gradoni e per gli edifici riconducibili all'epoca dell'estrazione del ferro. Poco più avanti, si incontra Cala delle Brache, l'antica miniera del Ginepro e le piscine naturali dello Stagnone. Superata Punta nera e la spiaggia di Istia, si arriva a punta Perla, sormontata dal promontorio con il Forte Focardo, suggestivo edificio del XVIII secolo. Infine, concludendo l'itinerario, vi è Porto Azzurro, uno dei siti più amati dell'Elba, nato nel XVII secolo e rilevante per il Forte di San Giacomo. Il Touring consiglia, però, di non affrontare subito il Golfo, ma di avvicinarsi pian piano alla costa, per la notevole presenza di imbarcazioni (*Adagio Italiano*, pp.159).

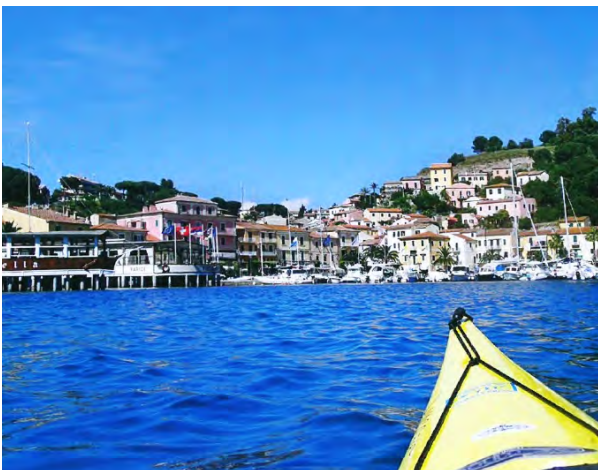


Figura 52 Porto Azzurro

Eccoci al cosiddetto 'mare dell'Umbria', ovvero il lago Trasimeno. Immerso nelle colline boschive e ricche di ulivi, il lago costituisce un elemento assolutamente inaspettato. È testimonianza di diverse comunità di pescatori, mercanti e monaci che anticamente solcavano le sue placide acque, percepite come un luogo sicuro. Oggi, il lago forma parte del Parco Naturale Regionale omonimo, nato per tutelarne la flora, costituita principalmente da canneti, e la fauna, intesa come i pesci lacustri e le numerose specie di volatili che abitano le rive. Dall'imbarcadero di Tuoro, si può osservare un lido caratterizzato dall'installazione 'Campo del Sole', un insieme di 27 statue e colonne creato da artisti internazionali, che acquisisce senso proprio dall'incontro di questi ultimi, della loro cultura e i loro valori. Nella costa settentrionale del lago si consumò una delle battaglie più sanguinose e significative a livello storico: la Battaglia del Trasimeno. Il 21 giugno 217 a.C., l'esercito di Annibale, costituito da 40.000 soldati di diversa nazionalità e dall'ultimo esemplare di elefante sopravvissuto in suolo italiano, si scontrò con i 25.000 guerrieri dell'Impero romano. Questi ultimi, in minoranza e immersi in un'acqua che non conoscevano, furono massacrati dagli avversari, subendo una delle peggiori disfate della storia dell'antica Roma (*Adagio Italiano*, pp.169-171).

Il viaggio in traghetto per raggiungere l'Isola Maggiore, l'unica abitata del lago, parte proprio dal suddetto imbarcadero e dura un'ora; si tratta di un'ora intensa poiché dall'acqua si può osservare il paesaggio umbro da una prospettiva totalmente diversa, più suggestiva rispetto ai tour a piedi. Arrivati al pontile, si entra nella via principale del borgo, con alcune botteghe e caffetterie, esigue come il numero di abitanti durante la bella stagione, che arriva al massimo fino alle trenta unità. Non è difficile incontrare signore che lavorano a maglia, con la tecnica del punto Irlanda. Questa tradizione fu importata nel 1900 da un'artigiana scozzese, la quale fece scoprire alle donne locali un metodo di realizzazione del merletto che fu subito adottato in tutta la regione, per la trasparenza ed evanescenza del prodotto finito (*Adagio Italiano*, pp.172).

Poco più avanti, costeggiando graziose spiagge, si arriva al punto in cui giunse l'imbarcazione di San Francesco, secondo un racconto popolare. Dopo qualche metro, si arriva alla zona più elevata dell'isola, dove troneggia la chiesa di San Michele Arcangelo, con antichi affreschi e una vista meravigliosa sul lago e sugli oliveti che lo circondano. La località insulare offre anche diversi scorci e spazi per rilassarsi o consumare un gustoso picnic. La seconda traversata in traghetto, invece, permette di raggiungere in tempi più brevi Castiglione del Lago, dominato dal forte del Leone, costruito per vigilare sulle strade commerciali locali. Il centro storico presenta una struttura urbana particolare, come richiesto dall'antica e nobile casata Della Corgna, i cui membri furono prima marchesi e poi duchi della cittadina. Vi è anche un percorso che unisce il castello alla villa dei



suddetti nobili, dove si può osservare il lago con tutte le sue isole, ovvero l'Isola Polvese, oggi laboratorio scientifico sostenibile e l'Isola Minore, oltre ovviamente alla Maggiore. Il percorso di ritorno permette di assaporare ancora una volta l'atmosfera di piacevole tranquillità, caratteristica delle zone umide italiane (pp.172-173).



Figura 53 Cartografia dell'itinerario del Lago Trasimeno.

Figura 54 Il lago Trasimeno con l'Isola Maggiore

Fonte : Adagio Italiano, T.C.I

