

TRASPORTI

& cultura

61

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



NUOVE FORME DI TURISMO

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2021
anno XXI, numero 61

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 NUOVE FORME DI TURISMO**
di Laura Facchinelli
- 7 QUALE TURISMO NEL NOSTRO FUTURO PROSSIMO VENTURO?**
di Michelangelo Savino
- 17 NUOVE TENDENZE DEL TURISMO POST COVID-19 E INSEGNAMENTI PER UN TURISMO "SEMPRE MENO DI MASSA"**
di Magda Antonioli Corigliano
- 25 TURISMO E TRASPORTO AEREO: QUALI PROSPETTIVE DOPO LA PANDEMIA DA COVID-19?**
di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello
- 35 IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE: PER I PORTI ITALIANI È ARRIVATA L'ORA (E LE RISORSE) PER LA RIPRESA**
di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti
- 41 CAPUT MUNDI. ROMA DOPO DUE ANNI DI PANDEMIA**
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti
- 47 LA COSTRUZIONE DI UN CAMMINO DI PELLEGRINAGGIO PER SANT'ANTONIO DI PADOVA, DA CAPO MILAZZO E DA GEMONA DEL FRIULI A PADOVA**
di Sabrina Meneghelo e Pompeo Volpe
- 55 VECCHIE STRADE PER NUOVE PRATICHE. IL RUOLO DEI TRACCIATI MINORI NELLE CONFIGURAZIONI FUTURE DEL TERRITORIO VENETO**
di Luca Velo
- 63 TURISMO IN MOVIMENTO. IL CASO DELLA SARDEGNA**
di Cristian Cannaos e Giuseppe Onni

71 PAESAGGI MINERARI IN SARDEGNA E TURISMO
di Nada Beretic

79 USO E RIUSO DEI TRACCIATI FERROVIARI: NUOVE OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO SOSTENIBILE
di Bruno Borri

87 PAESAGGI D'ACQUA E MOBILITÀ LENTA: OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO FLUVIALE SOSTENIBILE
di Francesco Vallerani

93 VIAGGIO SULLE TRACCE DELLA GRANDE GUERRA
di Claudia Pirina

101 TERRITORIO, IDENTITÀ, TURISMO
di Alessandro Bove

cultura

109 LUOGHI DELLA CONSERVAZIONE. LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DI MILANO
di Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

115 LA NARRAZIONE AUDIOVISIVA NEL MARKETING URBANO E TERRITORIALE
di Fabrizio Violante

121 GUIDA AL TURISMO INDUSTRIALE, UN LIBRO DI JACOPO IBELLO
di Laura Facchinelli

125 PER ANTICHE STRADE, UN LIBRO DI MATIJS DEEN
di Giovanni Giacomello

Nuove forme di turismo

di Laura Facchinelli

La pandemia è un fenomeno di portata così vasta e pervasiva e persistente, che i suoi effetti sono destinati a durare per un tempo al momento non definibile, modificandosi in relazione alla situazione sanitaria e alle conseguenti norme per il contenimento del contagio; influenzando lo stato d'animo, le disponibilità economiche e quindi le condizioni di vita delle persone. Il numero scorso della nostra rivista era dedicato alle conseguenze della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione dei trasporti e sulla mobilità. In questo contesto fluido anche il turismo, ovviamente, è investito in pieno e sopravvive, al momento, in un clima di incertezza. Da un lato, i decisori mettono in atto misure volte a recuperare via via la normalità, e molte persone sembrano attendere null'altro che il ritorno al "prima". Dall'altro lato, però, si vanno affermando situazioni e scelte nuove, insolite, impreviste.

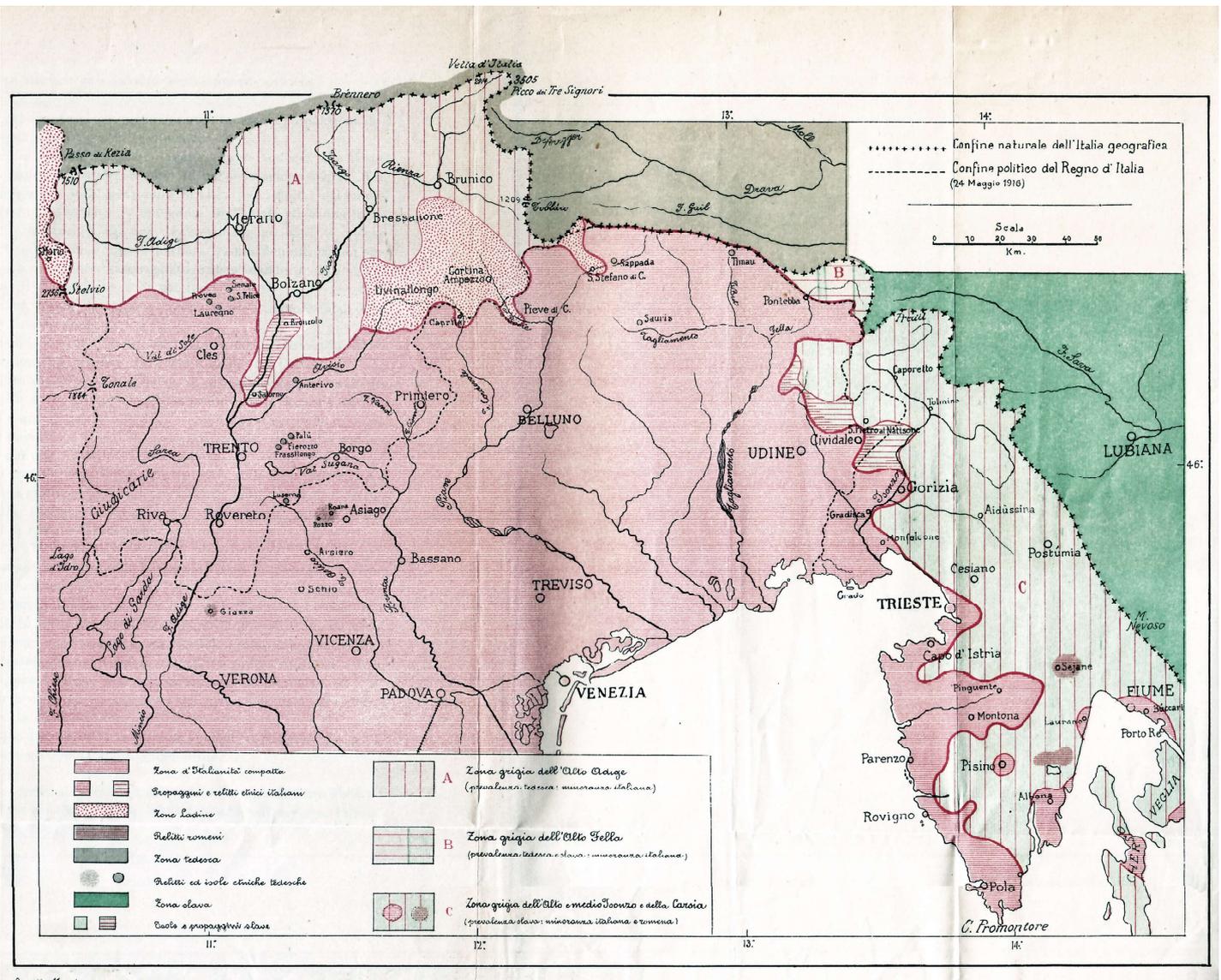
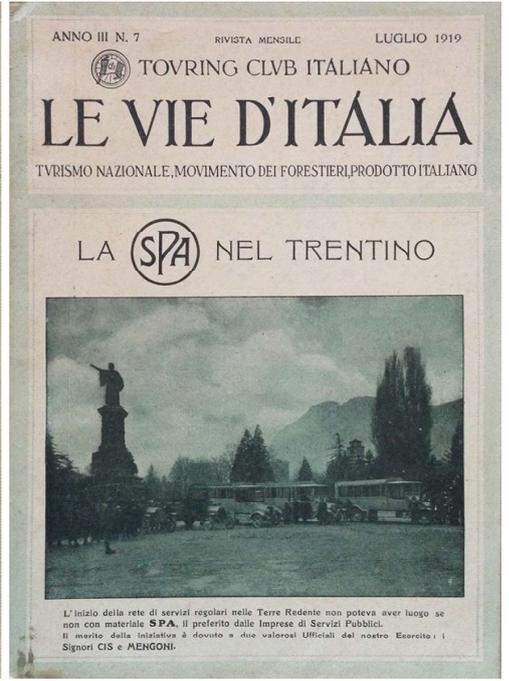
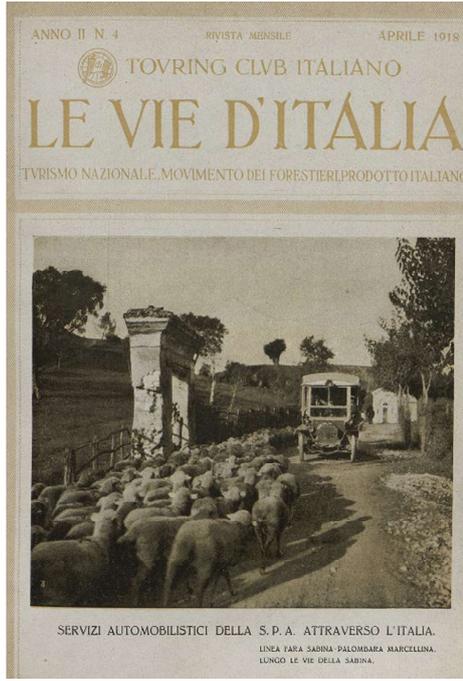
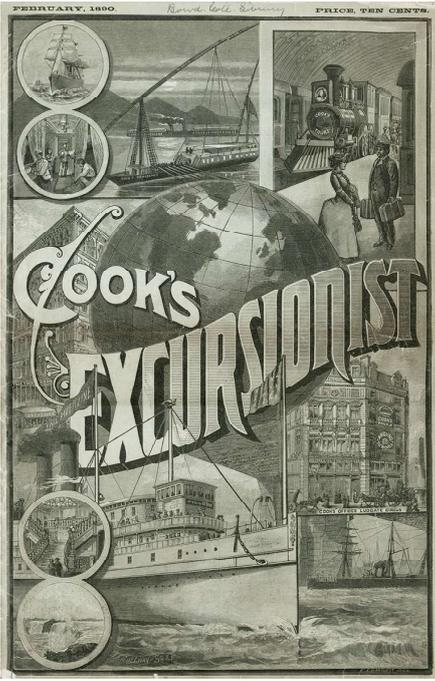
Per le restrizioni conseguenti alla pandemia, sono cambiate le città. Si è creato un vuoto, e non solo per la riduzione dei turisti, ma anche per la diversa organizzazione del lavoro. Un vero e proprio terremoto, che ha portato a una generale riduzione dei servizi di trasporto e ha messo in crisi la rete del commercio e della ristorazione.

Attualmente la situazione del turismo sta migliorando. I viaggi a lunga distanza possono di nuovo fare affidamento sul servizio di trasporto aereo. Anche il turismo via mare sta recuperando la sua vitalità, fondamentale in un Paese come il nostro che ha un grande sviluppo delle coste e diversi porti molto attivi per il movimento dei passeggeri. Nel frattempo, hanno un importante risvolto economico anche le attività di promozione del territorio svolte, presso gli enti locali, per attirare produzioni cinematografiche e televisive. Queste accresceranno, infatti, la popolarità dei luoghi e li renderanno attrattivi nei confronti dei turisti (soprattutto quelli sensibili alle "mode").

Il "turismo di massa" però, oltre a omologare gusti e conoscenze delle persone, provoca effetti negativi in termini di pericolosa congestione delle strade e di impatto ambientale: la smania consumistica che induce a divorare in fretta il maggior numero possibile di luoghi (si pensi ai classici weekend all'estero, agevolati dai voli low cost) provoca infatti inquinamento, e in tal senso è negativa per il pianeta e per il futuro di tutti noi.

Il pericolo di contagio ci ha insegnato ad evitare le folle (e le diffuse banalità) del turismo di massa? In parte, dipende dalla sensibilità del singolo individuo. Ci sono molte opzioni "alternative" alla concentrazione nei soliti luoghi. Un pellegrinaggio, per esempio: tra fede e ricerca di sé attraverso l'atto del camminare. Ci sono moltissime strade secondarie da conoscere. Ci sono aree ex-productive (miniere, per esempio), ora trasformate in percorsi di conoscenza inseriti in ambiti museali. Ci sono sedi ferroviarie abbandonate che sono già state valorizzate, o possono esserlo in futuro per la cosiddetta "mobilità dolce". È possibile persino avventurarsi alla ricerca delle tracce lasciate dalla Grande Guerra. Sono da scoprire i paesaggi d'acqua, apprezzabili sia dal punto di vista naturalistico, sia perché connotano l'identità storica e culturale delle varie aree regionali. Con le nuove formule il "turista" (volto a raggiungere i luoghi noti) può diventare "viaggiatore", capace di vivere nuove esperienze, che fanno crescere.

Particolare interesse riveste per noi la presentazione, in questo numero, della biblioteca Cesare Pozzo di Milano, specializzata per lo studio dei trasporti come fatto rilevante non solo tecnico, ma anche storico, culturale e sociale.



Viaggio sulle tracce della Grande Guerra

di Claudia Pirina

In questo inconsueto momento storico, che ha rappresentato per le comunità e i territori occasione di riflessione sul futuro, quale può essere, per l'architetto, l'utilità di volgere nuovamente lo sguardo verso quel fenomeno, ormai di massa, che ha rappresentato un settore trainante per l'economia del Paese, in forte crescita fino agli anni precedenti alla pandemia?

In nazioni come l'Italia, in cui ogni luogo può essere considerato teatro della storia e della memoria, il repentino mutamento della possibilità di spostamento delle popolazioni causato dalla pandemia, ha evidenziato quanto la promozione turistica dei siti necessiti di profonde riflessioni relative all'assetto delle città, ma anche dei territori più fragili e marginali, nell'intento di promuovere un turismo maggiormente sostenibile che non ne stravolga l'identità, e non mortifichi e annulli un tessuto sociale ed economico diversificato. Provando a offrire risposta a tali istanze, il riconoscimento della necessità di spostare l'attenzione dei turisti dai principali centri attrattori, ha progressivamente portato a politiche di potenziamento di offerte turistiche a tema, che coinvolgano un sempre maggior numero di località valorizzate per le loro peculiari caratteristiche paesaggistiche o architettoniche, o come parte di articolati sistemi (reti) regionali, nazionali o transnazionali.

È in tale direzione che è stata sviluppata, tra le altre, la recente campagna di promozione turistica del Veneto *The Land of Venice*, che si propone di dirottare parte degli ingenti e insostenibili flussi turistici della città di Venezia in quel territorio più ampio che intesse con essa strettissime relazioni, tanto da averne reso possibile la nascita e da renderne possibile, ancor oggi, la sopravvivenza. All'interno del sito dedicato¹, incentrando l'esperienza a partire da uno, o più specifici temi, una serie di itinerari si snodano nella regione – dal

A journey on the traces of the Great War

by Claudia Pirina

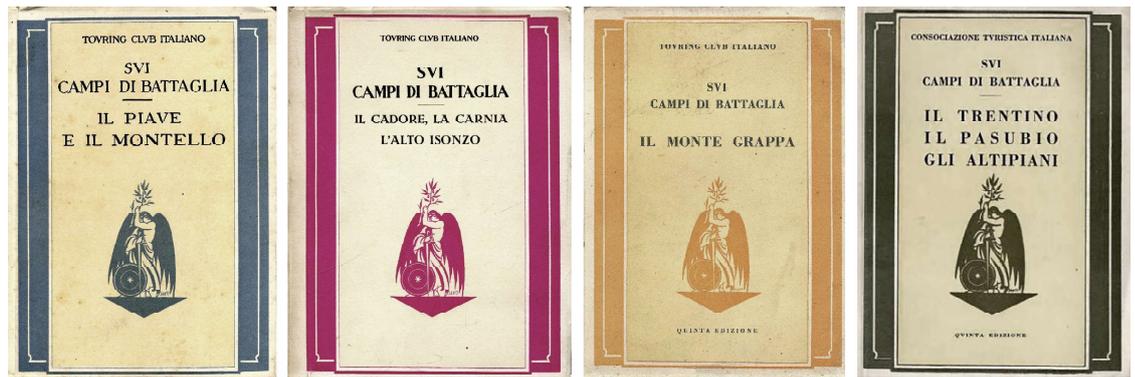
Recognizing that this moment in history offers us the opportunity to reflect upon the possibility of changing the orientation of the tourist phenomenon as a result of the pandemic, this article investigates certain aspects of the relationship between tourism and war. The research is focused on the landscapes in Northern Italy that were the theatre of World War I, and the relationship between tourism and infrastructure. On the one hand, it will review the experience of examples of tourist itineraries traced along the borders that, during wartime, were marked by a dense and continuous web of defensive structures that became the infrastructure in these territories; on the other, it will present the design of itineraries along the network of infrastructures built in the years before World War I, and tasked with handling the logistics of transporting men and goods from behind the frontlines to the battlefields, or infrastructure rebuilt in the years that followed to repair the destruction. The traces left by the conflict in the region, in the form of a palimpsest, are used as a basis to integrate these itineraries into a network of smaller projects that constitute a reception point and, at the same time, to interpret the pre-existing conditions. The goal is to explore the relationships between the physical spaces and the spirit of the places to propose sustainable tourist development in marginal and fragile locations.

Nella pagina a fianco, in alto: Copertina del catalogo di *Viaggio Cook's Excursionist* dell'agenzia di viaggi di Thomas Cook del febbraio 1890; copertine della rivista del *Touring Club Italiano*, *Le Vie d'Italia. Turismo nazionale. Movimento dei forestieri*. Prodotto italiano dell'aprile 1918 e luglio 1919. La copertina del 1919 pubblicizza "L'inizio della rete di servizi regolari nelle terre Redente".

In basso: Carta del Confine naturale dell'Italia geografica e del Confine politico del Regno d'Italia (24 maggio 1916). Da Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana, Reale Società geografica italiana*, Roma, p. 32.

¹ <https://www.veneto.eu/>; <https://www.livinginthelandofvenice.com/>

1 - Alcune copertine delle Guide del Touring Club Italiano della serie *Sui campi di battaglia*.



mare ai monti – toccando città d’arte, ma anche siti naturalistici protetti, con l’obiettivo di intercettare gli interessi di un pubblico composito. Tra questa articolata offerta si può citare come, in Veneto ma non solo, gli anni precedenti alle celebrazioni del Centenario della prima guerra mondiale abbiano costituito l’occasione per proporre esperienze di visita nelle località teatro degli eventi bellici, raccogliendo anche l’eredità di alcune esemplari esperienze europee che hanno dimostrato come questa particolare tipologia di viaggio sia in grado di portare sui territori un consistente numero di turisti nazionali e stranieri.

Dalla guerra al turismo

“La conservazione della viabilità stradale nata in guerra, è un problema cui bisogna volgere fin d’ora lo sguardo, per studiarlo con preveggenza. [...] Qual è la sorte che attende dopo guerra tante strade così belle, tante mulattiere così eccezionali, se un organico sistema di provvedimenti conservativi non è studiato fin da ora e non ne viene predisposta l’immediata applicazione per quando cesseranno le ostilità? [...] Quale selezione fare tra ciò che è da conservare e ciò che conviene abbandonare? [...] Queste sono le domande che pongo per cominciare a raccogliere un po’ di materiale che snelli i quesiti fondamentali, che dia all’opera futura un indirizzo. [...] Sarò perciò grato a chiunque vorrà inviare idee, insegnamenti, proposti, proposte.”²

Con queste parole, scritte durante gli ultimi mesi di guerra, l’allora direttore del Touring Club Italiano Luigi Vittorio Bertarelli dimostra occhio attento e lungimirante, non tanto interessato all’osservazione delle condizioni esistenti, ma al progetto di un futuro capace di superare gli eventi secondo una visione proiettiva.

2 Bertarelli L.V. (1918), “Strade e mulattiere militari dopo guerra. Punti interrogativi”, *Le Vie d’Italia, Touring Club Italiano*, anno II, n.5, maggio, pp. 257, 261, 262.

Dagli studi relativi alla nascita del turismo, emerge con chiarezza quanto la relazione tra turismo e guerra rappresenti, non solo nel continente europeo³, uno specifico ramo che si è evoluto nel tempo. Interrogando oggi i motori di ricerca internet, è facile infatti riscontrare come il turismo di guerra rappresenti una specifica offerta che integra, alla visita di località segnate da più o meno recenti conflitti, la proposta ‘turistica’ in luoghi attualmente in guerra. Se in taluni casi i viaggiatori sono semplicemente interessati alla visita di alcune specifiche località nonostante queste si trovino in condizioni di precaria sicurezza, in altri sono specificamente interessati a ‘vacanze a tema militare’ che consentano di fare diretta esperienza dei conflitti. Specifiche agenzie offrono pacchetti turistici che, a fronte di ingenti somme, promettono di portare i clienti “nei luoghi dove nascono le notizie”⁴. Se può apparire singolare l’interesse verso questo tipo di esperienza, può essere interessante interrogarsi sulle differenze tra le attuali proposte⁵ e i viaggi organizzati durante

3 Interessanti sono gli studi relativi all’esperienza delle proposte turistiche presenti nel famoso catalogo *The Excursionist* pubblicato da Thomas Cook nella seconda metà del XIX secolo. Tra i viaggi inclusi nel catalogo infatti, la meta degli Stati Uniti prevedeva escursioni sui campi di battaglia della Guerra di Secessione (1861-1865) con partenza da Liverpool e da Glasgow. D’altronde, proprio negli Stati Uniti, a partire dal 1890 verrà inaugurata la stagione dei *National Military Park, National Battlefield, National Battlefield Park e National Battlefield Site* per promuovere la visita dei “siti in cui sono state combattute battaglie storiche sul suolo americano durante i conflitti armati che hanno plasmato la crescita e lo sviluppo degli Stati Uniti”.

4 Da “War Zone Tour”, fondata nel 1993 (<https://warzonetours.com/>). Altri esempi sono: <https://www.tacticalhistory.it/>; <https://www.sovietours.com/>; https://www.wildfrontierstravel.com/en_GB; <https://untamedborders.com>; <http://www.hinterlandtravel.com/>; <https://www.sulleormedellastoria.it/it/press/turismo-grande-guerra.html>; <https://www.battlefieldjourney.com/>; <https://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr>; <https://www.britishlegion.org.uk/get-involved/remembrance/remembrance-travel>.

5 In alcuni casi queste ‘speciali’ agenzie di viaggio

gli anni del primo conflitto mondiale. Testi relativi alle descrizioni della nascita e sviluppo del turismo nelle località del nord Italia tra la fine dell'800 e i primi vent'anni del 900⁶ presentano infatti una serie di dati relativi alla progressiva diminuzione dell'afflusso turistico dei viaggiatori dell'aristocrazia durante gli anni del conflitto, e alla conseguente perdita economica corrispondente. Nonostante le difficoltà rappresentate dagli eventi in corso, anche per sopperire a tale carenza, proprio in quegli anni muoverà tuttavia i primi passi lo sviluppo del turismo di guerra promosso dalle nazioni attraverso strategie di propaganda di intento politico che intendevano mitizzare ed estetizzare la guerra stessa⁷. Sarà proprio negli anni del conflitto che corrispondenti statunitensi di guerra si recheranno in Europa a documentare la condizione dei territori, preparando già il campo alle proposte turistiche da offrire ai connazionali immediatamente al termine delle ostilità⁸.

In Italia già nel 1917 verrà pubblicata una serie cartografica di 50 tavolette con il titolo di *Guerra italoaustriaca 1915-16-17: carta d'Italia e regioni limitrofe alla scala di 1:100.000*⁹ che rappresentava i territori italiani e nemici di confine con l'indicazione di opere militari esistenti e di progetto e, lo stesso anno, inizierà a essere pubblicata la rivista *Le vie d'Italia. Turismo nazionale. Movimento dei Forestieri. Prodotto Italiano*. Le pagine della rivista di quegli anni pubblicheranno immagini che mostrano una condizione del paese apparentemente estranea al conflitto e, già dall'aprile del 1918, si occuperanno di promuovere la fondazione di un Ufficio del Turismo Nazionale, osservan-

do l'esperienza dei vicini francesi. Qualche mese più tardi, nel 1919, verrà istituito l'Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT) con il compito di promuovere il turismo di guerra, mentre alla fine degli anni Venti la serie di guide *Sui campi di battaglia*¹⁰ uscirà con lo scopo di celebrare i luoghi teatro della Grande Guerra. Le guide contenevano itinerari automobilistici attraverso le zone più famose e più gloriose della guerra che avevano l'intento (generalmente politico) di portare i turisti sui luoghi di grandi gesta patriottiche. Se la pubblicazione delle guide turistiche sui campi di battaglia proseguirà ininterrottamente fino ai giorni nostri, è negli ultimi decenni che questo tipo di turismo assumerà nuovi contenuti in relazione con lo sviluppo del fenomeno del turismo esperienziale e storico¹¹.

Al fine di indagare alcune delle possibilità fornite da questo tipo di esperienza, di seguito si affronteranno due specifiche modalità di intervento che esplorano possibilità di relazione tra reti infrastrutturali e turismo. Da un lato si riporterà l'esperienza di esempi di percorsi turistici che ripercorrono quelle linee di confine che – nonostante la condizione attuale non sempre sia in grado di evidenziarlo – nel periodo bellico erano segnate da una fitta e continua rete di opere difensive che infrastrutturavano i territori; dall'altro sarà proposto il lavoro di progetto di itinerari che insistono sulla rete di infrastrutture realizzate negli anni precedenti al primo conflitto mondiale per assolvere alla funzione logistica di trasporto di uomini e merci dalle retrovie ai campi di battaglia, o di infrastrutture riattate negli anni seguenti per far fronte alle distruzioni provocate¹².

sono fondate da ex reporter di guerra, che vantano in tal senso una certa esperienza logistica.

6 Mariotti A. (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, Zanichelli.

7 Secondo tale strategia "nel 1916 il Conseil supérieur du tourisme francese era già all'opera per programmare le iniziative da attuarsi per rilanciare il settore una volta terminate le ostilità". Tizzoni E. (2013), "Turismo di guerra, turismo di pace: sguardi incrociati su Italia e Francia", *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, n. 15, 3, consultabile in http://www.studistorici.com/2013/10/29/tizzoni_numero_15/.

8 Tali resoconti saranno anche pubblicati in volumi o riviste. Ne sono un esempio: Whitney W. (1916), "Italy in the War Is a Wonderful Spectacle", *New York Times*, 12, novembre; Kipling R. (1917), *La guerra nelle montagne. Impressioni del fronte italiano*, Casa ed. Risorgimento, Milano; S.A. (1917), "Au champ de bataille de l'Ourcq", *Le Figaro*, 28 settembre. Il numero annuale di turisti provenienti dagli Stati Uniti, pari a circa 246.000 nel 1913 e poi precipitato a 65.000 nel 1915 e a 25.000 nel 1917, risalì a 91.000 già nel 1919. S.A. (1925), *Revue d'économie politique*, p. 18.

9 Edita da Touring Club d'Italia.

10 Solo per citare alcune opere: ENIT (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Roma; TCI (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Touring Club Italiano, Milano; TCI (1928), *Sui campi di battaglia: guida storico-turistica*, Touring Club Italiano, Milano.

11 Numerose pubblicazioni si occupano di questi temi. Citiamo ad esempio: Paloscia F. (1994), *Storia del turismo nell'economia italiana*, Petrucci, Città di Castello; Battilani P. (2003), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna; Boyer M. (2005), *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXe siècle, L'Harmattan*, Paris; Berrino A. (2011), *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna; Tizzoni E. (2013) op. cit.; Marzo M. (2014), "A Wonderful Spectacle", in Bergamo M., Iorio A. (a cura di) (2014), *Strategie della memoria. Architettura e paesaggi di guerra*, Aracne editrice, Roma.

12 Il progetto è esito di un lungo lavoro di ricerca iniziato con la collaborazione all'interno di alcuni corsi di progettazione del prof. Alberto Ferlenga e successi-

Infrastruttura e turismo: confini

Un interessante volumetto pubblicato nel 1917 raccoglie una serie di conferenze tenute nel 1916 presso la Reale Società Geografica Italiana. Il volume, intitolato *Pagine geografiche della nostra guerra*, affronta in modo sistematico il tema del confine nord orientale d'Italia nell'intento di dimostrare "come tutta la parte della grande cerchia alpina, che manda le sue acque all'Adriatico, sia italiana, e come il confine geografico, scientificamente indiscutibile, dell'Italia fisica, sia appunto la linea di cresta, che separa le acque scendenti all'Adriatico da quelle che volgono al Mar Nero"¹³. Attraverso una serie di saggi incentrati sulle specifiche porzioni di tale confine cosiddetto naturale, si intende, in qualche modo, individuare nella sua conquista una sorta di giustificazione al conflitto in atto.

Al di là del possibile interesse nell'esaminare i tracciati minuziosamente indicati nelle tavole contenute al suo interno, il testo può essere oggi riletto con l'obiettivo di riflettere sul tema del confine, ponendo l'attenzione sulla storia e la memoria del mutamento del suo tracciato a seguito (o durante) la Prima guerra mondiale, inserendolo in un contesto più ampio ai fini di un suo possibile utilizzo in forma turistica. Se l'andamento del confine nazionale può essere letto come espressione di astratti tracciati politici che si sono susseguiti nel tempo secondo logiche di alterni poteri, la sua conformazione fisica ha influito infatti (e tuttora influisce) sulla condizione degli abitanti di queste terre dalle peculiari caratteristiche. In una dimensione ancor più generale i confini rappresentano inoltre un elemento di costruzione dell'identità europea, se inseriti in una scala di interesse transnazionale¹⁴.

Concentrando l'attenzione sul confine na-

vamente approfondito in due assegni di ricerca, nella curatela (in collaborazione con Marco Mondini, Marzio Favero e Monica Celi) del Memoriale della Grande Guerra di Montebelluna (MeVe), nella stesura del volume *Dietro il paesaggio della Grande Guerra* edito da LetteraVentidue, di alcuni saggi e nella partecipazione a convegni nazionali e internazionali.

13 Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana*, Reale Società geografica italiana, Roma, p. 4.

14 Si cita, in forma di esempio, l'esperienza della *European Green Belt* che insiste sulle aree di confine derivanti dallo smantellamento della 'cortina di ferro' a seguito della fine della Guerra Fredda. Per un approfondimento si rimanda a Pirina C., Comi G. (2021), *Reimmaginare il bordo. Il confine come opportunità*, Maggiori Editore.

zionale nord orientale d'Italia e sulle vicende relative alla Grande guerra, è interessante annotare come il tracciato di questa 'linea' abbia costituito struttura di base per la predisposizione di percorsi turistici che, insistendo approssimativamente sull'andamento dei sistemi difensivi su cui si attestavano i due contrapposti eserciti, intercetta e racconta i luoghi del conflitto. Secondo tale logica, nel 1993 numerose opere fortificate dal Passo dello Stelvio alla Marmolada furono rese accessibili ai visitatori e inserite all'interno di un itinerario di visita, denominato *Sentiero della Pace*. Avviato dalla Provincia autonoma di Trento a partire dal 1986, il percorso si sviluppa seguendo la linea del fronte italo-austriaco del settore occidentale, "collegando tra loro le vette dei ghiacciai ai fondovalle alpini e creando un'ampia rete di sentieri che consente all'escursionista di raggiungere forti, capisaldi, tagliate vallive, strade militari, trincee approntati dall'esercito italiano ed austro-ungarico durante il Primo conflitto mondiale"¹⁵.

Se le politiche di sviluppo turistico sul tema della Grande Guerra in tutte le regioni interessate dal conflitto hanno conosciuto una stagione di grande sviluppo in occasione del centenario, ancor oggi l'interesse verso tali esperienze continua ponendo l'accento sulla simbolica missione di "collaborazione e riconciliazione tra popoli un tempo in contrasto"¹⁶. Il caso del *Sentiero della pace dalle Alpi all'Adriatico*, per esempio, riunisce il patrimonio, gli enti e le persone presenti lungo l'allora Fronte isontino dal Rombon a Duino. Il progetto del sentiero, avviato nel 2011 come *Sentiero della pace nell'Alto Isonzo* attraverso una serie di successive politiche locali delle singole nazioni, si è successivamente avvalso del sostegno della Comunità europea per la promozione di attività transfrontaliere attraverso il progetto *Pot miru/Via di Pace*¹⁷. Le attività di collaborazione tra paesi, inizialmente promosse da regione Friuli-Venezia-Giulia e Slovenia tramite l'offerta di pacchetti di itinerari illustrati in occasione del centenario, sono proseguite quindi fino a oggi attraverso il sostegno di ulteriori

15 http://www.trentinograndeguerra.it/context.jsp?ID_LINK=310&area=101#lightbox%5Bset%5D/2/. Per maggiori approfondimenti si rimanda al volume a cura di Claudio Fabbro, *La Grande Guerra e il Sentiero della Pace*, Reverdito, Trento 2016.

16 <http://www.potmiru.si/ita/>

17 Il progetto transfrontaliero, in vigore dall'ottobre 2012 all'aprile 2015, ha consentito di inaugurare l'itinerario nel marzo 2015.

finanziamenti europei¹⁸ che hanno portato al premio come progetto europeo dell'anno nel 2020.

Citiamo in ultimo l'esperienza del progetto *Ta Pum*, avviata sempre negli anni a cavallo del centenario¹⁹, che propone oggi due itinerari, di cui uno ricalca quasi interamente i tracciati dei due precedenti esempi, integrandoli in un percorso complessivo che insiste approssimativamente sulla linea del confine bellico del 1917, precedente alla disfatta di Caporetto.

Infrastruttura e turismo: sulle tracce della Grande Guerra

Se il tema del confine offre l'opportunità di rivolgere lo sguardo verso programmi e progetti di respiro internazionale, anche a livello regionale si sono moltiplicate esperienze di proposte di itinerari che, talvolta, sono andati a definire la pratica dei cosiddetti musei diffusi, il cui interesse risiede nella possibilità di tessere racconti capaci di coniugare la grande storia con le microstorie, gli eventi fondanti per la nazione con quelli importanti per la definizione delle tradizioni locali²⁰. La loro organizzazione prevede essenzialmente l'individuazione di punti salienti per il racconto, e parallelamente la selezione di itinerari di visita che li connettono. Ciò che tuttavia non sempre risulta chiaro o coerente sono le ragioni di queste scelte. Si è proceduto allora ad avviare una ricerca che indagasse possibili modalità di organizzazione e definizione di nuovi itinerari, che insistessero sulle tracce delle infrastrutture realizzate in occasione del primo conflitto mondiale nel nord est d'Italia, a partire da un esteso lavoro di mappatura, convogliato anche all'interno della curatela del Memoriale della Grande guerra di Montebelluna. La ricerca ha preso le mosse dalla considerazione che l'opera di trasforma-

zione del paesaggio causata dall'evento bellico potesse essere interpretata seguendo tre successive fasi: l'infrastrutturazione e preparazione del teatro di battaglia e delle retrovie; le distruzioni; la ricostruzione di città, paesaggi e infrastrutture.

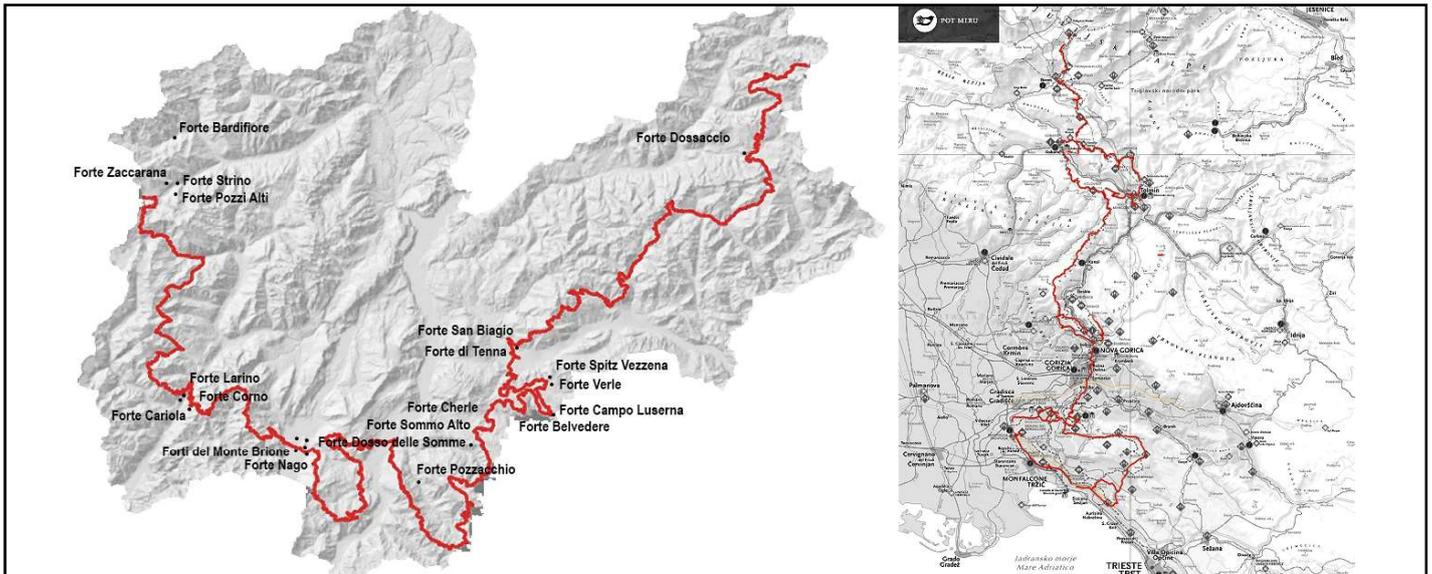
Negli anni precedenti al conflitto, la costruzione di una fitta rete di infrastrutture consentì infatti il collegamento dei campi di battaglia, e delle prime linee, con le retrovie che ne costituivano l'elemento vitale, e rendevano possibile l'abitare in luoghi impervi e inospitali. Tali infrastrutture oggi costituiscono spesso base per le principali linee di sviluppo dei territori, rappresentando pertanto materiale prezioso per promuoverne la valorizzazione. A una cospicua fase di ricerca d'archivio, di analisi, di georeferenziazione di antiche mappe e di restituzione grafica è seguita la proposta di alcuni progetti di itinerari turistici capaci non semplicemente di collegare luoghi rilevanti per il racconto della storia degli eventi, o per la presenza di resti di manufatti difensivi, ma di proporre sequenze spaziali in grado di costruire un modo di raccontare e di guidare la lettura, incrociando modalità tipiche di utilizzo dei luoghi con racconti strategici di eventi.

Intervenire con il progetto nei paesaggi bellici significa infatti affinare lo sguardo nell'intento di operare – attraverso un processo di sintesi – una iniziale decostruzione necessaria per riconoscere quei segni ancora presenti nei luoghi, per integrarli con invisibili memorie racchiuse ormai solo all'interno dei materiali d'archivio. Tali segni costituiscono una sorta di palinsesto al quale sovrapporre nuovi elementi capaci di costruire e articolare una tensione tra antico e contemporaneo per non spezzare il filo della tradizione, bensì consolidarlo. Lungo i nuovi itinerari proposti, una rete di piccoli progetti costituisce punto di accoglienza e, al tempo stesso, di interpretazione di condizioni preesistenti. Tali interventi possono essere associati o meno al restauro di porzioni di infrastrutture difensive ancora esistenti, come le frammentarie tracce residue di trincee, gallerie o baraccamenti, o i più consistenti resti di forti. Il progetto del nuovo dialogo così con le tracce di preesistenti interventi che rappresentano "la spinta a far viaggiare la mente verso un tempo indefinito, lontano, remoto per soddisfare l'aspirazione all'infinito, a qualcosa che si perde in una lontananza temporale o spaziale di cui si smarrisce la misura. [...] Nel rudero noi continuiamo a vedere, anche se compromesso, un ordine mirabile di rapporti. Malgrado la mancanza di alcune parti infatti la completezza dello spartito, dell'armonia

18 Il progetto *The Walk of Peace from the Alps to the Adriatic – Heritage of the First World War* è stato candidato nel 2016 per l'inserimento nella lista del Patrimonio dell'Unesco (<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/6077/>). Successivamente ha ottenuto finanziamenti attraverso il progetto Interreg Italia-Slovenia *Walk of Peace*, (<https://www.facebook.com/InteractEU/videos/289131532532130/>).

19 <https://www.tapum.it/>

20 Tra gli altri si citano: <http://www.itinerarigrandeguerra.it/>; <http://www.ecomuseograndeguerra.it/veneto/>; <https://www.turismofvg.it/GrandeGuerra/>; <http://www.turismovallecamonica.it/it/content/sulle-tracce-della-guerra-bianca>; <https://www.paesaggi-deltrentino.it/i-paesaggi-di-guerra-di-lavarone-2/>; <https://www.visittrentino.info/it/guida/da-vedere/grande-guerra>



2 - Tracciati del Sentiero della Pace (sx) e del progetto Pot miru/Via di Pace (dx). Rielaborazione grafica dell'autore.

musicale, noi percepiamo quella condizione patetica dell'edificio che lo porta a diventare quasi elemento di natura, quasi geografia"²¹.

In prospettiva

Nell'incipit del libro *Se Venezia muore* Salvatore Settis afferma che "in tre modi muoiono le città: quando le distrugge un nemico spietato [...]; quando un popolo straniero vi si insedia con forza, scacciando gli autoctoni e i loro dei [...]; o, infine, quando gli abitanti perdono la memoria di sé, e senza nemmeno accorgersene diventano stranieri a se stessi, nemici di se stessi". Alla perdita di memoria, causata da amnesia collettiva, associa una perdita di dignità che sopraggiunge quando, in modo lento e malfermo, cala l'oblio a causa dell'indifferenza. Estendendo queste riflessioni ai luoghi talvolta marginali cui la ricerca si riferisce, si potrebbe affermare che, nei paesaggi teatro della Prima Guerra Mondiale, questi tre 'modi' coesistano. Alle distruzioni e sostituzioni di popoli direttamente conseguenti agli eventi bellici e ai trattati di pace si è andata sommando nel tempo una progressiva perdita di memoria originata da una sempre maggiore distanza temporale.

Occuparsi oggi del patrimonio materiale e immateriale della Prima Guerra Mondiale, ma in generale del lascito di tutti quegli eventi dirompenti che hanno segnato le sorti dei territori nei quali operiamo come architetti, significa riappropriarsi di una memoria culturale collettiva, nella consapevolezza della necessità di riannodare le fila tra spazi fisici

e anima dei luoghi. L'opporci all'indifferenza dell'oblio può essere riconosciuta come sorta di garanzia per il futuro di territori che necessitano di risposte a problemi di spopolamento, e che riconoscono nel turismo un'opportunità di sviluppo. Tuttavia, come d'altronde la recente pandemia ha largamente dimostrato, perché lo sviluppo turistico di luoghi marginali e fragili sia sostenibile, il suo incremento deve necessariamente essere integrato con politiche rivolte al potenziamento di un tessuto sociale, produttivo ed economico che continui a tramandare proprio quei valori che attraggono il turista stesso. In secondo luogo, perché questi luoghi possano essere ritenuti attrattivi nel tempo, è generalmente importante inserirli all'interno di reti nazionali, o addirittura transnazionali, capaci di assolvere a un compito ancora più rilevante, non solo di valorizzazione di risorse e patrimoni locali, ma di promozione di un'identità europea.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

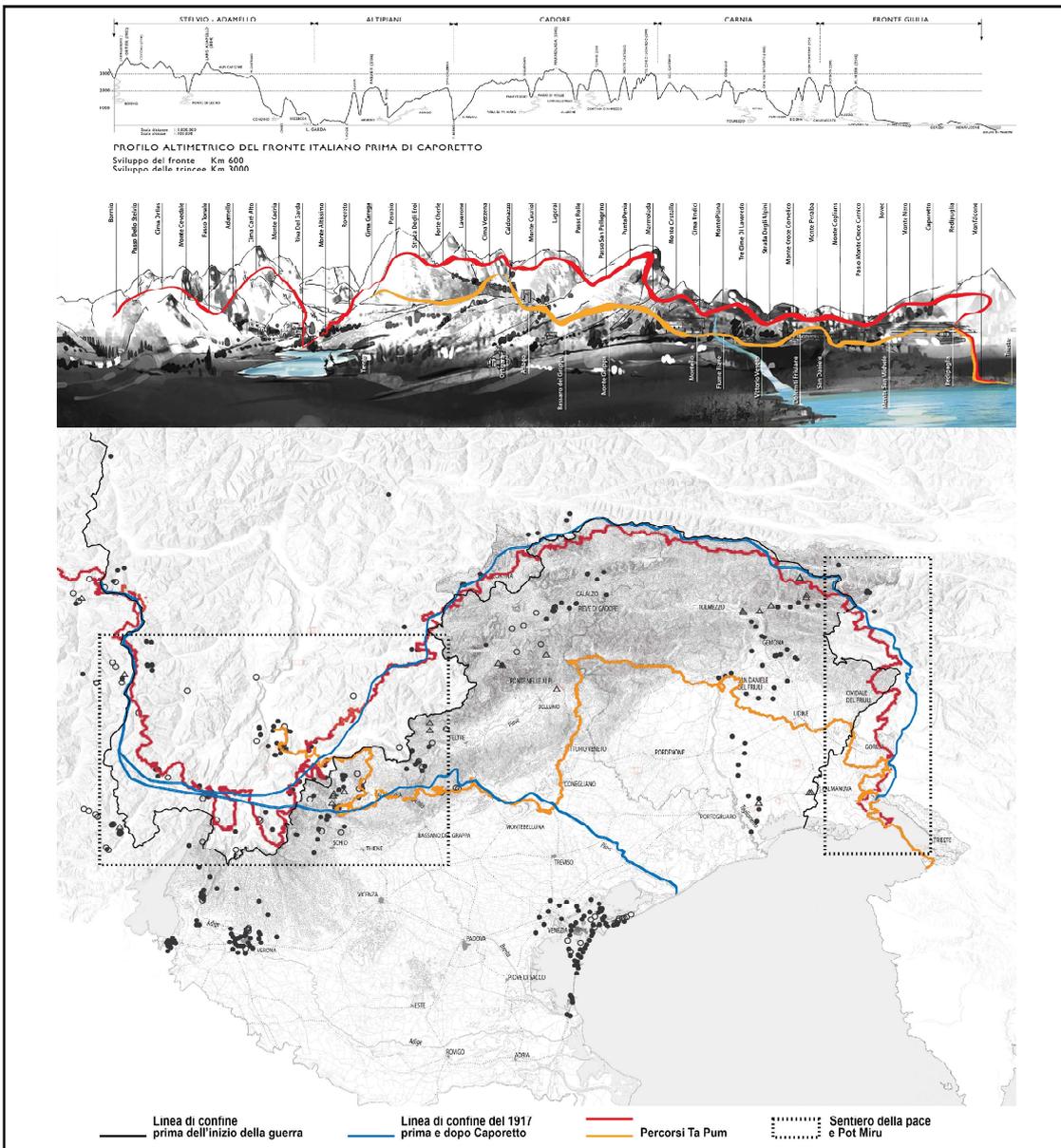
Baratta M. et al. (1917), *Pagine geografiche della nostra guerra: raccolta delle conferenze tenute nell'anno 1916 alla Reale Società geografica italiana*, Reale Società geografica italiana, Roma.

Battilani P. (2003), *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna.

Berrino A. (2011), *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna.

Bertarelli L.V. (1918), "Strade e mulattiere militari dopo guerra. Punti interrogativi", *Le Vie d'Italia, Touring Club Italiano*, anno II, n.5, maggio, pp. 257-262.

21 Venezia F. (2006), *La natura poetica dell'architettura*, Giavedoni editore, Pordenone, pp. 26, 16.



3 - Il progetto dei percorsi *Ta Pum*. Confronto con il profilo altimetrico del fronte italiano prima della Battaglia di Caporetto del 1917 e con le linee di confine prima e dopo la battaglia. Elaborazioni grafiche dell'autore.

ENIT (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Roma.

Fabbro C. (2016), *La Grande Guerra e il Sentiero della Pace*, Reverdito, Trento.

Kipling R. (1917), *La guerra nelle montagne. Impressioni del fronte italiano*, Casa ed. Risorgimento, Milano.

Mariotti A. (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, Zanichelli.

Marzo M. (2014), "A Wonderful Spectacle", in Bergamo M., Iorio A. (a cura di) (2014), *Strategie della memoria. Architettura e paesaggi di guerra*, Aracne editrice, Roma.

Masetti C. (a cura di) (2018), *Dalla mappa al Gis - 4*, Ladgeo Caraci.

Paloscia F. (1994), *Storia del turismo nell'economia italiana*, Petrucci, Città di Castello.

Pirina C. (2020), *Dietro il paesaggio della Grande Guerra*, LetteraVentidue, Siracusa.

Pirina C., Comi G. (2021), *Re-immaginare il bordo. Il confine come opportunità*, Maggioli Editore.

S.A. (1917), "Au champ de bataille de l'Ourcq", *Le Figaro*, 28 settembre.

TCI (1927), *I campi della gloria: itinerario illustrato delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento*, Touring Club Italiano, Milano.

TCI (1928), *Sui campi di battaglia: guida storico-turistica*, Touring Club Italiano, Milano.

Tizzoni E. (2013), "Turismo di guerra, turismo di pace: sguardi incrociati su Italia e Francia", *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, n. 15, 3.

Venezia F. (2006), *La natura poetica dell'architettura*, Givadedoni editore, Pordenone.

Whitney W. (1916), "Italy in the War Is a Wonderful Spectacle", *New York Times*, 12, novembre.