

Studi e Ricerche socio-territoriali

ISSN: 2037-6340

* AMBIENTE * ECONOMIA * GEOGRAFIA * POLITICA

12-2022 Fasc. unico



Associazione Culturale



Studi e Ricerche socio-territoriali

Publicazione Semestrale

Registrazione presso il Tribunale di Napoli n. 16 del 26 Febbraio 2010

Editore

Associazione Culturale “Sviluppo e Benessere Onlus”

Via Posillipo, 69/28 - 80123 Napoli

Direttore Responsabile e Scientifico

Nicolino Castiello

Co-Direttori

Guido Lucarno, Dionisia Russo Krauss

Comitato Scientifico

Salvatore Cannizzaro (Università di Catania), Franco Farinelli (Università di Bologna), Carmelo Formica (Università di Napoli Federico II), Andrea Riggio (Università di Cassino), Dionisia Russo Krauss (Università di Napoli Federico II), Michael Samers (University of Kentucky -USA-), Silvino Salgaro (Università di Verona), Mauro Sciarelli (Università di Napoli Federico II), Domenico Trischitta (Università di Messina)

Consulenti Scientifici

Franco Adamo (Università di Piemonte Orientale), Fabio Amato (Università di Napoli “L’Orientale”, Vincenzo Aversano (Università di Salerno), Filippo Bencardino (Università del Sannio), Caterina Cirelli (Università di Catania), Giovanna Maria Perfetto Desantis (Università di Perugia), Gino de Vecchis (Università di Roma La Sapienza), Giuseppe Di Taranto (Università di Roma Luiss), Marize Duarte (Universidade do Estado do Pará - Belém), Nunzio Famoso (Università di Catania), Franco Farinelli (Università di Bologna), Michele Fatica (Università di Napoli l’Orientale), Giancarlo Fonseca (Università di Cassino), Maria Laura Gasparini (Università di Napoli Parthenope), Ugo Leone (Università di Napoli Federico II), Elio Manzi (Università di Palermo), Ernesto Mazzetti (Università di Napoli Federico II), Alberto Melelli (Università di Perugia), Leonardo Mercatanti (Università di Palermo), Paolo Pegorer (Università di Trieste), Maria Giovanna Riitano (Università di Salerno), Giancarlo Santoprete (Università di Pisa), Giuseppe Scanu (Università di Sassari), Guglielmo Scaramellini (Università di Milano), Rosario Sommella (Università di Napoli l’Orientale), Salvatore Strozza (Università di Napoli Federico II), Maria Chiara Zerbi (Università di Milano)

Comitato di Redazione: Nadia Matarazzo, Federica Monteleone, Luca Salvati, Francesca Sorrentini.

Associazione Culturale “Sviluppo e Benessere onlus”

Studi e Ricerche socio-territoriali

12(2022), Fascicolo Unico

Ai fini della valutazione ANVUR, *Studi e Ricerche socio-territoriali* rientra tra le Riviste Scientifiche Italiane dell'area 11 (Geografia), Fascia B (classificazione provvisoria perché nata dopo il 2008).

Napoli, 2022

Né il Direttore Responsabile né il Direttore Scientifico né gli Autori sono responsabili dell'uso che dovesse essere fatto delle informazioni contenute nel seguente fascicolo.

Gli scritti proposti in pubblicazione in Studi e Ricerche socio-territoriali, prima di essere accettati e inclusi nella sezione articoli, sono soggetti ad una duplice revisione scientifica, la prima da parte della redazione, per stabilirne la congruità col profilo editoriale, e la seconda da due revisori esterni a doppio cieco; i pareri espressi da questi ultimi sono vincolanti per la pubblicazione.

L'autore o gli autori, con l'atto della presentazione della ricerca da sottoporre al vaglio della redazione e dei referee per la pubblicazione in questa rivista, si assumono la responsabilità di quanto riportato nel testo, ne attestano l'originalità ed espressamente sollevano la Direzione da ogni responsabilità penale e civile nonché da quella relativa alla legge n. 633 del 22 Aprile 1941 scaturiente da plagio o da altri reati da essi commessi in materia di diritto d'autore. Allo stesso tempo, gli stessi autori liberano la Direzione dal compito di effettuare qualsivoglia indagine preventiva tesa ad accertare la paternità dello scritto.

Direzione: direzione@studiericerche.org

Redazione: redazione@studiericerche.org

redazionerivistastudi@gmail.com

ISSN cartaceo 2037-6340 ISSN on-line 2239-8236

Impaginazione: Melluso Anna

Via Comunale Vecchia, 79G - 80126 Napoli.

Finito di stampare il 12.4.2023

**La riconversione delle infrastrutture ferroviarie dismesse:
il caso della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo**

ANDREA STUCCHI*

Abstract

This contribution aims to illustrate the changes that occur in the area when a railway branch is decommissioned by specifically analyzing the case of the Brescia - Iseo - Edolo railway. Often we tend to think that the abolition of a railway line is synonymous with decadence, the conclusion of a positive cycle, given that in the absence of appropriate conversion policies we progressively move towards the abandonment and degradation of previously exploited areas often very much flourishing, but when the main objective of the administrations is an accurate territorial planning, the reconversions of the former railway areas can be extremely positive, given that new relationships are created between the population and the local territory. The Brescia - Iseo - Edolo railway has always been very close to the needs of the area in which it runs and every historical phase has seen changes in its infrastructures. Over the decades, the reconversion of the disused route of the Brescia - Iseo section has certainly represented a positive example of proper administration of the local area, because it has made it possible to enhance numerous areas otherwise destined for abandonment with excellent results. We will observe how, thanks to an in-depth territorial analysis accompanied by numerous photographs and the support of numerous orthophoto images and 1:10.000 CTR maps provided by the Lombardy Region, the intervention of local authorities and private initiatives have led to an effective reconversion of the former site, which has changed its original functions and left room for artisanal and industrial activities, or, more simply, for cycle and pedestrian itineraries that allow further tourist enhancement of the Brescia area. We will also analyze in detail the reconversion of a former industrial connection inside the city of Brescia not yet

* Cultore della Geografia presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Brescia, e-mail: andreastucchi@istitutogolgebrescia.edu.it - stucchiandrea.1988@libero.it.

completely reconverted to highlight what happens when the redevelopment of urban areas. it is only partial.

Keywords: disused railway, reconversion, territorial changes, orthophotos, cartographic reworking, enhancement of the territory.

1. *Introduzione*

L'obiettivo del presente contributo è quello di illustrare i grandi mutamenti che avvengono sul territorio quando un ramo ferroviario viene dismesso prendendo come esempio di analisi” il caso della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo, nota ferrovia della Lombardia Orientale. Spesso si tende a pensare che la soppressione di una linea ferroviaria sia sinonimo di decadenza territoriale, di conclusione di un ciclo positivo, dato che in assenza di apposite politiche di riconversione ci si avvia progressivamente verso l'abbandono di aree precedentemente sfruttate in molti casi anche fiorenti. In ambito urbano tutto ciò può portare addirittura alla formazione di zone malfamate dominate dalla microcriminalità, mentre nelle aree rurali si incorre nel rischio del degrado ambientale, specialmente quando i binari non vengono immediatamente rimossi e le infrastrutture ausiliarie (stazioni, fermate e caselli) non sono sottoposte ad un'opportuna conversione/riqualificazione.

Gli scenari negativi in caso di dismissione possono quindi essere molteplici, ma quando l'obiettivo principale delle amministrazioni è un'accurata pianificazione territoriale, le riconversioni delle ex aree ferroviarie possono essere di impulso estremamente positivo, dato che si creano nuovi rapporti tra popolazione e territorio locale¹.

1. Gli esempi di buona riqualificazione degli ex sedimi sono molteplici e si possono osservare anche oltre il panorama nazionale ed europeo. In Italia le riconversioni che hanno dato ottimi esiti sono molteplici, dato anche il grande numero di tratte dismesse e la volontà delle amministrazioni locali di valorizzare i territori sia dal punto di vista turistico/paesaggistico che da quello economico. Tuttavia, il testo di riferimento sulla distribuzione geografica delle ferrovie italiane in disuso (Marcarini, Rovelli, 2018) evidenzia anche le numerose criticità e le mancate valorizzazioni. Per una visione più ampia sull'attuale situazione italiana, sulle modalità di riqualificazione in ambito locale e sulle opportunità

Si pensi ad esempio alla relativamente recente riconversione del tratto ferroviario San Lorenzo al mare - Ospedaletti della ferrovia del Ponente Ligure Genova - Ventimiglia, dismesso nel settembre 2001 a seguito dello spostamento a monte del tracciato e convertito in uno spettacolare percorso ciclopedonale costiero ormai noto a livello nazionale ed Europeo (Marcarini, Rovelli, 2018, pp. 79-84), che vedrà un'ulteriore prolungamento in seguito alla chiusura della tratta costiera Andora - San Lorenzo al mare avvenuta nel novembre 2016². Questo rappresenta probabilmente il maggiore esempio, a livello nazionale, di buona valorizzazione turistica ed economica del territorio, in quanto i territori attraversati dalla ex ferrovia, una volta riqualificati, sono stati riscoperti da un altro punto di vista all'insegna di un nuovo turismo ecosostenibile che rappresenta una nuova grande evoluzione del tradizionale turismo balneare caratterizzante da sempre le località della Riviera Ligure.

Sul versante marittimo opposto invece, un altro esempio simile è rappresentato dal tratto Ortona - Vasto della ferrovia Adriatica (Perrone, 2022), terminato nel 1864 ed abbandonato nel 2005 in seguito alla realizzazione del raddoppio del binario e dello spostamento a monte del tracciato (Marcarini, Rovelli, 2018; pp. 71-73). La nuova *greenways* che sta sorgendo sull'ex sedime prende il nome di "Via Verde della Costa Teatina" ed è stata in buona parte completata; oggi è molto apprezzata da turisti e

future per la valorizzazione dei territori sono emersi importanti spunti nel XXXII Congresso Geografico Italiano, tenutosi a Roma tra il 7 e il 10 giugno 2017 (Garda, 2019). Uscendo dai confini Italiani, oltre a Francia, Paesi Bassi e Belgio, che a livello europeo rappresentano certamente i paesi più virtuosi per quanto riguarda la trasformazione delle ferrovie abbandonate in itinerari ciclopedonali, sempre nel XXXII Congresso Geografico Italiano sono stati riportati esempi dagli Stati Uniti d'America, che hanno ottenuto ottimi risultati sia in ambito urbano che rurale nella creazione di *greenways* (Battigelli, 2019).

2. La linea ferroviaria del Ponente Ligure, inaugurata in varie fasi dal 1856 al 1872, fu costruita originariamente a binario unico per motivi economici e morfologici, ma tale scelta si rivelò da subito inadeguata per gli elevati traffici passeggeri che dovette immediatamente sostenere. Già dagli inizi del XX secolo si ipotizzò quindi il raddoppio del binario, che fu lentamente realizzato, in varie fasi, tra il 1910 e il 2016. Ad oggi la linea segue ancora il tracciato originario a binario unico nelle tratte Finale Ligure - Loano e Albenga - Andora, anche se è in corso di progettazione il loro raddoppio con conseguente spostamento a monte della ferrovia.

residenti, in quanto ha permesso di valorizzare ulteriormente dal punto di vista paesaggistico ed economico la famosa Costa dei Trabocchi, litorale caratterizzato da mare stupendo, pittoresche colline e dal massiccio della Majella che si erge imponente e maestoso sullo sfondo. Questo itinerario si inserisce in un progetto molto più ambizioso, che vedrà collegate tutte le cittadine rivierasche abruzzesi da una pista ciclopedonale lunga oltre 130 km (la cosiddetta “*bike to coast*”) che porterà alla formazione di un itinerario turistico e paesaggistico di importanza internazionale.

Per quanto riguarda l'Italia settentrionale, un altro esempio di positiva riqualificazione, seppur parziale, è quello della ex ferrovia Ostiglia - Treviso, soppressa tra il 1965 e il 1967 e trasformata negli ultimi anni in itinerario ciclopedonale grazie alla buona amministrazione congiunta delle Province di Treviso e Padova. Oggi, partendo dalla periferia ovest di Treviso, si può raggiungere senza interruzioni Grisignano di Zocco, ma i progetti presentati per le Province di Vicenza, Verona e Mantova, territori in cui il sedime presenta qualche discontinuità a causa della morfologia del territorio, rendono auspicabile la realizzazione un lungo itinerario ciclopedonale che potrà rappresentare un esempio per molte altre aree italiane ed europee³ (Marcarini, Rovelli, 2018, pp. 234-239; Piovani, Mora, 2022).

La ferrovia della nostra analisi, la Brescia - Iseo - Edolo⁴, è sempre stata molto vicina alle esigenze del territorio in cui si snoda e ogni fase storica ha visto dei mutamenti nelle sue infrastrutture (Belotti, Baldoli, 1999; Bicchierai, 1992, 2004; Morganti, 1983; Pennacchio, 2006). Se in passato questa linea è stata di vitale importanza per lo sviluppo della siderurgia bresciana, oggi, che viviamo nell'epoca post-industriale, stiamo assistendo al declino delle ex aree siderurgiche collegate ad essa e siamo purtroppo ancora lontani, salvo alcuni casi, dalla loro totale riconversione/valorizza-

3. Altri esempi di riconversione e valorizzazione, con riferimenti alle ferrovie lucane, sono contenuti in Spagnoli, Varasano, 2016; 2018.

4. La linea è pienamente in esercizio nella sua totalità, anche se due varianti di tracciato (una tra Paderno Franciacorta e Iseo, che analizzeremo nel dettaglio, e l'altra, molto breve, nell'abitato di Boario Terme) e la soppressione dei raccordi industriali collegati ad essa hanno portato alla dismissione di alcuni tratti.

zione, anche se gli interventi realizzati fino ad oggi e le numerose proposte in corso di valutazione lasciano intravedere buone prospettive per gli anni a venire.

Un discorso a parte va invece fatto per la riconversione del vecchio tracciato dismesso della tratta Brescia - Iseo (Donni, 1995, 1998; Peroni, 2006), la quale rappresenta un esempio di buona amministrazione del territorio locale, perché ha permesso di valorizzare numerose aree, specialmente dal punto di vista turistico e paesaggistico⁵. Osserveremo come, grazie ad un'approfondita analisi territoriale, corredata da numerose fotografie ed al supporto di numerose carte CTR 1:10.000 fornite dalla Regione Lombardia e di immagini ortofoto fornite dalla Provincia di Brescia, l'intervento degli enti locali e l'iniziativa dei privati hanno portato ad un'efficace riconversione dell'ex sedime, che ha mutato le sue originarie funzioni e ha lasciato spazio ad attività artigianali ed industriali, oppure, più semplicemente, a sentieri ed itinerari ciclopedonali che permettono un'ulteriore valorizzazione turistica del bellissimo anfiteatro naturale delle colline moreniche della Franciacorta, territorio famoso in tutta Italia per le bellezze monumentali e paesaggistiche ma soprattutto per la produzione di celebri vini DOC e DOCG⁶. Vedremo anche il processo di riconversione di alcune ex aree industriali dismesse collegate alla ferrovia, per le quali gli interventi svolti fino ad ora sono stati invece solo parziali e, nel corso degli anni, hanno mostrato parecchi limiti.

Si sottolinea infine che il presente contributo è tratto dalla mia tesi di laurea triennale, redatta tra la fine del 2009 e l'estate del 2010, intitolata "La ferrovia Brescia - Iseo - Edolo e i suoi rapporti con il territorio bresciano", un corposo lavoro di ricerca di oltre 300 pagine che, in un certo senso, ha racchiuso tutte le passioni che mi sono state trasmesse fin dalla

5. La ferrovia Brescia - Iseo - Edolo non viene approfondita nel volume Marcarini, Rovelli, 2018, in quanto il tratto in disuso è stato soppiantato da una variante di tracciato relativamente breve, ma esso viene chiaramente indicato nella mappa di p. 14 come tratto definitivamente dismesso.

6. Altri volumi (AA.VV., 2019; Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004) hanno fornito ulteriori spunti sulla creazione di *greenways* sulle ex linee FS.

tenera età, cioè la storia, la geografia, il mondo ferroviario e l'amore per la mia terra. Quel lungo lavoro di ricerca, che ha racchiuso anni di ricordi e piacevoli esperienze, è rimasto nel cassetto di un mobile per oltre un decennio senza essere valorizzato, ma oggi la parte più importante ed inedita (ovviamente rivista, ampliata ed aggiornata ai mutamenti avvenuti negli ultimi anni), è bene che sia resa pubblica, al fine di fornire nuovi spunti per tutti coloro che in futuro avranno modo di approfondire queste tematiche storico-geografiche legate al territorio locale.

Il percorso di ricostruzione dei mutamenti del territorio è stato complesso, in quanto sono state utilizzate fonti molto diversificate, che spaziano dalle testimonianze dirette dell'autore agli archivi fotografici, dai sopralluoghi sui territori all'utilizzo di strumenti tecnologici come le ortofoto, i geoportali e i sistemi informativi territoriali. Oltre alla complessità e alla diversificazione delle fonti e degli strumenti si sottolinea il lungo lavoro, durato circa tre decenni, di analisi e conoscenza del territorio locale della città di Brescia e della sua Provincia, frutto di un grande interesse e di una grande passione trasmessomi soprattutto dai miei nonni materni, che sono oggi purtroppo "andati avanti", ai quali sarò sempre riconoscente.

Relativamente alle rielaborazioni delle carte geografiche contenute nel presente lavoro, si sottolinea che le basi cartografiche utilizzate sono state le seguenti: Carte Tecniche Regionali (CTR 1: 10.000) fornite dalla Regione Lombardia [01]; carte fisiche ed immagini di ortofoto 1998 e 2007 (le cosiddette "IT2000" e "IT2007") fornite dalla Provincia di Brescia [02]. In realtà la nostra analisi territoriale, oltre ad indicare i mutamenti avvenuti del passato, si focalizzerà soprattutto sulla situazione attuale, pertanto sono state consultate anche ortofoto più recenti⁷ (2012, 2015 e 2018-19), sempre tramite i geoportali della Provincia e della Regione, per osservare i mutamenti avvenuti sul territorio negli anni successivi alla redazione della tesi di laurea. Per ragioni di *copyright* non è stato però possi-

7. Realizzate da AGEA (*Agenzia per le Erogazioni in Agricoltura*) e SIAN (*Sistema Informativo Agricolo Nazionale*) e consultabili attraverso il servizio WMS (*Web Map Service*) sul Geoportale della Regione Lombardia [01].

bile pubblicare ed utilizzare le ortofoto successive all'anno 2007 (ad esclusione di un'immagine di "Tuttocittà" risalente al 2021), ma le consultazioni delle immagini degli anni successivi hanno mostrato mutamenti trascurabili nei territori da noi analizzati, pertanto le "IT2007" hanno rappresentato la base principale per buona parte delle rielaborazioni cartografiche e per fotografare, in maniera comunque aggiornata, la situazione attuale.

2. *Il tracciato originario della ferrovia Brescia - Iseo*

Il primo progetto per la realizzazione della ferrovia Brescia - Iseo, nucleo originario di quella che sarebbe poi diventata la Brescia - Iseo - Edolo, risale al 1° luglio 1872 e prevedeva un collegamento diretto a trazione meccanica tra Brescia e Iseo, effettuato da locomotive a vapore, con la possibilità di prolungare la linea verso la Valle Camonica. Tale progetto fu animato soprattutto da motivi economici, in quanto la costruzione della nuova ferrovia avrebbe permesso di collegare le numerose industrie meccaniche della Valle Camonica, territorio montano da sempre dedito alla lavorazione dei metalli, all'asse padano superiore Torino - Milano - Venezia e, di conseguenza, ai grandi commerci nazionali ed internazionali.

La realizzazione del tracciato fu oggetto di grandi discussioni (Bicchierai, 1992), dato che molti proprietari terrieri locali (tra i quali spiccarono nomi molto noti a livello locale come i Berlucchi e i Pizzini) proposero di utilizzare il preesistente tratto da Brescia a Rovato dell'importante ferrovia Milano - Venezia per poi diramarsi verso il Sebino in una sorta di raccordo della linea principale, al fine creare una via di commercio breve e diretta tra il porto di Iseo, le coltivazioni della Franciacorta e l'asse padano superiore. L'idea però non piacque ai tecnici della *Rete Adriatica*⁸, i quali preferivano seguire un tracciato che attraversasse i popolosi comuni

8. La *Rete Adriatica* rappresentava il complesso di linee ferroviarie gestite dalla *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*. Quest'ultima fu fondata nel 1862 al fine di gestire le strade ferrate dell'Italia centro-meridionale. Il suo scopo fu quello di attuare la con-

della Francacorta Orientale (Castegnato, Paderno e Passirano), ma soprattutto i quartieri della zona ovest di Brescia (il cosiddetto “Comparto Milano”), all’epoca protagonisti di uno sviluppo siderurgico senza precedenti grazie alla nascita di numerose industrie.

Il personaggio che diede la svolta definitiva al dibattito fu l’illustre cittadino bresciano Giuseppe Zanardelli (Chiarini, 2004), il quale indicò la realizzazione della linea come di fondamentale importanza per il futuro sviluppo delle industrie siderurgiche sebine localizzate nei comuni di Iseo, Sulzano, Marone⁹ e Pisogne; della media e bassa Valle Camonica (comuni di Darfo-Boario Terme e Breno¹⁰) e dell’Alta Valle Camonica (comuni di Sellero e Capo di Ponte) (AA.VV., *La sorgente dei metalli*, 2006). Il progetto promosso da Zanardelli prevedeva un tracciato che passasse da Passirano e Monterotondo, ma in realtà ciò non presentava alcun vantaggio dal punto di vista costruttivo, perché avrebbe posto i progettisti di fronte al problema del superamento dell’asperità della collina di Monterotondo (258 m s.l.m.), che avrebbe comportato in alcuni tratti pendenze superiori al 2,5%¹¹, difficilmente alla portata delle vaporiere dell’epoca; l’idea dello statista bresciano era infatti fondamentalmente animata da motivi politici, dato che egli aveva proprio in quei comuni un collegio elettorale.

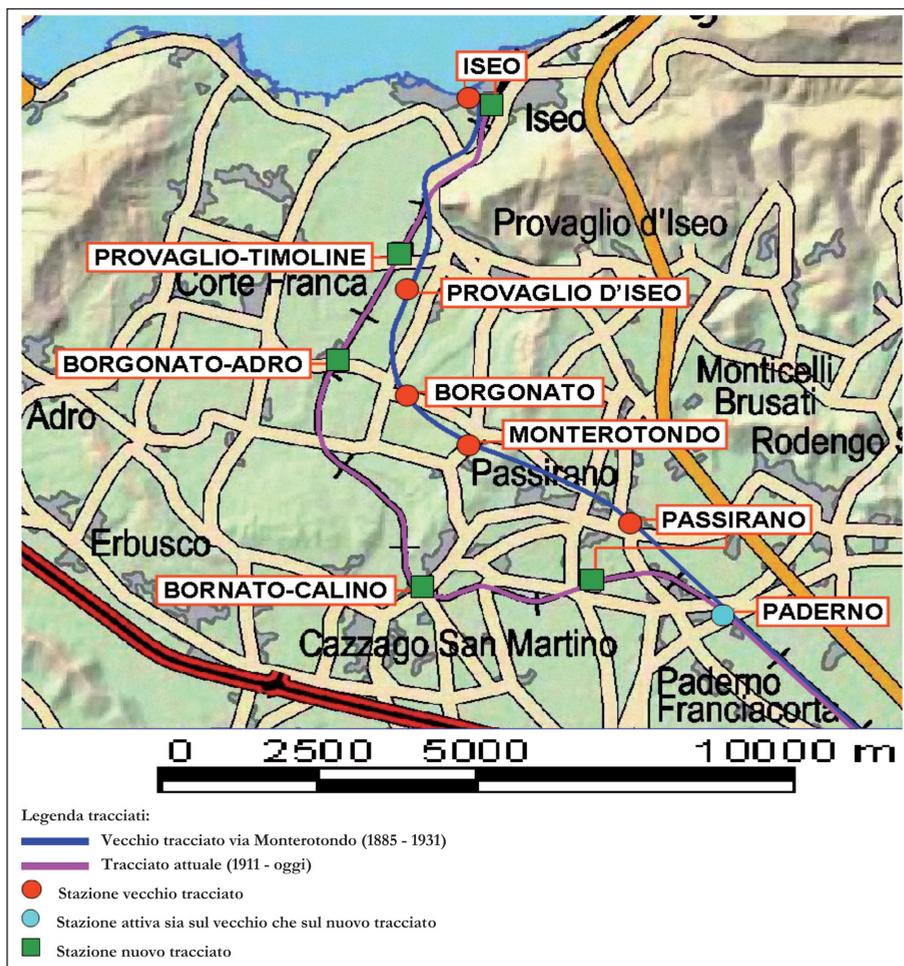
Alla fine prevalse la politica a discapito della buona progettazione, dato che il percorso definitivo, ultimato nel 1885, fu proprio quello via Monterotondo proposto da Zanardelli. Esso, tra Brescia e Paderno Franciacorta non è mutato rispetto ad oggi (ad eccezione degli ultimi 500 metri che, come analizzeremo, vedevano i binari passare sul lato nord dell’attuale stazione di Paderno e non a sud come si osserva tuttora), ma tra Paderno ed Iseo era molto differente rispetto a quello odierno (fig. 1).

giunzione dei versanti Adriatico e Tirrenico del vecchio regno borbonico con la rete dell’ex Stato Pontificio. Dal 1884, oltre a gestire numerose linee nell’Italia centro-meridionale, acquisì la gestione delle ferrovie della Lombardia Orientale, del Veneto e dell’Emilia-Romagna. La società rimase attiva fino al 1905, anno della statalizzazione delle ferrovie.

9. La più importante era la *Dolomite Franchi*.

10. La più importante era la siderurgica *Carlo Tassara*.

Fig. 1 - Confronto tra il tracciato originario della linea (in blu), e il tracciato attuale (in nero) tra Paderno Franciacorta e Iseo con le denominazioni delle stazioni. Si noti che la vecchia linea attraversava il territorio della Franciacorta a nord di quella odierna, passando per la collina di Monterotondo



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica fisica.

Fin dall'inizio si evidenziarono i problemi dovuti ad una progettazione frettolosa: il leggero armamento impediva alle locomotive a vapore di superare la velocità di 35 km/h, rendendo i tempi di percorrenza molto

lunghe e, inoltre, le acclivi pendenze della parte di tracciato compresa tra Passirano e Monterotondo, dovettero essere superate adottando, non di rado, la doppia trazione, con conseguenti notevoli disagi sia per i macchinisti che per i viaggiatori (Peroni, 2006). Fin dai primi anni di esercizio si aprì, quindi, un nuovo dibattito per la realizzazione di un percorso alternativo atto al miglioramento del servizio.

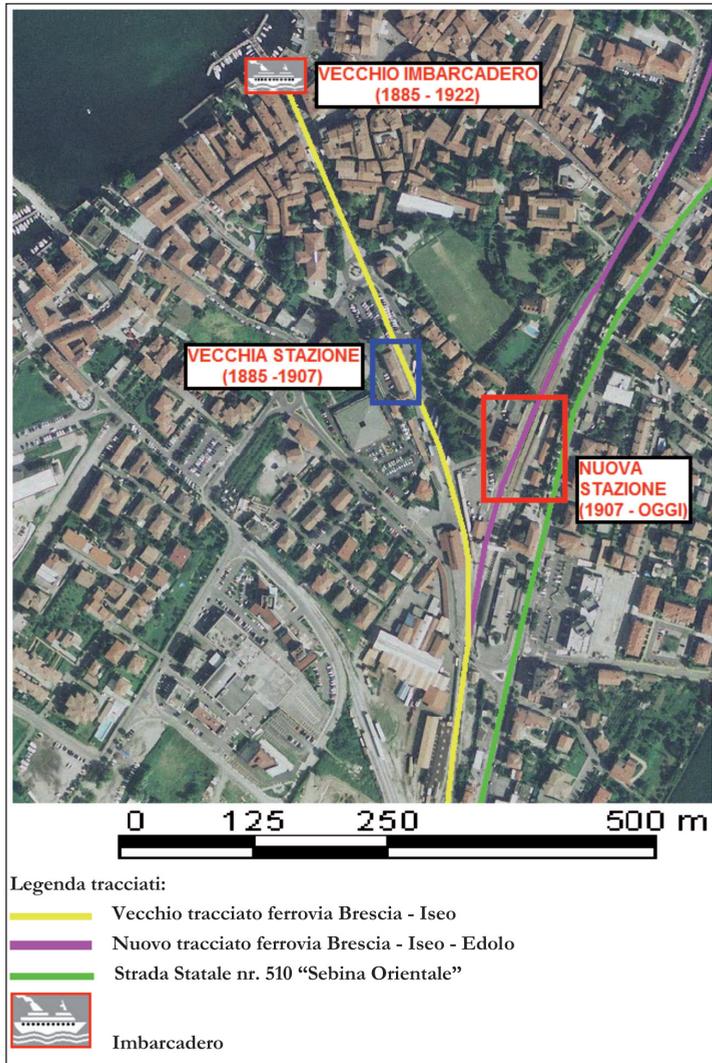
Nel 1888 si conclusero i lavori per collegare la stazione di Iseo al porto, al fine di favorire il traffico merci intermodale treno-chiatte verso il polo siderurgico di Castro e Lovere, sulla sponda occidentale del Sebino; per realizzare ciò fu costruito un apposito imbarcadero che esiste ancora oggi, nonostante le modifiche all'infrastruttura. È il momento della nascita di quella che viene definita "economia-porto" di Iseo (Morganti, 1983; Nardini, 1983), dato il fiorente apporto economico favorito dal collegamento dello scalo lacustre alla rete ferroviaria che portò allo sviluppo di un sistema polifunzionale, basato sia sul trasporto delle merci che su un primo nucleo di turismo d'élite. Lo sviluppo non interessò quindi unicamente l'abitato di Iseo e i suoi dintorni, ma diede vitalità all'economia di tutto il Sebino.

Nel 1904 la *Società Nazionale Ferrovie e Tramvie (SNFT)* acquisì dalla *Rete Adriatica* la gestione della ferrovia Brescia - Iseo in vista dell'imminente espansione della linea verso la Valle Camonica¹² e il 1° luglio 1907, a soli due anni di distanza dall'inizio dei lavori, fu inaugurato il tronco Iseo - Pisogne (Bicchierai, 1992, p. 7). Nello stesso anno fu costruito un imbarcadero per il trasporto intermodale treno-chiatte anche presso il porto di Pisogne, il quale rappresentò un nuovo fattore di sviluppo, dato che il polo siderurgico di Castro e Lovere poteva ricevere dalla Valle Camonica materie prime a costi di trasporto relativamente ridotti.

11. Per avere un termine di confronto si ricordi che nelle linee ferroviarie ordinarie, cioè non supportate dall'ausilio della cremagliera, una salita del 3% è già considerata ripida.

12. La *Società Nazionale Ferrovie e Tramvie (SNFT)* fu una società di trasporti pubblici ferroviari, tranviari e automobilistici fondata a Milano nel 1892 e rimasta attiva fino al 1992, quando confluì nella *Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a.*. Nel corso della sua esistenza gestì le reti tranviarie interurbane di Parma, Cremona e Piacenza. In ambito ferroviario amministrò le ferrovie Brescia - Iseo - Edolo, Cremona - Iseo e Orbetello - Porto Santo Stefano.

Fig. 2 - Immagine di ortofoto dell'abitato di Iseo illustrante l'estensione dei tracciati ferroviari dopo la costruzione del tronco Iseo - Pisogne



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007¹³.

13. Come riportato nell'introduzione non è stato possibile pubblicare ortofoto successive al 2007 per ragioni di *copyright*, ma dalla consultazione delle immagini più recenti non sono stati osservati mutamenti territoriali rilevanti ai fini della nostra analisi.

Nel comune di Iseo fu inaugurata la nuova stazione, tuttora attiva, che non era più di testa bensì di transito. La vecchia stazione fu utilizzata come magazzino e l'area antistante fu convertita a deposito per il materiale rotabile, mentre il raccordo dell'imbarcadero rimase ancora parzialmente attivo, specialmente per il trasbordo delle merci sulle chiatte (fig. 2). Il nuovo tracciato aveva definitivamente spostato l'asse ferroviario verso la Strada Statale Sebina Orientale e ciò determinò il progressivo abbandono della zona attigua al vecchio imbarcadero.

Nel 1908 fu aperto il tronco Pisogne - Breno, mentre il tratto di linea da Pisogne a Edolo fu inaugurato il 4 luglio del 1909, con la consapevolezza da parte della politica, degli imprenditori e di tutte le popolazioni locali, di essere giunti ad una svolta epocale, dato che la Valle Camonica era finalmente collegata al Sebino e all'asse della fascia Padana superiore, venendo di fatto inglobata in un nuovo sistema viario di ampio raggio economico.

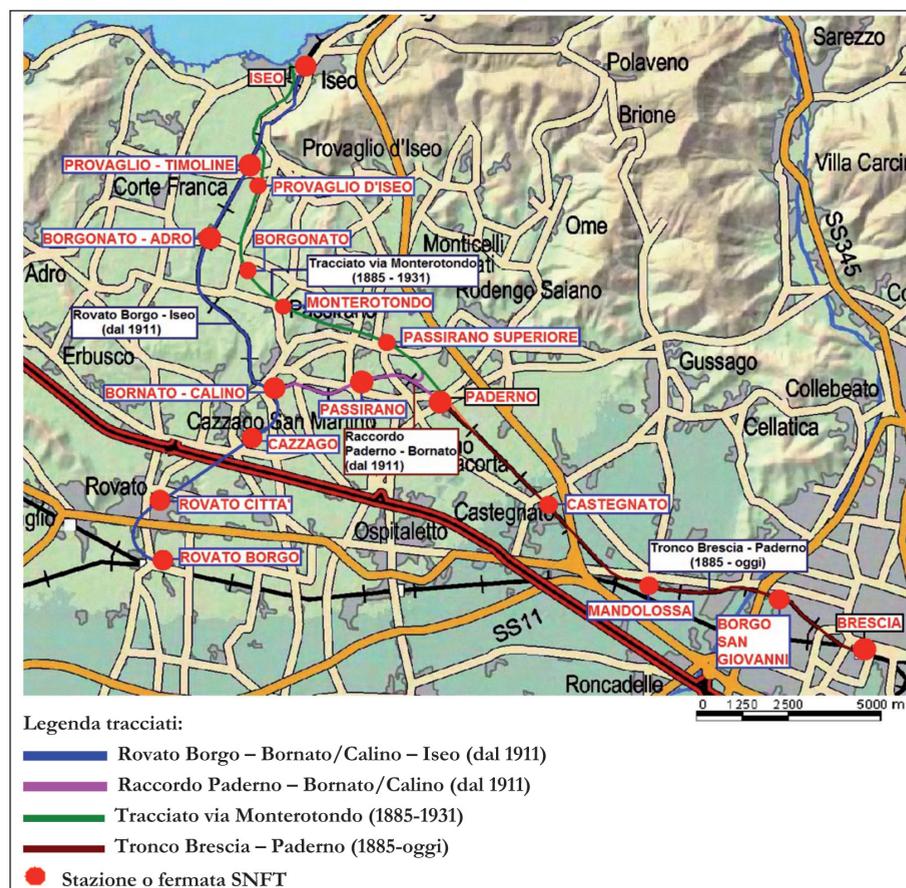
3. La realizzazione del percorso alternativo e la dismissione/riconversione del tracciato originario della tratta Paderno Franciacorta - Iseo

L'economia camuna, spinta dal prolungamento della ferrovia, trasse grande vitalità, a tal punto che la *SNFT* decise di creare un nuovo sbocco diretto sulla Milano - Venezia, senza transitare obbligatoriamente da Brescia, che risolvesse il complicato transito dei treni dalla collina di Monterotondo, problematico soprattutto per i pesanti treni merci. Tornò quindi utile la vecchia proposta dei proprietari terrieri franciacortini del 1872 e, nel 1911, fu inaugurata la tratta Rovato - Iseo (Albertini, Cerioli, 1994), collegata nello stesso anno alla ferrovia Brescia - Iseo tramite il raccordo Paderno - Bornato/Calino, che rappresentò di fatto il percorso alternativo all'acclive tracciato via Monterotondo voluto da Giuseppe Zanardelli.

Dal 1911 il traffico merci fu quasi esclusivamente instradato via Paderno - Bornato/Calino, determinando il progressivo declino del vecchio tracciato, che fu definitivamente dismesso nel 1931 (fig. 3).

Nella politica di espansione economica del Sebino e della Valle Camonica si colloca la costruzione del nuovo scalo lacustre di Iseo denomi-

Fig. 3 - Schema riassuntivo dei tracciati ferroviari della Franciacorta dopo la costruzione della ferrovia Rovato - Iseo e del raccordo Paderno - Bornato/Calino

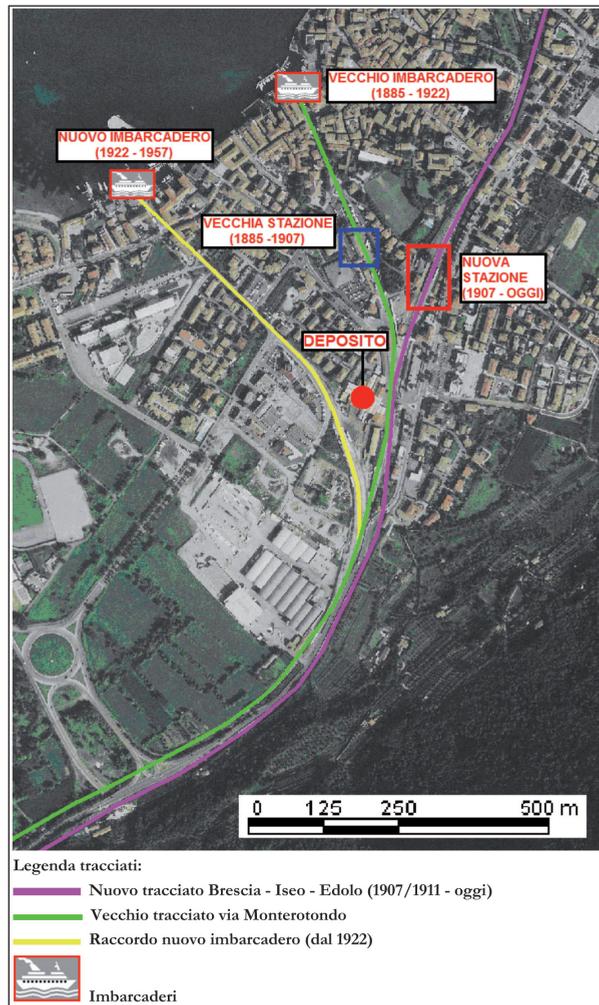


Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica fisica.

nato “Iseo Porto”, inaugurato nel 1922 in sostituzione di quello realizzato nel 1888 ed oramai incapace di sostenere la crescita del traffico merci (fig. 4). La dismissione provocò il netto declino della vecchia area portuale che, pur non essendo abbandonata, venne relegata a semplice approdo per battelli turistici e piccole imbarcazioni private.

Il vecchio tracciato della ferrovia Brescia - Iseo via Monterotondo fu smantellato in varie fasi a partire dal 1946 per circa un decennio, ad esclu-

Fig. 4 - I tracciati ferroviari interni all'abitato di Iseo nel 1922



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007¹⁴.

sione del tratto oggi utilizzato come binario di servizio per la sosta delle locomotive e dei carri merci interrotto negli anni '50 all'altezza dell'innesto tra la Strada Statale Sebina Orientale e la Strada Provinciale Iseo - Creminiane - Rovato.

14. Si rimanda alla nota 13.

Fig. 5 - Il dismesso imbarcadero per le chiatte di Pisogne



Fonte: fotografia dell'autore, 28.12.2014 (la fotografia è piuttosto datata, ma da un sopralluogo del novembre 2022 non sono stati rilevati mutamenti territoriali).

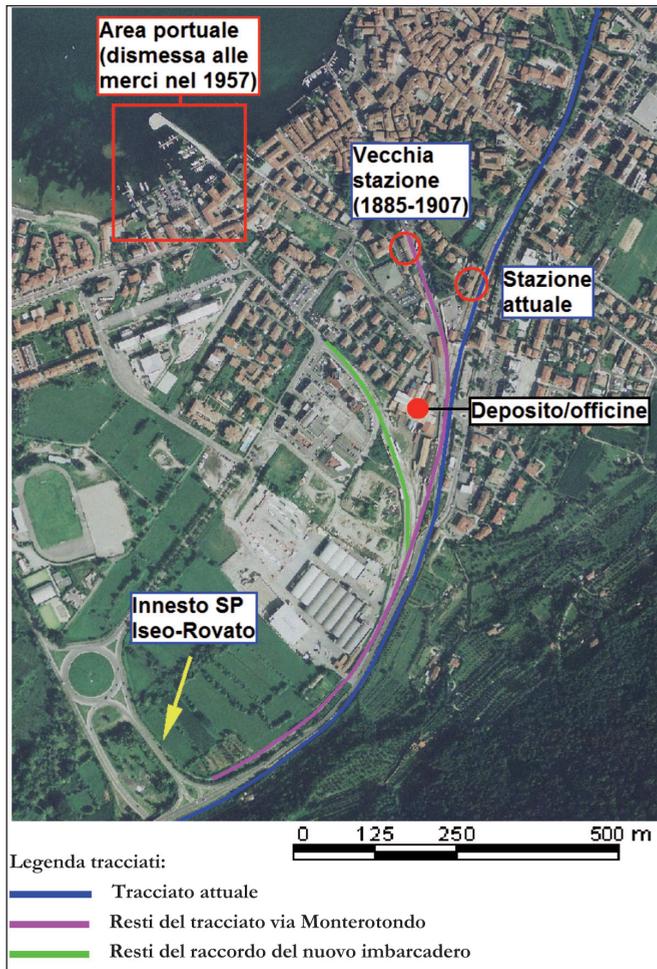
Nel 1957 decadde gli accordi che prevedevano l'obbligo di scalo dell'*Impresa Sebina di Navigazione*¹⁵ nei porti di Iseo e Pisogne per il trasbordo dei carri merci sulle chiatte dirette verso il polo siderurgico di Castro e Lovere (Ogliari, 1988); la nuova politica dirigenziale degli stabilimenti prevedeva infatti l'instradamento dell'intero traffico intermodale lungo la direttrice Palazzolo sull'Oglio - Paratico/Sarnico (Cinquini, 2006), appartenente alla rete FS.

Questi mutamenti causarono il declino delle vecchie infrastrutture portuali adibite al deposito ed al trasporto delle merci, infatti l'imbarcadero di Pisogne (fig. 5) non è più stato riattivato e oggi rappresenta un esempio ben conservato di archeologia industriale, mentre i vecchi ma-

15. Società che gestì i traffici passeggeri e merci sul Sebino dal 1932 al 1974, erede della *Società loverese* fondata nel 1841. Dal 1975 il servizio è gestito direttamente dalla Regione Lombardia tramite la controllata *Navigazione Lago d'Iseo - Gestione Governativa Laghi*.

gazzini del porto di Iseo sono stati in gran parte demoliti lasciando spazio ad aree residenziali e a piccole attività commerciali (Lattarulo, 1986; Zani, 1980), dando notevole impulso alle attività turistiche¹⁶.

Fig. 6 - L'area ferroviaria di Iseo oggi



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007¹⁷.

16. Anche il nuovo porto di Iseo, costruito in seguito alla dismissione della vecchia stazione ferroviaria nel 1922, subì lo stesso destino di quello antecedente, divenendo un approdo per piccole imbarcazioni private (Lattarulo, 1986; Morganti, 1983).

17. Si rimanda alla nota 13.

A partire dagli anni '60 il tessuto urbano dell'area portuale di Iseo è stato oggetto di riqualificazione urbanistica e gli ultimi 250 metri del raccordo collegato all'imbarcadero, già su sede stradale, furono ricoperti dall'asfalto, assumendo l'aspetto che possiamo attualmente osservare (fig. 6).

Attualmente non è rimasto molto del vecchio tracciato, dato che i binari sono stati completamente rimossi tranne che nell'area appena descritta, ma vi sono però alcune aree in cui si possono ancora osservarne le vecchie infrastrutture¹⁸. Il comune in cui sono conservati i resti più importanti è certamente quello di Provaglio d'Iseo (Donni, *Provaglio e i provagliesi*, 1998), dove il toponimo dialettale *Stassiù ècia* (stazione vecchia) è molto famigliare agli abitanti del luogo.

Stassiù ècia sta proprio ad indicare l'edificio che, fino al 1931, svolgeva la funzione di stazione ferroviaria lungo il vecchio tracciato; esso si trova a sud-ovest della stazione attuale e la struttura originaria è tutt'oggi visibile e immutata nel tempo¹⁹.

Uno dei punti più interessanti per l'osservazione del tracciato originario è l'areale circostante il monastero di San Pietro in Lamosa, dove è rimasta la vecchia trincea con il ponte che serviva per collegare la strada provinciale al complesso monastico (figg. 7 ed 8). Il vecchio tracciato (fig. 9), passando in trincea sotto il ponte del monastero, affiancava successivamente la torbiera sino ad Iseo, dove oggi si possono ancora osservare, grazie anche ad un percorso ciclopedonale, tre caselli ferroviari.

Un'altra area in cui si possono osservare ancora evidenti resti della vecchia ferrovia è quella compresa tra l'abitato di Monterotondo di Passirano e Provaglio d'Iseo (Donni, *Monterotondo di Passirano*, 1995). Non è sempre facile scorgere nel paesaggio gli elementi riconducibili alla vecchia ferrovia e solo un occhio molto attento riesce ad individuarli nella campagna. Spesso infatti la sede ferroviaria è stata convertita in strada sterrata, oppure, grazie alla tutela degli enti locali, sono stati realizzati degli itine-

18. Sulle metodologie per individuare in contesti urbani e rurali elementi appartenenti a ferrovie dismesse è interessante consultare Gualmini, 2022; Vaschetto, 2022.

19. Oggi è un'abitazione privata.

Fig. 7 - Il ponte in piedritti presso il Monastero di San Pietro in Lamosa di Provaglio d'Iseo visto da nord, all'ingresso dell'itinerario ciclopedonale delle Torbiere del Sebino. Si noti l'innalzamento del piano stradale dovuto all'accumulo dei detriti



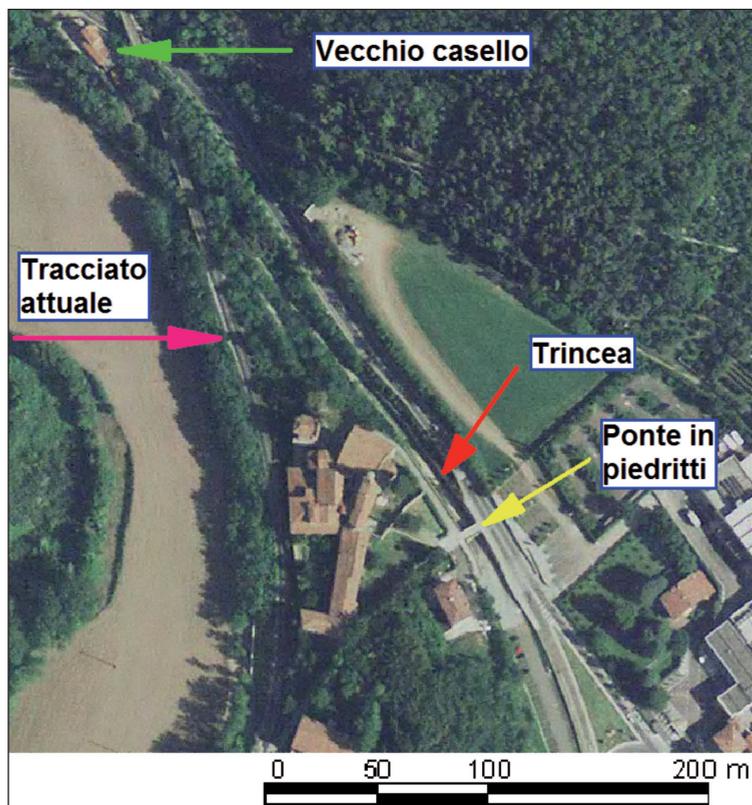
Fonte: Fotografia dell'autore, 29.1.2023.

Fig. 8 - Il ponte di San Pietro in Lamosa visto da sud



Fonte: Fotografia dell'autore, 29.1.2023.

Fig. 9 - Il complesso monastico di San Pietro in Lamosa a Provaglio d'Iseo. Nell'immagine sono evidenziati tutti gli elementi ancora visibili del vecchio tracciato



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007²⁰.

rari ciclopedonali, come ad esempio nell'area compresa tra Passirano e Provaglio d'Iseo, dove buona parte dell'ex sedime è occupata dal circuito di piste ciclabili conosciuto come "Via dei castelli" (AA.VV., *Cento3*, 1987).

Colui che si reca in queste aree non sempre riesce a cogliere questi aspetti, dato che spesso le odierne strade costruite sul vecchio tracciato sono del tutto simili alle altre centinaia che si snodano su tutto il territorio. Per questa ragione è di fondamentale importanza l'utilizzo dell'orto. Si rimanda alla nota 13.

Fig. 10 - La *Capöccia* di Borgonato

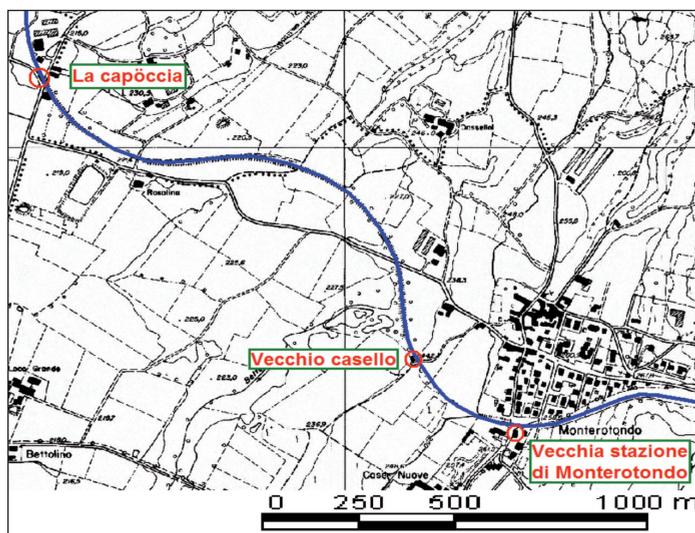
Fonte: Fotografia dell'autore, 29.1.2023.

tofoto, dato che anche nelle dettagliate CTR 1:10.000 non è desumibile l'appartenenza di questi elementi come appartenenti alla vecchia ferrovia.

Ad esempio presso l'abitato di Borgonato (frazione di Corte Franca) si trova lo stabile di un vecchio casello ferroviario, denominato la *Capöccia* dagli abitanti del luogo (fig. 10).

L'edificio si affaccia sulla Strada Provinciale Cazzago San Martino - Provaglio d'Iseo, ma il suo asse presenta un'inclinazione di circa 20° rispetto a quello della carreggiata: esso era infatti parallelo al binario del vecchio tracciato ferroviario, il quale può essere osservato grazie alle immagini di ortofoto. Una volta individuata la stazione di Monterotondo notiamo che i due edifici sono collegati da una strada sterrata riservata ai mezzi agri-

Fig. 11 - Il vecchio tracciato tra l'abitato di Monterotondo di Passirano e Borgonato. Nei tondi rossi sono evidenziati gli edifici precedentemente descritti



Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

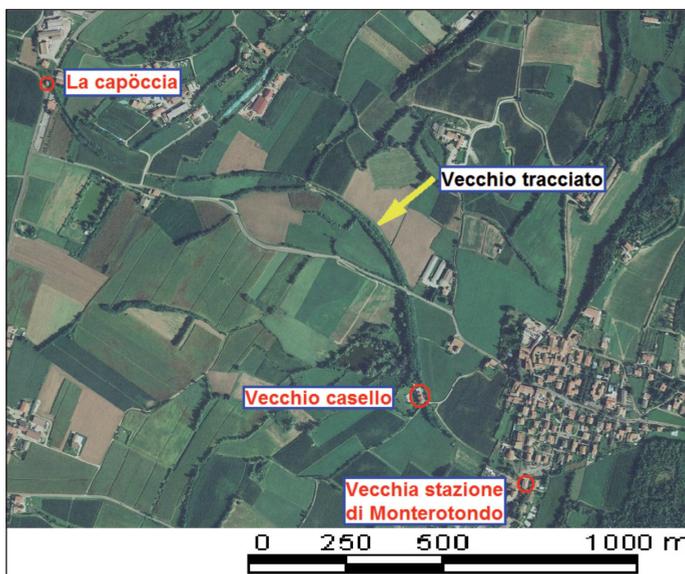
coli (una parte risulta oggi proprietà privata, ma gran parte è percorribile a piedi o in bicicletta), segno ancor visibile dell'ex sedime (figg. 11 e 12).

Tra i due stabili è possibile scorgere un altro edificio avente la medesima struttura della *Capöccia* e degli altri caselli ferroviari della vecchia *SNFT* che non lascia alcun dubbio sulla sua originaria funzione. Oggi tutti gli stabili (caselli e stazioni) sono abitazioni private e si trovano in buono stato di conservazione ed è molto interessante osservare che, nonostante le modifiche e le ristrutturazioni dei proprietari, mantengano ancora le caratteristiche tipiche delle infrastrutture ferroviarie di fine '800.

Grazie alla riconversione del tracciato in itinerario ciclopedonale, il turista appassionato di mountain-bike può percorrere il vecchio sedime alla scoperta della storia del territorio, percorrendo in assoluta libertà tratti dominati da colline, ville e vigneti²¹.

21. In Spagnoli, 2022, sono presenti numerosi contributi in cui vengono illustrate pregevoli soluzioni per la riqualificazione delle aree dismesse all'insegna della mobilità sosteni-

Fig. 12 - Confronto ortofoto con la precedente carta. Dall'immagine si vede chiaramente il tracciato riportato sulla CTR 1:10.000



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007²².

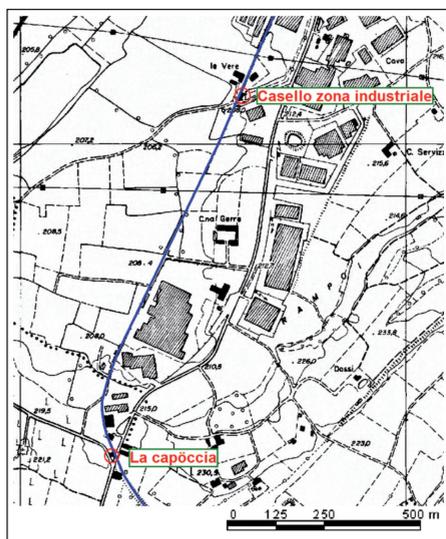
Anche l'area compresa tra la *Capöccia* e Provaglio d'Iseo presenta numerose testimonianze (figg. 13 e 14), rappresentate da strade sterrate e da canali di scolo che delimitano i confini tra i campi.

L'area del vecchio sedime in questo caso è stata però in buona parte occupata da numerosi capannoni, sedi di piccole e medie attività industriali e artigianali locali costruite dagli anni '70 del secolo scorso ad oggi. All'interno di quest'area industriale si può ancora osservare un edificio il cui asse è posto lungo il tracciato: anche in questo caso si tratta di un ex casello ferroviario.

bile. Opere di valorizzazione del territorio simili a quelle realizzate per la ferrovia Brescia - Iseo - Edolo sono riportate in Amodio, 2022; Brocada, Girani, 2022; Gamba, 2022; Ghisalberti, 2022; Ivona, Privitera, De Iulio, 2022; Malvasi, 2022; Perrone, 2022 (ferrovia Ortona - Vasto); Podda, Secchi, 2022; Rovelli, Senes, Marchisio, 2022.

22. Si rimanda alla nota 13.

Figg. 13-14 - CTR 1:10.000 ed ortofoto raffiguranti il vecchio tracciato tra Borgonato e Provaglio d'Iseo



Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia, rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007²³.

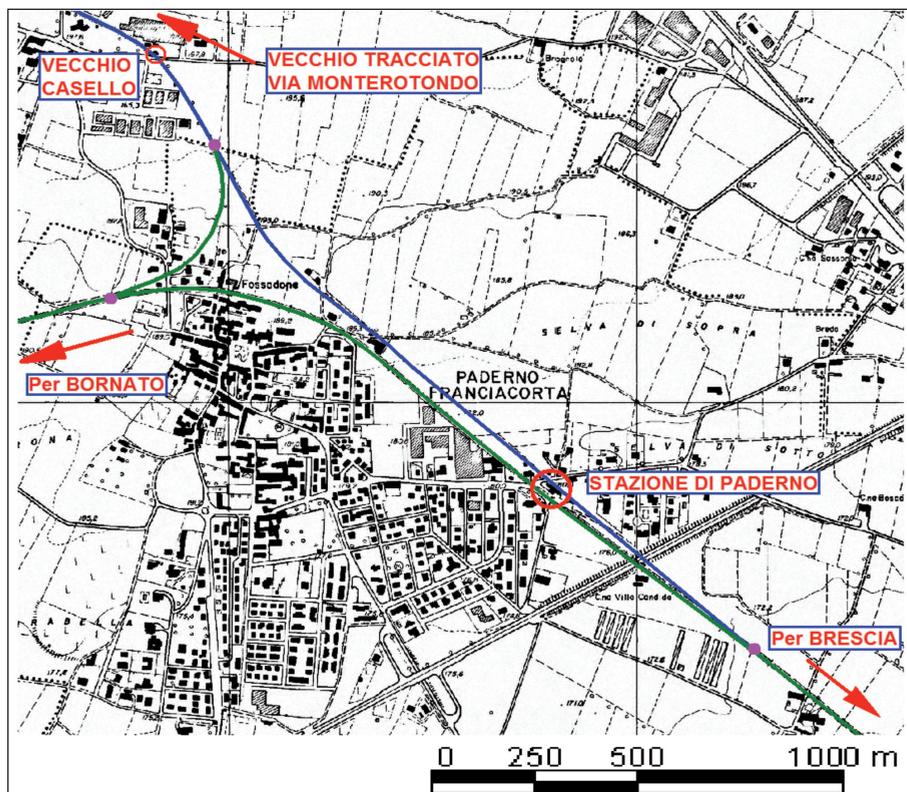
L'edificio dell'attuale stazione di Paderno Franciacorta fu invece punto di interconnessione tra la vecchia linea e il nuovo tracciato via Borgonato/Calino ed è rimasto pressoché identico fino ai giorni nostri (Burlotti, 2006). Lo stile del fabbricato viaggiatori è infatti il medesimo delle altre fermate della linea, ma curiosamente l'originario lato campagna dell'edificio (lato sud) è orientato verso l'attuale linea ferroviaria, dato che la ferrovia passava sul lato opposto (lato nord)²⁴.

Le linee ferroviarie erano collegate tramite due scambi al fine di consentire l'accesso da entrambe le direzioni, e al posto dei binari, possiamo oggi osservare dei canaletti di scolo che delimitano i confini tra i campi (in

23. Si rimanda alla nota 13.

24. Gli aspetti architettonici della linea, con riferimenti alla zona di Paderno Franciacorta, sono ben illustrati in Burlotti, 2006, pp. 279-318. La situazione attuale della stazione invece, con immagini delle architetture, è riportata in AA.VV., *Relazione sullo stato delle stazioni della linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo*, 2006, p. 20.

Fig. 15 - Area ferroviaria di Paderno Franciacorta: nella CTR 1:10.000 sono evidenziati rispettivamente il vecchio tracciato (in blu) e quello costruito nel 1911 (in verde), mentre gli scambi sono evidenziati dai tondi color magenta

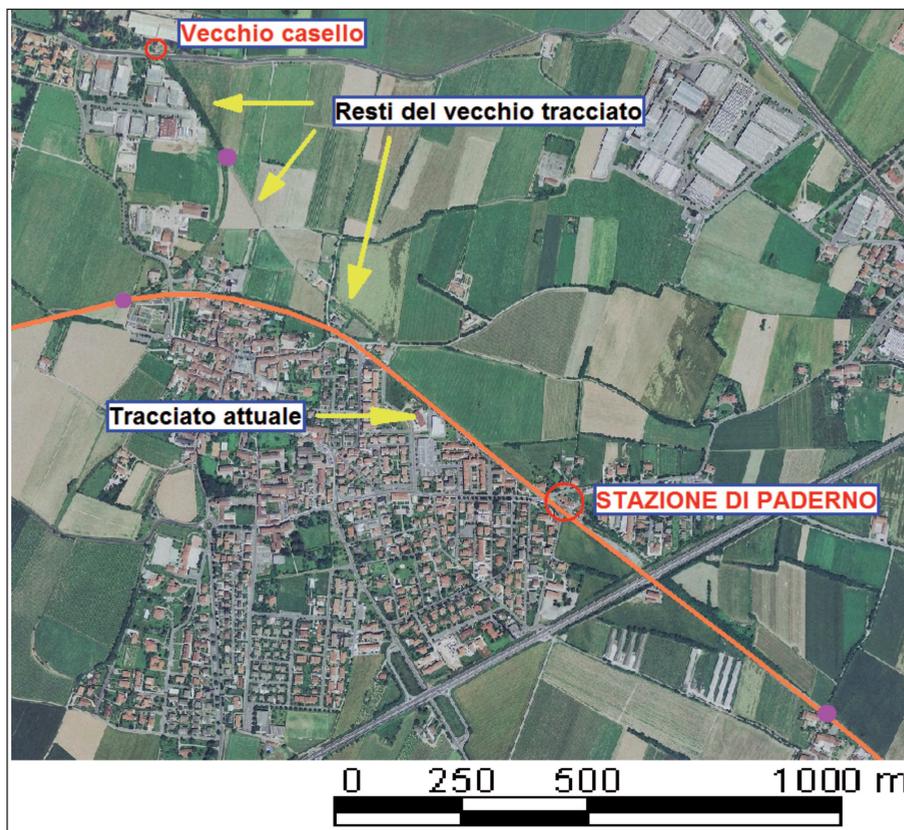


Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

questo tratto non sono state realizzate opere per la realizzazione dell'ex sedime, tranne in un brevissimo tratto in cui è attualmente occupato dalla pista ciclabile Brescia - Paratico), ai quali va aggiunto un casello presso il comune di Passirano analogo a quelli precedentemente descritti, facilmente individuabile anche grazie alla sua differente inclinazione rispetto all'asse della carreggiata sulla quale si affaccia (figg. 15 e 16).

Lasciata la stazione di Paderno, dopo circa 500 metri la linea attuale devia verso sud-ovest in direzione Bornato/Calino - Iseo, e la prima sta-

Fig. 16 - Confronto ortofoto con la precedente carta: in arancione è evidenziato il tracciato attuale, mentre i tondi in color magenta sono collocati nei vecchi punti di diramazione



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007²⁵.

zione che si incontra è quella di Passirano, attualmente collocata a sud dell'omonimo abitato in località Vallosa, sulla Strada Provinciale Ospitaletto - Cazzago - Passirano. Dal 1911 la stazione collocata sul vecchio tracciato fu denominata "Passirano Superiore", al fine di distinguerla da quella nuova e, presso di essa, è ancora visibile un vecchio ponte con una strut-

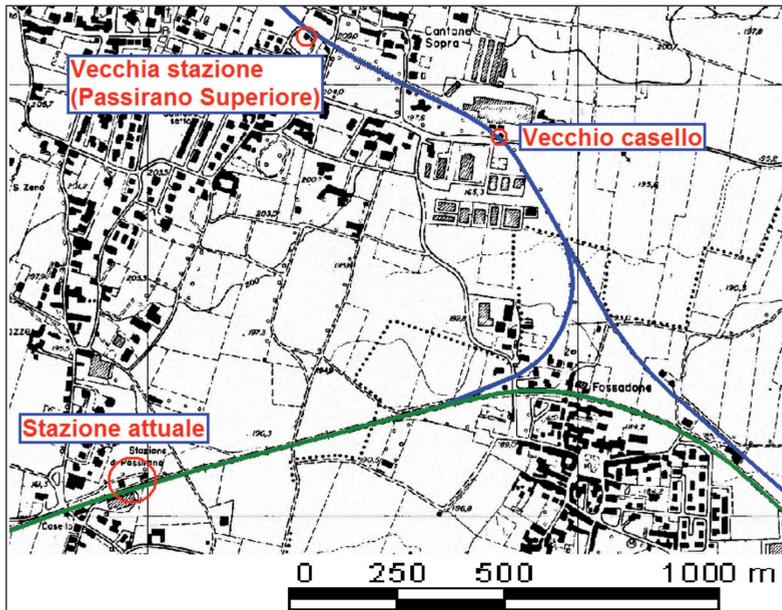
25. Si rimanda alla nota 13.

Fig. 17 - Il ponte presso l'ex stazione di Passirano Superiore



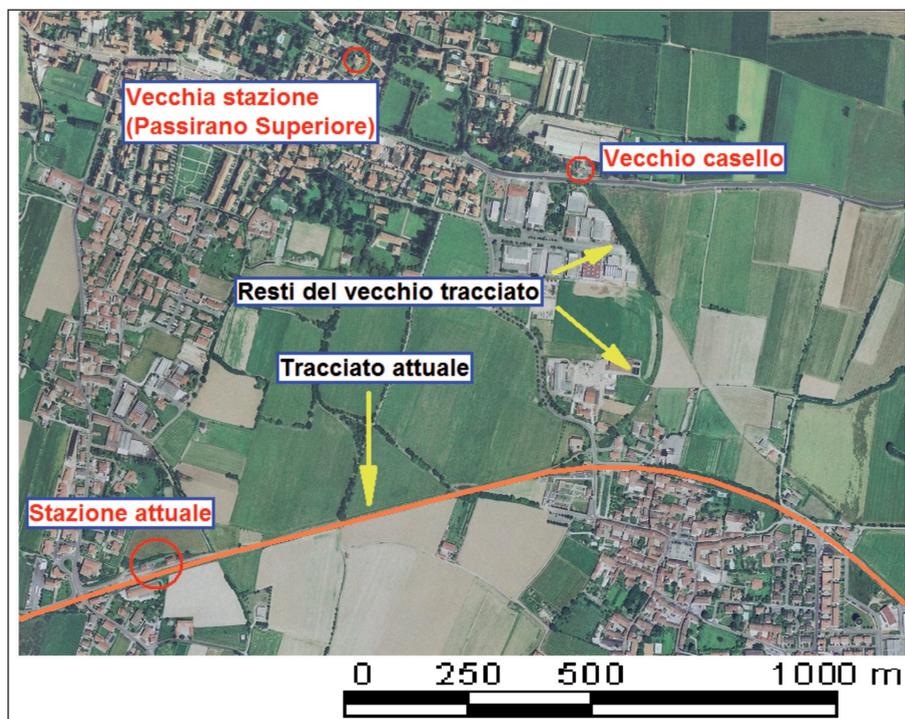
Fonte: Fotografia dell'autore, 29.1.2023.

Fig. 18 - Area ferroviaria di Passirano: sono evidenziati rispettivamente il vecchio tracciato (in blu) e l'attuale (in verde)



Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

Fig. 19 - Confronto ortofoto con la precedente carta



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007²⁶.

tura simile a quello di San Pietro in Lamosa (fig. 17). La vecchia stazione è ancora ben visibile ed in ottimo stato di conservazione, anche se è stata adibita a villa residenziale (figg. 18 e 19).

4. Il nodo ferroviario di Borgo San Giovanni e il raccordo delle industrie OM, Iveco e Sant'Eustacchio

Ci spostiamo ora nei quartieri ovest del comune di Brescia (Comparto Milano²⁷), dove fino al 1990 circa fu attivo il raccordo industriale

26. Si rimanda alla nota 13.

27. Il "Comparto Milano" è una vasta area urbanizzata ed industriale del comune di Brescia, sviluppatasi tra la fine del XIX secolo e gli anni '70 del XX al di fuori della ex cinta muraria del centro storico demolita alla fine dell'Ottocento, al suo posto sorsero i grandi

più importante dell'intera linea ferroviaria, cioè quello dell'*OM - Iveco*²⁸ e della *Sant'Eustacchio*²⁹. La sua dismissione rientrò nella politica attuata durante il periodo del declino siderurgico bresciano degli anni '80, che portò molte industrie a prediligere il trasporto merci su gomma rispetto a quello ferroviario.

Le industrie siderurgiche bresciane dal secondo dopoguerra fino alla fine degli anni '70 sembrarono non conoscere crisi, ma il declino del settore dei decenni successivi diminuì i fatturati con conseguenti razionalizzazioni della produzione e tagli di personale. Negli anni '70, decennio di massima fioritura del trasporto merci su rotaia, risultavano raccordate alla linea ben 26 industrie e tutte utilizzavano regolarmente i loro raccordi³⁰.

viali alberati (via N. Tartaglia, via F.lli Ugoni, Via XX settembre, via XXV aprile, via Spalto San Marco, Via Vittorio Emanuele II, Via dei Mille e Via Calatafimi) che oggi costituiscono il cosiddetto "ring cittadino" (o circonvallazione interna). Lo sviluppo di tale area fu dovuto alla fioritura di grandi industrie meccaniche e metallurgiche, che ebbero come conseguenza la nascita di numerose abitazioni popolari adibite ad alloggio per i lavoratori.

28. La *Officine Meccaniche Fabbrica Bresciana Automobili (OM - FBM)* fu un'azienda italiana specializzata nella produzione di veicoli, in particolar modo di autocarri ed automotrici ferroviarie. Fondata a Brescia nel 1918, divenne una divisione del gruppo *Iveco* nel 1975, quindi entrò nel circuito delle controllate *FIAT*. Da allora si dedicò alla produzione di attrezzature per il sollevamento merci, in particolare carrelli elevatori. Nel 1992 il gruppo *Linde* acquisì da *FIAT* parte della società *Carrelli Elevatori* e, dal 2002, l'azienda ha cambiato ragione sociale in *OM Carrelli Elevatori s.p.a.* Nel 2002 terminò il controllo *FIAT*, poiché *Iveco s.p.a.* uscì in modo definitivo dall'azionariato dell'*OM*. Per il nostro areale d'interesse è importante affermare che lo stabilimento bresciano dell'*OM* passò sotto il controllo dell'*Iveco* nel 1975, al quale appartiene tuttora.

29. La *Sant'Eustacchio*, nota industria siderurgica bresciana di laminatoi, impianti di colata continua e presse per estrusione e forgiatura, fu fondata nel 1887 con il nominativo di *Fonderia f.lli Franchi & Co.*, per diventare, al termine della Grande Guerra, *Franchi e Gregorini*, dal nome del noto industriale di Lovere (BG) che ne acquisì la gestione. Nel 1972 venne acquisita dalla *Innocenti* di Milano e, dal 1980, prese il nome di *Innocenti Sant'Eustacchio (INNSE)*. Dal 2009 fa parte del gruppo *Camozzi*.

30. Nel 1978 fu raggiunto il record di merci trasportate (658.710 tonnellate annue); da allora, eccetto un'effimera ripresa tra la fine degli anni '80 e il 1991, i traffici continuarono a calare (solo il 1998 si distinse positivamente con 362.532 tonnellate annue, ma i volumi trasportati erano comunque poco più della metà di quelli rilevati all'apice della siderurgia bresciana) fino ad arrivare ai numeri trascurabili (sotto le 2000 tonnellate annue) post-2010. Oggi questo valore è prossimo allo zero e la situazione economica attuale non fa intravedere alcuna ripresa di questa modalità di trasporto, almeno nell'immediato futuro (Per i dati merci fino all'anno 1990 si veda Bicchierai, 1992, p. 72; dal 1991 dal 1994: Bicchierai, 2006, pp. 20-24; dal 1995 al 2005: AA.VV., *Piano di Bacino della mobilità e dei Trasporti della Provincia di Brescia - Tomo I*, 2009, p. 38; i dati degli ultimi anni sono invece stati direttamente forniti dalla *Trenord* di Iseo).

La crisi si fece pesantemente avvertire nei traffici merci all'inizio del decennio successivo, in quanto passarono dalle 658.710 tonnellate del 1978 alle 239.614 tonnellate del 1983, con un calo del 74% in soli cinque anni (Pedrocco, 2000). Dai primi anni '90 ad oggi si è assistito alla progressiva dismissione di tutti i raccordi industriali della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo: la totalità delle 26 industrie raccordate degli anni Settanta ha dismesso il traffico merci su rotaia e al momento attuale nessun raccordo risulta ancora effettivamente attivo (fig. 20).

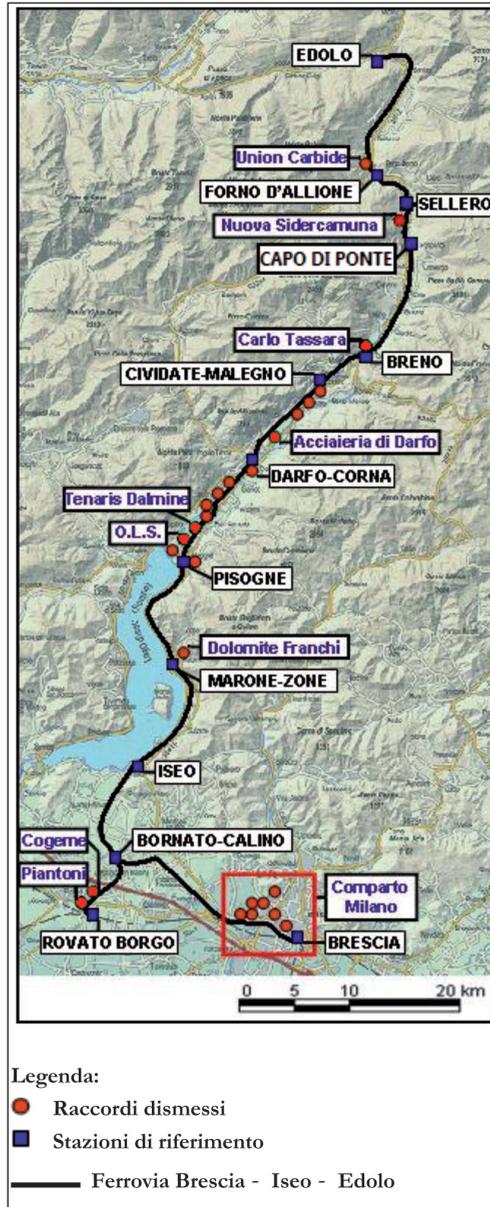
Analizzando alcuni documenti del recente passato utilizzati dal personale di bordo della linea (macchinisti e capitreno), come la Prefazione Generale all'Orario di Servizio³¹ di *Ferrovie Nord*, è emerso che nel 2008 risultavano formalmente attivi ancora sette raccordi, ma solamente uno di essi, quello della *Nuova Sidercamuna* di Sellero³², veniva ancora effettivamente utilizzato (Ferrovie Nord Milano, 2008) (fig. 20); è quindi curioso osservare una discordanza tra i documenti ufficiali e la situazione reale, dato che nel 2008, nonostante sulla carta alcuni raccordi risultassero formalmente attivi, essi appartenevano in realtà a siti produttivi ormai dismessi da anni (come nel caso della *Tenaris Dalmine*, della *Union Carbide* e della *Officine Laminatoi Sebino*³³) e comparivano quindi solamente perché evidentemente non si era ancora proceduto alla soppressione formale. In meno di un decennio anche la *Nuova Sidercamuna* ha definitivamente

31. La prefazione all'orario di servizio è una pubblicazione facente parte delle prescrizioni di carattere permanente di movimento e trazione. Essa comprende: norme generali relative all'esercizio del materiale rotabile; numerazione e composizione dei treni merci e viaggiatori; prestazioni delle locomotive; frenatura; velocità massime ammesse; limiti di carico, rapporti di importanza fra le diverse categorie di treni; simboli convenzionali per la lettura di fascicoli orari ed altre informazioni tecniche.

32. Azienda siderurgica acquisita nel 1996 dal gruppo *Riva Acciaio*.

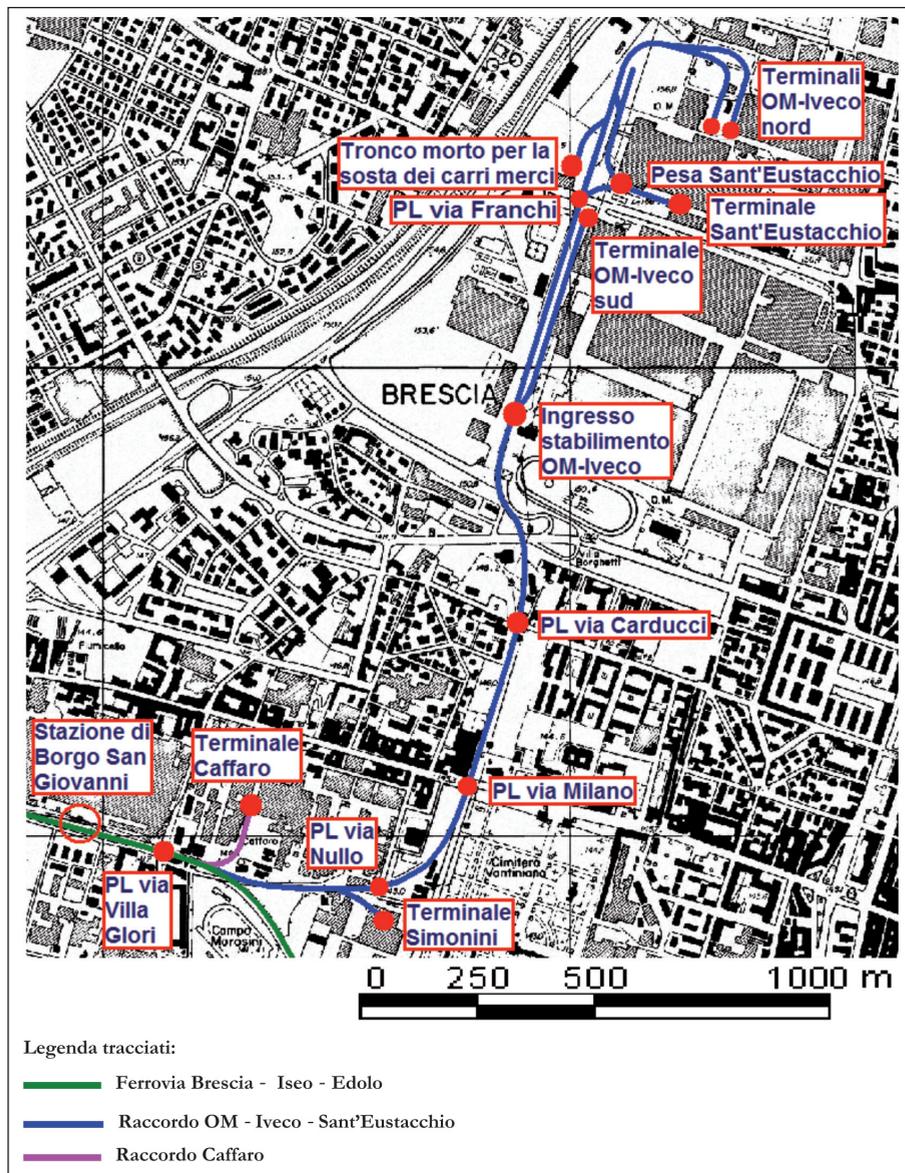
33. La *Tenaris Dalmine*, nota azienda specializzata nella produzione di tubi, abbandonò l'area del sito industriale adiacente alla ferrovia nei primi anni del XXI secolo, mantenendo invece attiva l'ala nel comune di Costa Volpino (BG), collocata ad ovest di quella dismessa. La *Officine Laminatoi Sebino (O.L.S)* di Pisogne e la *Union Carbide* di Forno d'Allione (Frazione di Berzo Demo) vennero dismesse definitivamente nel 1995 ed è curioso osservare che, nella documentazione di *Trenord* del 2008 (Ferrovie Nord Milano, 2008), a distanza di tredici anni dalla chiusura, i loro raccordi risultavano ancora formalmente attivi.

Fig. 20 - Distribuzione geografica delle industrie un tempo raccordate alla ferrovia con i nominativi delle principali



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica fisica.

Fig. 21 - Il raccordo delle industrie OM - Iveco e Sant'Eustacchio con l'indicazione dei passaggi a livello, dei terminali e dei punti di maggiore interesse per il traffico merci



Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

Fig. 22 - L'inizio del raccordo dell'*OM - Iveco* e *Sant'Eustacchio* oggi scollegato dalla linea in seguito alla recente sostituzione del binario. I primi 200 metri sono in preda alle malerbe ed in totale stato di abbandono



Fonte: Fotografia dell'autore, 23.1.2023.

dismesso il suo raccordo³⁴ e, nella documentazione ferroviaria attuale (Ferrovie Nord Milano, 2019), è scomparso ogni riferimento a questa realtà industriale del passato.

Il raccordo dell'*OM - Iveco* e *Sant'Eustacchio* si snodava interamente nel comune di Brescia, diramandosi dalla stazione urbana di Borgo San Giovanni (dal 13 dicembre 2020 denominata “Brescia Borgo San Giovanni”³⁵) per poi dirigersi verso nord in direzione degli stabilimenti³⁶ (figg. 21 e 22).

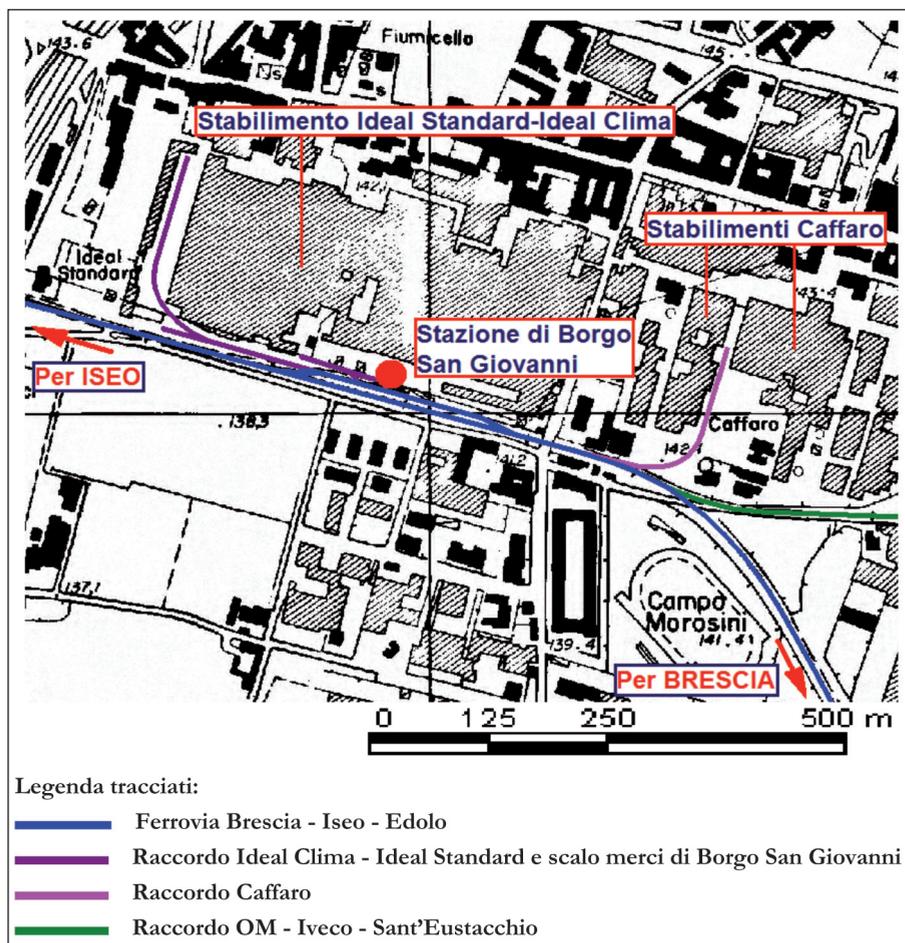
La stazione di Borgo San Giovanni (figg. 23-24-25) fino ai primissimi anni '90 fu un importante nodo ferroviario per la linea, dato che non era

34. Da un sopralluogo dell'agosto 2022 il raccordo risultava interrotto.

35. La nuova denominazione ha voluto sottolineare l'ubicazione della stazione nel comune di Brescia.

36. Il raccordo si diramava anche in un altro capannone (indicato nella mappa come “Terminale Simonini”) che dagli ultimi sopralluoghi del gennaio 2023 risultava abbandonato, ma la sua destinazione precedente fu certamente quella di magazzino per spedizioni nazionali ed internazionali.

Fig. 23 - Area ferroviaria della stazione di Borgo San Giovanni con i raccordi tra la linea e le industrie citate

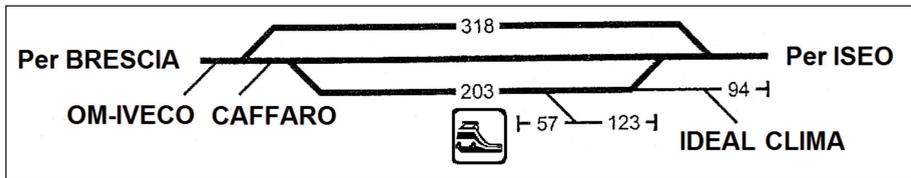


Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

collegata unicamente al raccordo dell'OM - Iveco e Sant'Eustacchio, ma era raccordata anche all'Ideal Climax e all'industria chimica Caffaro.

Il raccordo fu di fondamentale importanza per lo sviluppo di quest'area della città perché determinò una vera e propria espansione dei nuovi quartieri ad ovest del centro storico; il cosiddetto "Comparto Milano" si

Fig. 24 - Schema planimetrico della stazione di Borgo San Giovanni



Fonte: Ferrovie Nord Milano, 2008, p. 20. La direzione da sinistra a destra dello schema corrisponde al verso di marcia dei treni pari (cioè diretti rispettivamente da Brescia verso Iseo - Edolo), mentre le misure che figurano nello schema esprimono in metri la lunghezza utile dei binari misurata fra le traverse limite o fra la traversa limite ed il paraurti, oppure ancora fra la traversa limite e l'estremità del binario stesso. Sono evidenziati con linea più marcata i binari di circolazione, mentre il fabbricato viaggiatori è indicato dal simbolo del treno.

Fig. 25 - La stazione di Borgo San Giovanni così come si presenta oggi



Fonte: Fotografia dell'autore, 23.1.2023.

sviluppo infatti attorno alle industrie nate tra la seconda metà del XIX secolo e i primi decenni del '900 nei pressi dei tracciati della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo e della vicina Milano - Venezia.

La grande espansione delle industrie siderurgiche collegate al raccordo terminò con la crisi siderurgica dei primi anni '80, quando esso venne progressivamente sottoutilizzato anche per i notevoli disagi dovuti all'attraversamento delle importanti arterie cittadine di via Milano, via Volturno e via Attilio Franchi senza la protezione di passaggi a livello custoditi³⁷. Gli ultimi treni merci vi transitarono alla fine degli anni '80, dopodiché esso rimase definitivamente inutilizzato, anche se rimase formalmente attivo ancora per oltre dieci anni³⁸.

L'abbandono del raccordo fu seguito da una parziale riqualificazione urbanistica, specialmente nell'area incolta compresa tra via Milano e via Giosuè Carducci. L'area in questione fu oggetto di edificazione (fig. 26), dato che fu costruito un grande supermercato sul lato nord di via Milano, tra il passaggio a livello e via Giovanni Pascoli e, allo stesso tempo, fu realizzato un prolungamento di via Industriale verso nord (l'attuale via Giuseppe Trivellini), al fine di favorire l'accesso al parcheggio interno del su-

37. Il transito dei convogli sulle vie cittadine creava parecchi disagi alla viabilità degli anni '80, che era nettamente mutata rispetto a quella dell'epoca di costruzione del raccordo.

38. La cronologia della dismissione è stata reperita negli archivi dell'*Iveco* e le testimonianze degli ex dipendenti coincidono con ciò che è stato riportato. La ricostruzione storica delle vicende del raccordo è stata possibile grazie alla preziosa collaborazione del Sig. Mauro Salvi (1928 - 2019), nonno materno dell'autore, Perito Industriale Capotecnico, dipendente della *Sant'Eustacchio* nella seconda metà degli anni '40 e dell'*OM - Iveco* dal 1954 al 1983. Suo padre, il Sig. Giuseppe Salvi (1901 - 1957), fu un operaio specializzato della *Sant'Eustacchio* negli anni del fascismo e del secondo dopoguerra.

Una curiosità: nel 1997 Mauro Salvi, che era da sempre appassionato di storia della tecnica (data anche la sua formazione di Perito Meccanico), si recò presso gli stabilimenti *Iveco* per acquisire informazioni su quel raccordo che vedeva ancora integro ma inutilizzato da anni. Un impiegato gli mostrò dei documenti tecnici in cui era riportato un recente rilievo dello stato di conservazione del binario, con allegata la scheda del relativo collaudo: da esso risultò che il binario era in ottime condizioni di conservazione e che poteva essere ancora regolarmente utilizzato per il transito dei convogli. L'impiegato affermò però che l'azienda, in contrapposizione al contenuto del documento, aveva dirottato ormai da anni tutte le merci sul trasporto su gomma e che sarebbe stato difficile vedere nuovamente attivo il raccordo. Il rilievo-collaudo di quegli anni fa però pensare ad un eventuale politica orientata ad un suo riutilizzo perlomeno parziale, cosa che venne però smentita con la soppressione definitiva avvenuta negli anni successivi.

Fig. 26 - Immagine di ortofoto 1998 dell'area compresa tra via Milano e via Carducci con il raccordo evidenziato in colore blu



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 1998.

permercato, il cui ingresso si trova sul retro di quest'ultimo. Dato che all'epoca della sua costruzione il raccordo non era ancora ufficialmente dismesso, esso venne integrato nell'asfalto della nuova via e non ricoperto dal manto stradale come avvenne per l'imbarcadero di Iseo; in questo modo fu evitata l'interruzione effettiva.

Fig. 27 - Ortofoto dell'area compresa tra via Industriale e via Giosuè Carducci. È interessante il confronto con l'immagine di ortofoto del 1998 per osservare i mutamenti avvenuti sul territorio



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007³⁹.

Il prolungato inutilizzo del binario fece però lentamente emergere fenomeni di degrado urbanistico, dato che le aree abbandonate iniziarono ad essere frequentate da malviventi e tossicodipendenti, perciò agli albori del 2000 si optò per l'effettiva soppressione anche dal punto di vista formale, in modo tale da poter consentire l'effettiva riqualificazione. Tra il 2002 e

39. Si rimanda alla nota 13.

Fig. 28 - L'interruzione del raccordo presso via Giovanni Pascoli. Si noti l'asfalto deformato nell'area sovrastante i binari



Fonte: Fotografia dell'autore, 23.1.2023.

il 2005 furono smantellati i binari morti del terminale sud dell'*Iveco* adibendo l'area a deposito rottami, mentre tra il 2005 e il 2007 furono realizzati un parco pubblico e numerosi elementi urbanistici, tra cui due rotoatorie che portarono all'effettiva interruzione del raccordo (fig. 27), dato che per la realizzazione delle opere parte dello stesso fu ricoperta dal manto stradale (fig. 28).

Nel biennio 2008 - 2009, nell'area a nord del passaggio a livello di via Attilio Franchi, dove si collocano gli stabilimenti della *Sant'Eustacchio*, furono realizzati degli interventi di notevole rilievo, dato che l'area fu in parte occupata alla costruzione di una sottostazione elettrica, coprendo i resti di alcuni binari morti. Fin dagli anni '90 parte dell'area in cui si trovava il tratto di raccordo di proprietà dell'azienda fu utilizzata come parcheggio per i dipendenti, dato che una buona porzione dei vecchi binari

Fig. 29 - La pesa all'ingresso della Sant'Eustachio



Fonte: Fotografia dell'autore, 29.1.2023.

era inglobata alla sede stradale; i binari erano però ancora presenti e si trovavano ormai in avanzato stato d'abbandono ed in preda alle malerbe: la costruzione della sottostazione elettrica permise quindi, almeno in parte, di riconvertire l'area. All'ingresso dell'azienda è invece ancora visibile nella sua interezza la pesa per i carri merci con l'apposito fabbricato di servizio (fig. 29): essa rappresenta la struttura di archeologia industriale meglio conservata di tutto il raccordo, dato che è rimasta praticamente intatta.

Nonostante gli interventi precedentemente descritti abbiano permesso di valorizzare vaste aree abbandonate, purtroppo buona parte del raccordo versa tuttora in totale stato di abbandono e degrado. Il tratto compreso tra via Volturmo e via Giosuè Carducci è diventato un bivacco per senzatetto e la stessa situazione si può osservare a sud di via Milano, specialmente nel tratto che corre sul retro del cosiddetto "Magazzino 47",

isolato dalla strada e quindi adatto allo sviluppo di fenomeni di microcriminalità. Al momento vi sono numerose proposte per la valorizzazione di queste aree e dei capannoni industriali dismessi, anche se è difficile riconvertire questi ex siti produttivi. Le proposte sono varie: alcune tendono a conservare le vecchie infrastrutture industriali al fine di creare siti museali atti alla valorizzazione del glorioso passato, mentre altre sono più propense alla totale demolizione finalizzata alla creazione di nuovi quartieri residenziali, parchi pubblici e moderne aree commerciali. Esempi parziali per una futura valorizzazione potrebbero essere gli interventi realizzati nell'areale attraversato dal vicino raccordo dell'*Acciaieria Tubificio Brescia (ATB)*, collocato a poco più di un km di distanza in direzione Brescia, dove i binari sono stati interamente ricoperti dal manto stradale, mentre le infrastrutture dei capannoni industriali sono state riutilizzate per creare al loro interno un grande centro commerciale, attribuendo ad esse una nuova funzione pur mantenendo la monumentalità degli ex stabilimenti. In realtà, come si vedrà nel successivo paragrafo, anche questi interventi hanno dimostrato nel tempo notevoli limiti, in quanto il degrado ha preso di nuovo il sopravvento, almeno in parte, sulle aree precedentemente riqualficate.

5. Il raccordo industriale dell'ATB

Il secondo raccordo che analizziamo è quello dell'*Acciaieria Tubificio Brescia (ATB)*⁴⁰, storica industria bresciana del "Comparto Milano". La sua analisi è di fondamentale importanza, dato che, dopo la dismissione, sono stati effettuati numerosi interventi urbanistici che hanno cambiato radicalmente la fisionomia della ex area industriale.

40. L'*Acciaieria Tubificio Brescia (ATB)* fu fondata a Brescia nel 1934 tramite l'acquisizione totale delle officine, dell'ingegneria, dei marchi e dei brevetti della preesistente *Società Italiana Tubi Togni* e *Società Siderurgica Togni*, costituite nel 1903 e specializzate nella produzione di grandi turbine e tubature per impianti idroelettrici. I suoi stabilimenti si trovavano nel "Comparto Milano", ma, tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90, l'azienda fu ridimensionata e trasferita nel comune di Roncadelle (BS), vicino all'uscita Brescia Ovest dell'autostrada A4 Milano - Venezia. Nel 2003 è stata fusa con la *Riva Calzoni s.p.a.*, azienda del medesimo settore, acquisendo la denominazione di *ATB Riva Calzoni s.p.a.*

Le vicende storiche ad esso legate sono analoghe a quelle del precedente, in quanto risultava pienamente attivo negli anni tra le due guerre mondiali e fu progressivamente disattivato entro la fine degli anni '80 (Simoni, 2008). Il raccordo dell'*ATB* fu di fondamentale importanza logistica, dato che su di esso transitavano convogli eccezionali eccedenti le sagome limite provenienti dallo stabilimento che trasportavano componenti meccaniche indivisibili, in particolar modo turbine e tubature destinate alle grandi centrali idroelettriche delle vallate alpine che potevano essere assemblate solamente nelle sedi di impianto (Ragni, 1993). Il binario si diramava circa 350 metri dopo il terminale della linea (piazzale ovest della stazione di Brescia), tramite due scambi che consentivano l'accesso dei convogli merci da entrambe le direzioni, per poi deviare in direzione nord lungo l'attuale viale Italia, lambendo l'ala sud dello stabilimento. Dopo 300 metri circa il raccordo entrava nell'ingresso principale dell'ala nord-ovest dello stabilimento, dove si trovava una piattaforma girevole che consentiva di smistare i carri merci all'interno dei reparti produttivi⁴¹, oppure nel cortile interno adibito alla sosta dei convogli (fig. 30).

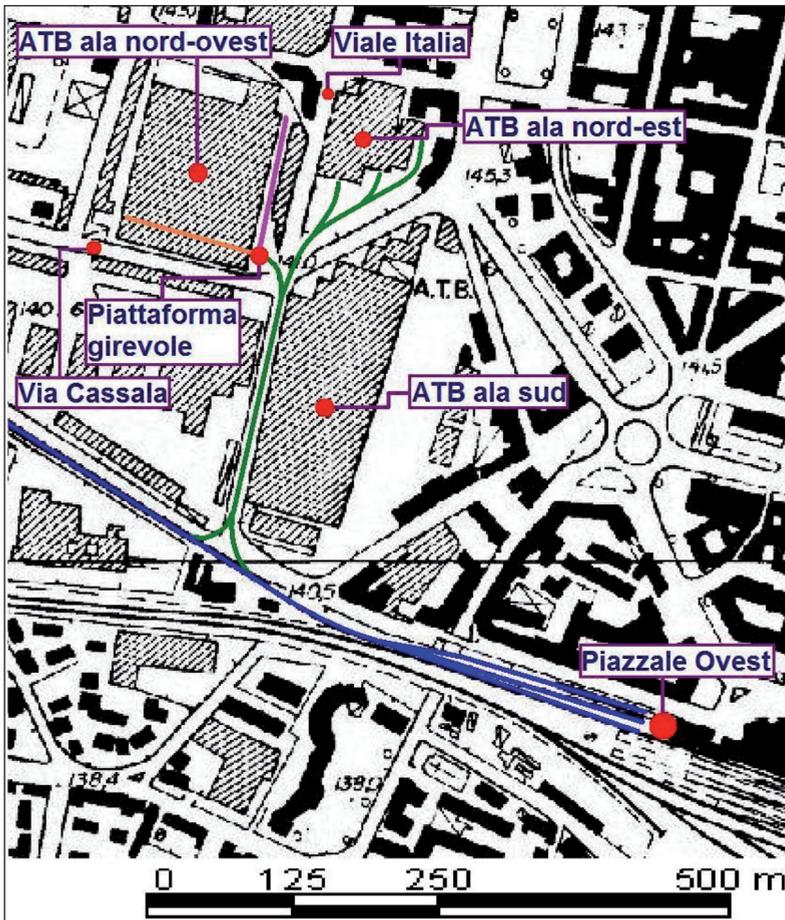
I binari, all'interno del tessuto cittadino, erano integrati nella sede stradale e correavano lungo viale Italia, mentre i passaggi a livello erano totalmente privi di protezioni, anzi, più che di PL veri e propri, si deve parlare semplici intersezioni tra strada e ferrovia, dato che un addetto alla circolazione doveva fermare il traffico prima che il convoglio occupasse la sede stradale⁴².

Il raccordo raggiunse i suoi massimi traffici negli anni '50, '60 e '70, ma la crisi siderurgica dei primi anni '80 non lasciò immune nemmeno una grande azienda come l'*ATB* e, nella seconda metà del decennio, venne avviata la fase di ristrutturazione aziendale con tagli di personale e ridimensionamento della produzione. Anche questa grande azienda, così come

41. In genere, nell'area della piattaforma girevole, venivano effettuate le operazioni di carico e scarico delle materie prime.

42. La procedura era la medesima dei PL incustoditi del raccordo dell'*OM - Iveco - Sant'Eustacchio*, dato che il convoglio doveva transitare marciando a vista senza superare i 4 km/h, come previsto dal regolamento ferroviario.

Fig. 30 - Il raccordo dell'ATB con le relative diramazioni interne all'azienda. Si noti la posizione della piattaforma girevole per lo smistamento dei carri merci all'interno dell'ala nord-ovest



Fonte: [01] Geoportale della Regione Lombardia; rielaborazione dell'autore su base cartografica CTR 1:10.000.

molte altre, iniziò a prediligere il trasporto su gomma e il raccordo venne progressivamente dismesso. Gli stabilimenti, divenuti di dimensioni elevate in rapporto alle esigenze produttive, comportavano oramai costi di manutenzione non sostenibili in rapporto ai fatturati in calo, quindi si decise di trasferire la produzione in una struttura di minori dimensioni nel

comune di Roncadelle, tra la ferrovia e l'autostrada Milano - Venezia. Le strutture dei vecchi stabilimenti sono quindi state abbandonate a partire dagli anni '90, ad esclusione di alcune aree dell'ala sud, nella quale sono rimasti attivi degli uffici amministrativi fino agli albori del 2000.

Nel frattempo, in viale Italia, i vecchi binari furono completamente ricoperti dall'asfalto, in quanto la loro precedente integrazione nella sede stradale fece optare per questa soluzione, dato che la rimozione sarebbe risultata troppo onerosa. Purtroppo oggi, differentemente dal raccordo dell'OM, *Iveco- Sant'Eustacchio*, i segni del suo passaggio sono stati completamente cancellati ed è andata persa ogni testimonianza materiale, quindi il percorso è ricostruibile solamente grazie a vecchie mappe CTR ed alle fotografie d'epoca⁴³ (Simoni, 2008).

Relativamente ai capannoni industriali non si procedette immediatamente allo smantellamento degli impianti, infatti le strutture portanti rimasero in piedi per tutti gli anni '90 e purtroppo divennero luogo di bivacco per senzatetto e adatti alla formazione di fenomeni di microcriminalità. Queste spiacevoli situazioni indussero l'amministrazione comunale a progettare una massiccia riqualificazione urbanistica della zona e, nel 1997, grazie ad una collaborazione tra il Comune di Brescia, la società *Sintesi*⁴⁴ e l'*Azienda Servizi Municipalizzati*⁴⁵, fu realizzato nell'ex cortile interno dell'ala sud degli stabilimenti un autoparcheggio, denominato "Parcheggio ex ATB", collegato al centro della città tramite un comodo servi-

43. L'archivio fotografico Ugo Allegrì di Brescia contiene numerose fotografie d'epoca dell'ATB e dell'intero Comparto Milano. Esso rappresenta un punto di riferimento per la ricostruzione della geografia del territorio nel corso dei decenni.

44. Società fondata nel 1971 per gestire, all'interno del comune di Brescia, una serie di attività nei settori del turismo, dell'editoria e della formazione. Nel corso degli anni si è specializzata nella gestione dei parcheggi.

45. L'*Azienda Servizi Municipalizzati (ASM)* di Brescia, oggi *AZA* in seguito alla fusione avvenuta nel gennaio 2008 con *AEM* ed *AMSA* (Aziende di servizi municipalizzati operanti nel comune di Milano), gestì i trasporti pubblici urbani del comune di Brescia fino al giugno 2001, quando avvenne la scissione del settore trasporti dell'*ASM*, da allora denominato *Brescia Trasporti s.p.a.* Nel dicembre 2001 nacque il gruppo *Brescia Mobilità s.p.a.*, entro il quale vennero inglobate la *Sintesi* e la *Brescia Trasporti*, creando una grande azienda specializzata nella mobilità integrata all'interno del comune di Brescia.

Fig. 31 - L'area dei dismessi stabilimenti dell'ATB in un'immagine di ortofoto del 1998 con le strutture industriali ancora integre. Si noti l'autoparcheggio realizzato nell'ex cortile dello stabilimento



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 1998.

zio di autobus navetta⁴⁶: la cosiddetta “Bussola”, trasformata il 5 luglio 2004 in “linea 18” (fig. 31).

46. Furono molte le iniziative dell'*Azienda Servizi Municipalizzati* per la realizzazione di collegamenti diretti con bus navetta tra il centro cittadino e i parcheggi interni al co-

Figg. 32-33 - Immagini ortofoto 2007 e 2021: visibili le coperture ristrutturare degli ex stabilimenti, il nuovo Parcheggio Italia nell'area nord dell'omonimo viale e il Parco Venturini. È interessante il confronto con l'ortofoto 1998 per osservare i mutamenti avvenuti sul territorio



Fonte: [02] Geoportale della Provincia di Brescia; rielaborazione dell'autore su base cartografica ortofoto 2007.



Fonte: [03] Tuttocittà.

Se nel 1998 tutte le strutture dello stabilimento erano ancora visibili, agli inizi del 2000 si optò per la demolizione delle due ali nord e di una parte dell'ala sud, dato che al loro interno si svilupparono molti fenomeni di spaccio di stupefacenti e microcriminalità. Entro il 2003 fu completata la demolizione (fig. 32), anche se la bonifica dell'area è tuttora in corso ed è piuttosto controversa, dato che vi sono delle proposte per mantenere viva

mune: tra i più famosi si ricorda la “Bussola”, servizio di collegamento passante per il centro storico tra il parcheggio ex *ATB* e piazzale Arnaldo; la linea *T* o navetta del castello (centro città - Colle Cidneo) e i famosi bus navetta (rossa, gialla e azzurra), che collegavano i grandi parcheggi delle periferie al centro storico nel periodo prenatalizio (Belotti, Baldoli, 1999). Il 5 luglio 2004 la *Brescia Trasporti* modificò radicalmente i percorsi delle linee urbane, al fine di collegare anche i comuni limitrofi al capoluogo provinciale. Le autolinee, che prima di allora venivano denominate con le lettere dell'alfabeto (o, in alternativa, con una lettera associata ad un numero, come ad esempio la linea H1), sono oggi contraddistinte da numeri dall'1 al 18.

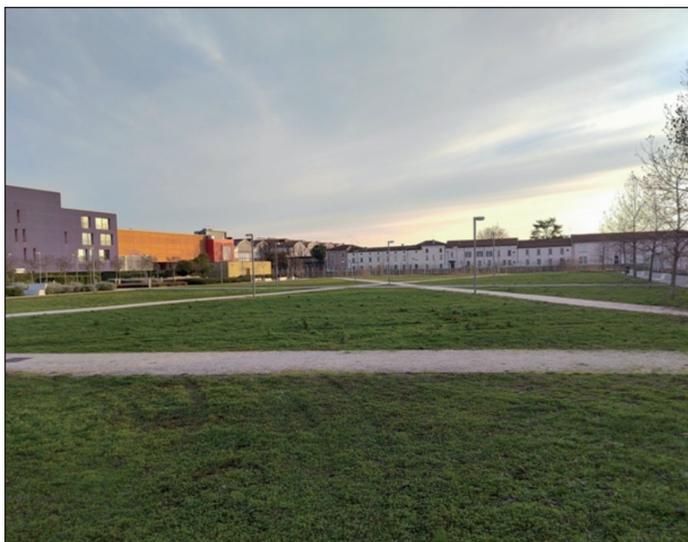
la memoria di questo glorioso passato industriale. Purtroppo al momento, a distanza di due decenni, le aree risultano ancora parzialmente abbandonate⁴⁷; all'interno di esse sono infatti ancora visibili i resti delle fondamenta e delle strutture industriali, che rappresentano un esempio di archeologia industriale di notevole interesse, ma siamo ancora molto lontani da una vera e propria valorizzazione (Mirani, 2009).

Le strutture dell'ala sud non furono invece demolite, dato che l'area, tra il 2005 e il 2008, fu oggetto di una delle più grandi riqualificazioni urbanistiche della città di Brescia degli ultimi decenni. Nei primi anni Duemila nacque infatti l'idea di realizzare un grande centro commerciale che mantenesse intatte le strutture architettoniche dei vecchi stabilimenti, valorizzando l'area grazie alla loro completa ristrutturazione. In questo modo si sarebbe creato un edificio simbolo di modernità, pur mantenendo la memoria della realtà industriale che caratterizzò il "Comparto Milano" per quasi un secolo. Per avviare i lavori fu però necessaria la chiusura del parcheggio ex *ATB*, dato che sulla sua superficie sarebbero sorti i nuovi spazi esterni (ampie scalinate d'ingresso al centro, panchine e arredi urbani) e il nuovo parcheggio interrato riservato ai clienti del centro commerciale. Il parcheggio rimase attivo fino al 31 gennaio 2005, quando fu definitivamente chiuso per l'avvio dei lavori e, per ovviare ai disagi relativi alla sua chiusura fu attivato, il primo febbraio 2005, un nuovo parcheggio in viale Italia (Parcheggio Italia) collocato a nord del precedente⁴⁸. Di conseguenza, il capolinea del servizio navetta per il centro storico fu spostato in relazione alle nuove esigenze di interscambio e i lavori per la costruzione del centro commerciale ebbero inizio. La nuova conformazione urbanistica avrebbe occupato anche l'area della diramazione di via Fratelli Ugoni, dove si collocava il precedente capolinea della navetta; inoltre, dato che il progetto prevedeva la riedificazione *ex novo* della vecchia ala nord-est dell'*ATB*, che sarebbe stata poi unificata alle strutture dell'ala sud, si rese ne-

47. Tra le proposte di valorizzazione la più importante è quella che prevede la realizzazione di un museo dell'industria e del lavoro nell'area della ex industria siderurgica *Tempini*, attigua all'ex *ATB*.

48. Il nuovo parcheggio nacque anch'esso sull'area di una ex industria dell'indotto *ATB*.

Fig. 34 - Il Parco Venturini



Fonte: Fotografia dell'autore, 23.1.2023.

cessaria, tra il 2006 e il 2008, l'interruzione di via Cassala nel tratto compreso tra viale Italia e via Fratelli Ugoni (fig. 32).

I lavori proseguirono fino al mese di maggio 2008, quando fu inaugurato il nuovo centro commerciale, che prese il nome di “Freccia Rossa” in ricordo della famosa “Mille Miglia”, leggendaria corsa automobilistica su strada del passato, oggi trasformata in rievocazione storica annuale per appassionati di auto d'epoca (fig. 33). Per la riapertura del tratto di via Cassala interrotto durante i lavori, fu costruito un tunnel passante sotto l'edificio che permise di collegare nuovamente Viale Italia con Via Fratelli Ugoni, ripristinando la situazione viabilistica precedente all'inizio dei lavori. Nel maggio 2014, in parte dell'ex ala nord-ovest, fu inaugurato il parco pubblico Venturini⁴⁹ (fig. 34), che rappresentò una sorta di piccolo “polmone verde” in un'area fortemente urbanizzata (Fonte: [04]).

49. Dedicato a Mario Venturini, Assessore all'Urbanistica del Comune di Brescia dal 1998 al 2008. È stato definito “ingegnere umanista” per le sue proposte di valorizzazione urbanistica delle ex aree industriali bresciane.

Fig. 35 - L'esterno del centro commerciale visto da via Fratelli Ugoni



Fonte: Fotografia dell'autore, 23.1.2023.

La parte di edificio occupante l'ala sud dell'ex stabilimento ha mantenuto le strutture originarie (fig. 35) sia all'esterno che all'interno, dove si possono ancora ammirare le travi reticolari atte al sostegno dei capannoni. L'architettura sorta sull'ex ala nord-est è invece moderna e non conserva nulla delle vecchie strutture, infatti si discosta nettamente dai criteri conservativi adottati per le altre aree.

Nei primi anni, la riqualificazione dell'ex area industriale diede buoni risultati, in quanto ci fu una netta diminuzione dei fenomeni di microcriminalità e i nuovi negozi del centro attirarono l'attenzione del pubblico. L'esclusiva destinazione degli stabili ad uso commerciale e la relativa vicinanza al centro storico rivelarono però ben presto tutti i limiti del progetto, dato che dopo pochi anni, nonostante gli entusiasmi iniziali e l'in-

teresse verso le nuove attività commerciali attigue al centro storico della città, il “Freccia rossa” entrò in una fase di crisi che tutt’oggi non vede alcun spiraglio di risoluzione. Dopo i primi positivi cinque anni di esercizio il fatturato di mole attività commerciali subì un netto calo e, progressivamente, iniziarono le prime chiusure. Il centro commerciale fu anche molto criticato negli anni immediatamente successivi all’apertura, in quanto considerato una sorta di “concorrente sleale” per i negozi del centro storico, che inizialmente avvertirono la crisi conseguente all’apertura di nuove attività in un’area immediatamente al di fuori dell’ex cinta muraria cittadina; in realtà tali critiche erano fondate solamente in parte, in quanto la fase positiva del centro durò ben poco, specialmente in relazione alla portata degli investimenti impegnati per la sua realizzazione. La crisi si acutizzò e divenne definitiva nel settembre 2016, quando fu inaugurato il nuovo centro commerciale *Elnòs* nel comune di Roncadelle⁵⁰: da allora le chiusure si susseguirono velocemente e, progressivamente, tutti i *brand* più famosi si sono trasferiti altrove⁵¹. L’epidemia di Covid-19 ha definitivamente dato il colpo di grazia ad una situazione già molto compromessa e il periodo post-pandemia ha visto la chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali⁵².

Oggi il centro commerciale risulta ancora attivo, ma l’imponenza e la maestosità delle sue architetture si contrappongono alle tante vetrine oscurate dai pannelli e alla totale desolazione. Laddove fino a qualche anno fa la gente si ritrovava per una piacevole passeggiata tra i negozi e i ristoranti alla ricerca di qualche specialità culinaria, oggi dominano il silenzio e l’abbandono: se l’interno dell’edificio rimane sorvegliato, l’esterno è tornato ad essere al centro di episodi di microcriminalità, riaprendo desolanti scenari che sembravano ormai dimenticati. Stella cosa vale per il parco Venturini

50. Quasi per ironia della sorte il nuovo centro commerciale *Elnòs shopping* confina con l’attuale stabilimento dell’*ATB Riva Calzoni s.p.a.*

51. Molti hanno scelto proprio il nuovo centro commerciale di Roncadelle.

52. Nel gennaio 2023 sono stati chiusi i due maggiori esercizi commerciali (il supermercato e il cinema multisala) e risultavano aperti solo due negozi.

che, dopo gli entusiasmi dell'inaugurazione, è rientrato nelle cronache locali nel 2017, ma stavolta per risse, atti di vandalismo e spaccio di stupefacenti (Fonte: [05]). Se da una parte il "Freccia rossa" è quindi in una fase di inarrestabile declino, dall'altra il centro storico della città è tornato a vivere, grazie anche alle molteplici iniziative finalizzate alla sua valorizzazione culturale ed economica⁵³, mentre il baricentro dello *shopping* si è trasferito a Roncadelle, lasciando un grande vuoto vicino al cuore pulsante della città.

Una domanda a questo punto sorge spontanea: è stato di impulso positivo per la città di Brescia riqualificare un'area ferroviaria abbandonata puntando tutto sul discorso commerciale? Oppure sarebbe stato meglio valorizzare in altri modi l'immenso patrimonio di archeologia industriale che simboleggia da secoli la sua vocazione produttiva? Sicuramente, in una prima fase, la riconversione a fini commerciali dell'area ha dato i suoi frutti ma, se si escludono i primi cinque anni di *trend* positivo, si può dire che la riqualificazione sia stata complessivamente fallimentare. Il paradosso di oggi è questo: bisogna valorizzare nuovamente ciò che già è stato riqualificato non molti anni fa con notevoli costi e, purtroppo, non si sa ancora di preciso come procedere, lasciando il tutto in una situazione di stallo che non porta ad alcun beneficio. Si parla di cordate di imprenditori, di un nuovo rilancio commerciale, ma nessuno accenna all'immenso valore storico e monumentale di questi ex complessi industriali.

Mette un'immensa tristezza pensare che queste gloriose industrie abbiano caratterizzato il paesaggio della città di Brescia per decenni contribuendo alla sua grande crescita economica, mentre invece questo centro commerciale, che avrebbe dovuto rappresentare la rinascita di un'area degradata, sia durato poco più di dieci anni. È proprio alla luce di ciò che forse sarebbe stato interessante percorrere un'altra via, magari parallela a quella commerciale, cioè la strada della conoscenza e della valorizzazione

53. La nomina di Brescia e Bergamo a capitali italiane della cultura 2023 rappresenta una grandissima opportunità per la valorizzazione dei centri storici di entrambe le città e delle attività economiche connesse.

dei siti di archeologia industriale, che rientrano a pieno titolo nei beni culturali e meritano perciò di essere pienamente tutelati. La Provincia di Brescia, territorio a grande vocazione industriale, è ricca di queste aree ed è un peccato che, talvolta, la valorizzazione non sia stata adeguata, specialmente negli ultimi anni in cui il turismo ha avuto un notevole incremento.

Per quanto riguarda l'area industriale dell'ex *ATB* il futuro è incerto, ma se si vorrà attuare una riqualificazione duratura nel tempo si dovranno diversificare le modalità di valorizzazione, in quanto la via percorsa fino ad ora non ha dato i risultati attesi.

6. *Una reale riqualificazione o un'incompiuta?*

A questo punto una domanda sorge spontanea: le dismissioni dei vecchi tracciati di questa ferrovia hanno realmente portato ad una riqualificazione miglioratrice della vita delle popolazioni da essa attraversate oppure c'è ancora molto da fare? La risposta non può essere univoca.

Innanzitutto bisogna chiedersi cosa rappresenta oggi la ferrovia Brescia - Iseo - Edolo per il territorio bresciano, quella ferrovia ancora viva e vegeta che collega il capoluogo provinciale con l'Alta Valle Camonica attraversando la Franciacorta, la sponda orientale del Sebino e la Valle Medio-Bassa e importanti centri come Iseo, Pisogne, Darfo-Boario Terme, Breno e Capo di Ponte. Del passato abbiamo già ampiamente, parlato sottolineandone il ruolo chiave per lo sviluppo dell'industria, ma del presente possiamo dire molto altro: se da un lato gli ultimi trent'anni sono stati caratterizzati dal declino della siderurgia, dall'altro hanno visto un grande sviluppo del turismo in tutti i territori attraversati dalla ferrovia⁵⁴. Pensiamo ad esempio alle stazioni montane di soggiorno dell'Alta Valle (Edolo, Aprica, Ponte di Legno) (Belotti, 1999) o alle località lacustri del lago d'Iseo, facilmente raggiungibili con il treno. Oggi *Trenord* gestisce numerosi servizi integrati treno+battello e treno+bus che consentono di rag-

54. Dell'escursionismo e del turismo legato alla ferrovia ne parlava già all'inizio del secolo scorso Laeng, 1909.

giungere ancora più facilmente le località turistiche, rappresentando una valida alternativa al mezzo privato⁵⁵ (AA.VV., *La 'metropolitana provinciale'*, 2009). La ferrovia consente anche di raggiungere i numerosi parchi di incisioni rupestri situati nel comune di Capo di Ponte (Arcà, Fossati, 1995), mete di numerose scolaresche e gruppi di turisti che, specialmente durante la bella stagione, si recano in questi siti unici nel panorama nazionale ed europeo⁵⁶. Lo stesso discorso vale per le Torbiere del Sebino⁵⁷ e per le località lacustri, tra cui spicca Monte Isola, collegata alla terraferma grazie ad un efficiente servizio integrato treno+battello (Quarantini, 1983; Troletti, 2009). La possibilità di poter trasportare le biciclette su tutti i treni rappresenta un'ulteriore valorizzazione dei numerosi itinerari cicloturistici, alcuni dei quali di importanza nazionale, presenti in tutta l'area attraversata dalla ferrovia (via dei castelli, ciclabile Brescia - Paratico, grantour di Franciacorta, ciclabile Oglio-Po). Oggi il treno è quindi un solido punto di riferimento per tutti coloro che vogliono godere delle bellezze paesaggistiche in bicicletta senza rinunciare al valido supporto ferroviario per il raggiungimento delle mete desiderate.

Sempre rimanendo in tema turistico, ricordiamo che nel 2016 *Trenord* potenziò enormemente la linea, dal 18 giugno al 3 luglio, in occasione dell'installazione *land art* dell'artista Christo tra Sulzano e Monte Isola intitolata *The Floating Piers*, visitata in sole due settimane da ben 1,2 milioni di turisti provenienti da tutto il mondo. Data la conformazione del territorio e soprattutto l'impossibilità di parcheggiare l'auto nel comune di Sulzano, il treno divenne la principale soluzione di trasporto per visitare l'opera e si stima che oltre l'80% dei visitatori lo abbia utilizzato⁵⁸: un vero record per una ferrovia abituata a ben altri numeri!

55. Attualmente il servizio ferroviario della linea è gestito dalla *Trenord* di Regione Lombardia, erede delle *Ferrovie Nord Milano* che subentrarono alla *Società Nazionale Ferrovie e Tramvie* nel 1992.

56. Il famoso parco delle incisioni rupestri di Naquane è facilmente raggiungibile a piedi dalla stazione.

57. Facilmente raggiungibili dalla stazione di Provaglio-Timoline.

58. Dati forniti da *Trenord*.

La Brescia - Iseo - Edolo non è però solamente legata al turismo, in quanto trasporta in maniera efficiente ogni giorno lavoratori e studenti verso le scuole e i luoghi di lavoro, con tempi di percorrenza ridotti rispetto al passato. Per dare un'idea dei numeri si pensi che nel 1988 furono trasportati 700.000 passeggeri⁵⁹, mentre 20 anni dopo raddoppiarono a 1,5 milioni e negli ultimi anni si aggirano addirittura sui due milioni ed oltre⁶⁰: si tratta di una grande crescita se si pensa che alla fine degli anni '80 si paventò addirittura la soppressione del tratto di linea dell'Alta Valle (Breno - Edolo) per scarso traffico.

Questa però è la storia della ferrovia attiva ed efficiente, di quel tracciato ancora pienamente in esercizio, ma cosa possiamo dire dei tratti e dei raccordi dismessi? Certamente lo spostamento a sud della tratta franciacortina della ferrovia non ha creato particolari disagi alle popolazioni locali, dato che le "nuove" stazioni sono ubicate in luoghi ben accessibili non lontani dai centri storici e dalle attuali aree residenziali (si consideri anche che la dismissione risale a quasi un secolo fa, quindi i centri interessati si sono progressivamente espansi nel corso dei decenni modificando, almeno in parte, i loro baricentri). Se facciamo un confronto con altre linee ferroviarie come quella del Ponente Ligure notiamo quindi una grandissima differenza: in Liguria la linea è stata spostata a monte per liberare le cittadine rivierasche dai disagi che una ferrovia costiera può comportare valorizzando enormemente il turismo, ma al tempo stesso è stata allontanata dalle aree turistiche e residenziali⁶¹ e di conseguenza anche da quelle genti che utilizzavano comunemente il treno per motivi personali, di studio o di lavoro⁶². In Franciacorta invece è avvenuto l'esatto contrario, in quanto la linea non è stata allontanata dai centri abitati e dalle popolazioni, bensì semplicemente spostata per i motivi tecnici che abbiamo precedentemente

59. Anno del record negativo di passeggeri trasportati.

60. Dati forniti da *Trenord*.

61. Si pensi che alcuni centri rivieraschi dell'imperiese non sono nemmeno più serviti dalla ferrovia: Ospedaletti, Santo Stefano, San Lorenzo al mare, Cervo, San Bartolomeo al mare.

62. Il progressivo calo dei viaggiatori è purtroppo una triste realtà.

analizzato senza influire negativamente sul servizio ai cittadini. Il vecchio sedime è stato riconvertito ed integrato nel territorio e gli stabili non sono dei ruderi affioranti dalle sterpaglie, ma degli elementi che valorizzano il paesaggio e il piacere di percorrere un itinerario in mezzo alla natura.

Il tratto franciacortino rappresenta quindi un esempio di buona pianificazione territoriale, in quanto i percorsi ciclopedonali realizzati consentono al turista di vivere appieno il territorio lontano dallo smog e dai pericoli della strada, anche se sarebbe auspicabile una maggiore valorizzazione, in quanto non esiste una specifica segnaletica turistica atta a far conoscere il vecchio tracciato⁶³. Nella parte iniziale abbiamo visto numerosi esempi di tracciati dismessi trasformati in *greenways*, nei quali le opere di valorizzazione e di divulgazione a scopi turistici sono state evidenti ed hanno portato ad ottimi risultati da tutti i punti di vista. Oggi, chi pedala o cammina sui percorsi ciclopedonali, spesso non si rende nemmeno conto di essere sul tracciato di una ex linea ferroviaria e la bella sensazione di assaporare la storia di quei territori è prerogativa solamente di una nicchia di appassionati, che riescono a cogliere nel paesaggio gli elementi appartenenti alla ferrovia solamente grazie anche all'esperienza ed alle poche ricostruzioni storico-geografiche reperibili, ma senza ulteriori supporti. In particolare, nella tratta compresa tra il monastero di San Pietro in Lamosa e l'abitato di Iseo, è percorribile un pittoresco itinerario con vista sulle torbiere del Sebino che si snoda quasi interamente sul vecchio tracciato, ma i riferimenti storici sulla segnaletica sono quasi inesistenti e il turista, che si reca ignaro in queste zone, spesso focalizza la sua attenzione solamente sul versante naturalistico senza considerare la storia di queste poderose opere artificiali⁶⁴. Stesso discorso vale per la tratta Monterotondo - Capöc-

63. Un altro volume molto interessante in cui sono illustrati positivi esempi sulla realizzazione di itinerari ciclopedonali sugli ex sedimi in Italia e nel resto d'Europa è Cortesi, Rovaldi, 2011. In esso si segnalano i contributi di Bartoschek, 2011; Lombardo, Brucoli, 2011; Marcarini, 2011; Rovaldi, 2011; Rovelli, Senes, 2011.

64. Presso il monastero di San Pietro in Lamosa, all'inizio dell'itinerario ciclopedonale delle Torbiere del Sebino, è presente un cartello in cui è esposta la copia ingrandita di una cartolina storica degli anni '20, che mostra chiaramente il vecchio tracciato e la morfologia del territorio ma, se si esclude questa "chicca per appassionati", non risultano altri segnali che citano il vecchio tracciato con riferimenti alla situazione attuale.

cia, nella quale l'ex sedime si confonde tra le numerose strade sterrate che delimitano i confini delle proprietà; la Franciacorta è un territorio dalle grandissime potenzialità e questo capitolo della storia recente potrebbe attirare nuovi flussi turistici, così com'è avvenuto in molte altre aree italiane, e si spera che in futuro tutto ciò si concretizzi.

Anche nelle ex aree portuali di Iseo l'opera di riqualificazione è stata di impulso positivo per le popolazioni locali; infatti se da un lato il porto di Iseo ha perso importanza dal punto di vista dei commerci e della siderurgia, dall'altro ne ha acquisita altrettanta dal punto di vista turistico: gli approdi per i battelli turistici e le passeggiate in riva al lago attraggono ogni anno migliaia di turisti non solo a livello locale, ma anche a livello nazionale ed europeo. L'area della vecchia stazione è invece ancora utilizzata da *Trenord* come deposito materiali ed è stato realizzato un ampio parcheggio pubblico nell'area attigua, pertanto non sono presenti aree abbandonate o degradate.

Purtroppo questo discorso vale invece solo parzialmente per le aree attraversate dagli ex raccordi industriali dell'*OM - Iveco*, *Sant'Eustacchio* e dell'*ATB*, in quanto molte di esse, come abbiamo visto, sono ancora soggette a fenomeni di degrado. Se nella zona a nord di via Milano alcune aree sono state trasformate in parco pubblico, altre sono invase da vegetazione spontanea oppure sono divenute un bivacco per senzatetto. D'altronde è un po' forzato paragonare un territorio a vocazione vitivinicola e turistica come la Franciacorta ad un'area urbana ed industriale come quella del "Comparto Milano": nel primo caso infatti è stato relativamente semplice realizzare strade sterrate e percorsi ciclopedonali sul vecchio sedime, così come la vendita dei caselli e delle stazioni ai privati ha consentito un'efficace opera di riqualificazione edilizia nel rispetto della memoria storica. Nel contesto urbano e industriale, invece, la riconversione risulta spesso complessa, lunga e dispendiosa, specialmente quando riguarda aree molto vaste. Abbiamo parlato del "Comparto Milano" a titolo esemplificativo, ma nell'immediato futuro il problema riguarderà anche i siti siderurgici dismessi della Valle Camonica ancora raccordati alla ferrovia: si pensi ad

esempio alla già citata area dismessa della *Tenaris Dalmine* e delle industrie satelliti della Bassa Valle (tra Pisogne e Piancamuno), in totale stato di abbandono e non ancora oggetto di riqualificazione.

Per il raccordo dell'*OM - Iveco - Sant'Eustacchio* uno spunto semplice ed originale di valorizzazione potrebbe venire da Francia (Fonte: [06]), Svizzera e Germania (Fonte: [07]), dove alcune ferrovie abbandonate, in cui i binari sono ancora presenti sul sedime, sono percorse con finalità turistiche e ricreative da innovative biciclette da rotaia, che ricordano in tutto e per tutto i riscìo che vengono largamente utilizzati durante la bella stagione nelle tante località balneari italiane, con la sola differenza che, al posto delle comuni ruote da bicicletta, sono dotate di sale montate⁶⁵ molto simili a quelle utilizzate sui mezzi ferroviari⁶⁶. Questa soluzione è già stata pionieristicamente sperimentata da alcuni appassionati anche in Italia, come ad esempio sulla dismessa ferrovia Fano - Fermignano - Urbino, dove però non si è mai andati oltre qualche sporadica prova. Eppure, prima della pandemia di Covid-19, in Sardegna si parlava proprio di questo tipo di valorizzazione sulle linee dismesse della rete *A.R.S.T.*⁶⁷ (Fonte: [08]), molte delle quali già riutilizzate unicamente per l'effettuazione di convogli turistici durante la bella stagione (i cosiddetti "Trenini verdi della Sardegna"); non se ne fece nulla, ma magari questa bella iniziativa, non a caso frutto dell'ingegno di un imprenditore francese, potrà essere ripresa negli anni a venire.

Tornando al nostro raccordo bresciano, questa tipologia di riconversione sarebbe anche favorita dalla buona conservazione delle strutture esi-

65. Si definisce "sala montata" l'insieme costituito da due ruote e dall'asse corrispondente di un veicolo ferroviario.

66. In Francia le cosiddette *vélo rail* (bici da rotaia) sono regolarmente utilizzate per scopi turistici su varie ferrovie abbandonate della Normandia e permettono di riscoprire territori poco conosciuti e difficilmente raggiungibili con altri mezzi, con conseguenti ottimi incrementi dei flussi turistici della regione, già di per sé molto consistenti. La tratta frontaliere Etzwilen - Singen, tra Svizzera e Germania, rappresenta un altro bellissimo esempio di questa tipologia di riconversione, che rappresenta un'esperienza unica per famiglie, avventurieri e nostalgici delle ferrovie di una volta.

67. *L'Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)* è la principale azienda di trasporto pubblico in Sardegna ed è totalmente controllata dall'amministrazione regionale.

stenti: come abbiamo visto il binario è ancora perfettamente integro ed è interrotto solamente in alcuni brevissimi tratti nei pressi di via Milano (in realtà, come abbiamo visto, è solamente ricoperto da un sottile strato d'asfalto, che sarebbe facilmente rimovibile). Sarebbe quindi da considerare questa semplice ed efficace soluzione, che consentirebbe di creare, con un investimento relativamente esiguo, una piacevole attrazione per famiglie ed appassionati alla riscoperta di luoghi oggi semiabbandonati. Per la circolazione delle biciclette da rotaia non sarebbe nemmeno necessaria la sostituzione dell'armamento, dato il peso esiguo dei mezzi transitanti, pertanto la spesa per la riconversione sarebbe minima. Forse quest'idea è un po' fuori dal comune, ma consentirebbe di realizzare qualcosa di veramente diverso (e di maggiore interesse) rispetto ai soliti parchi pubblici e ai centri commerciali che spesso, con il passare degli anni, hanno nuovamente bisogno di essere riqualificati.

Cosa ci riserverà a questo punto il futuro? Potremo un giorno parlare di un'effettiva e totale riqualificazione o rimarremo sempre nella parzialità? Gli esempi provenienti da altre aree geografiche porteranno le amministrazioni locali a scelte consapevoli e diversificate? Oppure verranno commessi gli stessi errori del passato?

7. Conclusioni

Analizzando i processi di riconversione del vecchio tracciato, dei raccordi industriali e delle infrastrutture della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo, abbiamo compreso che la valorizzazione delle aree dismesse è, al momento attuale, ben realizzata in alcune, mentre in altre è purtroppo ancora molto parziale, ma in futuro si assisterà probabilmente ad un progressivo adattamento delle infrastrutture alle nuove esigenze delle popolazioni. Il punto cruciale del processo di riqualificazione sarà però quello di far comprendere alle istituzioni il valore intrinseco degli elementi paesaggistici, dato che spesso si tende a considerare le infrastrutture dismesse come ruderi appartenenti al passato che non possono essere adibiti ad alcuna nuova fun-

zione, se non quella commerciale, che però, come abbiamo visto, nel tempo può mostrare grossi limiti. Il caso del “Freccia rossa” è l’emblema di una forzatura, di un tentativo di riconversione basato unicamente sulla speculazione e non sulla valorizzazione turistica dei patrimoni del territorio.

Invece è proprio qua l’errore, perché un capannone industriale inutilizzato, un casello ferroviario, o anche un semplice binario, sono una grande testimonianza del passato e per questo motivo meritano la tutela di tutti gli enti preposti alla conservazione dei beni culturali e alla valorizzazione del territorio. Oggi tali strutture mancano spesso di valorizzazione proprio perché non sempre vengono considerate beni culturali, specialmente in considerazione della recente epoca di dismissione, ma se rivolgiamo lo sguardo al futuro possiamo immaginare uno scenario completamente diverso, dato che si lascerà ai posteri un’eredità di eccelso valore storico che altrimenti andrebbe irrimediabilmente perduta. In tal modo si verrebbero a creare nuove risorse economiche, dato che si potrebbero costituire nuovi flussi turistici e commerciali partendo da strutture preesistenti.

Specialmente in ambito urbano la riconversione può tradursi addirittura in una migliore qualità della vita dei cittadini, dato che si possono creare nuove aree pubbliche aventi la duplice funzione di memoria storica e di arredo urbanistico. Un esempio in questo senso può essere tratto dalla recente riconversione dell’ex imbarcadero per il trasporto intermodale treno-chiatte di Paratico Rivatica (Cinquini, 2006), all’estremità meridionale del lago d’Iseo (linea ferroviaria Palazzolo sull’Oglio - Paratico - Sarnico, oggi utilizzata unicamente per treni turistici), presso il quale è stato realizzato un parco pubblico dotato di bar ed esercizi commerciali, integrando i binari nelle nuove pavimentazioni urbane e conservando gli alzati delle infrastrutture ausiliarie, con grande gioia dei turisti e degli appassionati di ferrovie.

I benefici delle dismissioni e delle successive riconversioni devono quindi essere variegati e non solamente focalizzati su un unico elemento com’è avvenuto in alcuni casi, altrimenti gli svantaggi possono risultare

nettamente minori dei vantaggi e possono ricondurre nuovamente a situazioni di degrado. Come abbiamo visto nel nostro percorso, le modalità di riconversione possono essere le più differenti, ma si riconducono tutte a due funzioni: creare nuovi equilibri economici e migliorare la qualità della vita dei cittadini. La ferrovia Brescia - Iseo - Edolo le rappresenta entrambe, dato che i mutamenti avvenuti nel corso del tempo sono stati i più svariati e si spera in futuro di proseguire sempre più nella direzione tracciata, prendendo spunti anche da progetti già realizzati.

Una cosa è certa: l'approccio adottato in questo studio, basato un'approfondita conoscenza del territorio, un lungo lavoro di ricerca storica e su un occhio focalizzato sull'attenta osservazione di elementi del territorio urbano e rurale spesso poco noti, correlato all'utilizzo simultaneo di moderni strumenti tecnologici per l'analisi territoriale, può rappresentare un ottimo spunto per tutti gli enti preposti alla valorizzazione, specialmente in questa nuova era digitale in cui la mente umana si interfaccia sempre di più con strumenti tecnologici sempre più avanzati.

Bibliografia

- AA.VV., *Atlante del Sebino e della Franciacorta: uomini vicende paesi*, Brescia, Grafo, 1983.
- AA.VV., *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, a cura di RFI S.p.A. e Ferrovie dello Stato Italiane, Aversa (CE), Grafica Nappa, 2019.
- AA.VV., *Cento3: Fogli di viaggio e di progetto tra Franciacorta, Sebino e Valle Camonica*, supplemento a "AB - Atlante Bresciano", n. 12, settembre 1987, Brescia, Grafo.
- AA.VV., *Conoscere la Valle Camonica*, Novara, De Agostini, 1990.
- AA.VV., *Guida illustrata della Valle Camonica*, a cura dell'associazione Pro-Valle Camonica, Brescia, La Nuova Cartografica, Novembre 1988.
- AA.VV., *Il treno perduto: quando la ferrovia passava da Trenzano*, a cura della scuola media statale "Giovanni Verga" di Trenzano, Roccafranca (BS), Compagnia della stampa Massetti Rodella, 2004.
- AA.VV., *Iseo e le torbiere*, raccolta "Guide Grafo", n. 3/1990, Brescia, Grafo.
- AA.VV., "La 'Metropolitana Provinciale'. Il sistema della mobilità per le famiglie bresciane", in *Quaderni dell'Assessorato ai Trasporti della Provincia di Brescia*, n. 4/2009, Roccafranca (BS), Compagnia della Stampa Massetti Rodella.
- AA.VV., *La qualità diffusa. Appunti e schede di progetto per il turismo della Provincia di Brescia*, schede di progetto a cura dell'Assessorato al turismo della Provincia di Brescia, Brescia, Centro Stampa della Provincia, settembre 1996.
- AA.VV., *La sorgente dei metalli. Le miniere di Valle Camonica tra otto e novecento*, a cura della Banca di Valle Camonica, Breno (BS), Tipografia Camuna, 2006.
- AA.VV., *Piano di Bacino della mobilità e dei Trasporti della Provincia di Brescia - Tomo I*, Brescia, Provincia di Brescia, marzo 2009.
- AA.VV., *Piano di Bacino della mobilità e dei Trasporti della Provincia di Brescia - Tomo II*, Brescia, Provincia di Brescia, marzo 2009.
- AA.VV., *Relazione sullo stato delle stazioni della linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo (lotto III del TPL provinciale)*, allegato tecnico n. 1, a cura della Provincia di Brescia - Settore Trasporti Pubblici, Brescia, Provincia di Brescia, 2006.
- AMODIO T., "Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale", in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 202-210.
- ARCA A., FOSSATI A., *Sui sentieri dell'arte rupestre. Le rocce incise delle Alpi. Storia, ricerche, escursioni*, Edizioni CDA, Torino, 1995.
- BOTTIGELLI F., "Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti", in SALVATORI F. (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017), 2019, pp. 2083-2090.
- ALBERTINI M., CERIOLO C., *Trasporti nella provincia di Cremona. 100 anni di storia*, 2ª edizione, Cremona, Editrice Turriss, 1994.
- BARTOSCHEK A., "Ex ferrovie recuperate all'uso ciclistico in Europa", in CORTESI G., ROVALDI U. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp. 25-36.
- BELOTTI G., BALDOLI M., *Una corsa lunga cent'anni - Storia dei trasporti pubblici di Brescia dal tram a cavalli al progetto metrobus*, Brescia, Fondazione Civiltà Bresciana, 1999.
- BELOTTI W., *Escursioni e ascensioni in Alta Valle Camonica, versante destro: in un ambiente selvaggio alla scoperta di paesaggi incantevoli, ricchi di flora e fauna, nel Parco nazionale dello Stelvio camuno*, Rodengo Saiano (BS), Color Art, 1999.

- BICCHIERAI M., “Da Brescia a Edolo, da SNFT a FNME”, in *I quaderni di Mondo Ferroviario Viaggi*, supplemento alla rivista “Mondo Ferroviario”, n. 215, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda (BS), ottobre 2004.
- BICCHIERAI M., *Quel treno in Valcamonica: la Brescia-Iseo-Edolo e le sue diramazioni*, rivista “Mondo Ferroviario”, n. 67, Desenzano del Garda (BS), Editoriale del Garda, gennaio 1992.
- BROCADE L., GIRANI A., “Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione”, in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 362-371.
- BURLOTTI A., “Stazioni e fermate della linea ferroviaria Brescia/Iseo/Edolo”, in PENNACCHIO M., *La meccanica viabilità*, Marone (BS), Fdp Editore, 2006, pp. 279-318.
- CHIARINI R., *Zanardelli: grande bresciano, grande italiano*, Roccafranca (BS), Compagnia della stampa Masetti Rodella, 2004.
- CINQUINI S., *Un binario lungo l'Oglio: la ferrovia Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico e i trasporti sul lago d'Iseo*, a cura dell'associazione Ferrovia del Basso Sebino, 2ª edizione, Presezzo (BG), Lito Press, 2006.
- CORTESI G., ROVALDI O. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011.
- DONNI G., *Monterotondo di Passirano - Un borgo antico in Franciacorta*, Brescia, Edizioni Brixia, 1995.
- DONNI G., *Provaglio e i provagliesi*, Provaglio d'Iseo (BS), La Cartotecnica, 1998.
- FERROVIE NORD MILANO, *Prefazione all'orario di servizio*, Edizione 2019, Pubblicazione di servizio FNME, Milano, 2019.
- FERROVIE NORD MILANO, *Prefazione all'orario di servizio*, Edizione 2008, Pubblicazione di servizio FNME, Milano, 2008.
- GAMBA S., “La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna”, in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 151-158.
- GARDA E., “Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori”, in SALVATORI F. (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*, Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017), 2019, pp. 2073-2081.
- GHISALBERTI A., “Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde”, in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 67-74.
- GUALMINI M., *Le ferrovie scomparse di Milano. Percorsi urbani alla ricerca di vecchie linee ferroviarie e antiche stazioni, con un po' di storia e uno sguardo al futuro*, Milano, 2022.
- IVONA A., PRIVITERA D., DE IULIO R., “Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità” in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 400-409.
- LAENG W., *La ferrovia della Valle Camonica e le escursioni da essa facilitate*, Torino, Tipografia Cassone, 1909.
- LATTARULO S., *Storia della navigazione sul lago d'Iseo: barche, navi ed idrovie Padane*, Cazzago San Martino (BS), Fausto Sardini Editore, 1986.
- LOMBARDO G., BRUCOLI G., “Conservazione e recupero dei tracciati ferroviari dismessi: metodologie e strumenti per la riconversione in greenways”, in CORTESI G., RO-

- VALDI U. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp. 45-56.
- MAFRICI C., *I binari promiscui: nascita e sviluppo del sistema tramviario extraurbano in provincia di Brescia (1875-1930)*, Quaderni di sintesi a cura dell'Azienda dei Servizi Municipalizzati di Brescia, Brescia, La Nuova cartografica, 1997.
- MALVASI M., "Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC)", in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 109-117.
- MARCARINI A., "Ex ferrovie, il 'falso' pericolo delle piste ciclabili", in CORTESI G., ROVALDI U. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp. 37-40.
- MARCARINI A., ROVELLI R., *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 2018.
- MIRANI E., *Musil, la sede nell'ex Tempini. "Adesso le parole diventano fatti"*, in "Giornale di Brescia", anno LXV, n. 133, domenica 16 maggio 2009, p. 9.
- MORGANTI M., "L'economia-porto di Iseo. Un esempio di lunga durata", in AA.VV., *Atlante del Sebino e della Franciacorta: uomini vicende paesi*, Brescia, Grafo, 1983, pp. 228-235.
- NARDINI E., "Il polo siderurgico sul delta del Tinazzo. Giovanni Andrea Gregorini a metà Ottocento e lo Stato-imprenditore negli anni Trenta: due protagonisti della rinascita e della trasformazione dell'antica 'regia fabbrica tra Castro e Lovere'", in AA.VV., *Atlante del Sebino e della Franciacorta: uomini vicende paesi*, Brescia, Grafo, 1983, pp. 247-250.
- OGLIARI F., *La navigazione sui laghi italiani. Lago d'Iseo*, Milano, Cavallotti Editori, 1988.
- PEDROCCO G., *Bresciani dal rottame al tondino. Mezzo secolo di siderurgia (1945-2000)*, Milano, Jaca Book, 2000.
- PENNACCHIO M., "La ferrovia Brescia - Iseo - Edolo tra realtà economiche e strategie politiche", in TROLETTI F. (a cura di), *La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino: atti della giornata di studio*, Sale Marasino (BS), ottobre 2005, pp. 177-215.
- PENNACCHIO M., *La meccanica viabilità. La ferrovia nella storia del lago d'Iseo e della Valle Camonica*, Marone (BS), Fdp Editore, 2006.
- PERONI L., *La vecchia ferrovia*, presentazione multimediale, Iseo, Archivio Storico Ferrovie Nord Milano, giugno 2006.
- PERRONE A., "La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio", in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 159-165.
- PIOAN S.E., MORA L., "L'ex-ferrovia Ostiglia-Treviso: analisi di una foresta e greenway sui binari", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 5, 1 (2022), pp. 81-100.
- PODDA C., SECCHI P., "Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale)", in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 118-125.
- QUARANTINI E., "Le torbiere da risorsa economica a bene ambientale", in AA.VV., *Atlante del Sebino e della Franciacorta*, Brescia, Grafo, 1983, pp. 181-192.
- RAGNI F., "L'età del carbone bianco. Centrali idro e termoelettriche nello sviluppo di questo secolo", in AA.VV., *Fiumi tra Alpi e Appennino*, Brescia, Grafo, 1993, pp. 73-80.
- ROVALDI U., "Dalle rotaie alle bici: paesaggi italiani della mobilità dolce", in CORTESI G., ROVALDI U. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recupe-*

- rate all'uso ciclistico, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp. 9-14.
- ROVELLI R., SENES G., "Ferrovie dismesse e greenways: un binomio internazionale", in CORTESI G., ROVALDI U. (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp. 15-24.
- ROVELLI R., SENES G., FUMAGALLI N., *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie dismesse per la realizzazione di percorsi verdi*, collana "I quaderni delle greenways", Milano, Associazione Italiana Greenways, 2004.
- ROVELLI R., SENES G., MARCHISIO A., "La Greenway di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio", in SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 126-133.
- SIMONI C. (a cura di), *La città, la fabbrica, la memoria. Dall'Archivio Ugo Allegrì le immagini della Brescia industriale di ieri*, Brescia, Grafo, 2008.
- SPAGNOLI L. (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, Milano, Franco Angeli, 2022.
- SPAGNOLI L., VARASANO L., "I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse", in *Geostorie*, 24, 3 (2016), Roma, pp. 187-215.
- SPAGNOLI L., VARASANO L., "Dalla ferrovia Lagonegro-Spezano Albanese alla "Ferrovia Ciclabile Lucana": le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino", in *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 170 (2020), Sassari, pp. 145-164.
- TROLETTI F. (a cura di), *La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino: atti della giornata di studio*, Sale Marasino (BS), ottobre 2005, Marone, FdP editore, 2009.
- VASCETTO D., *Ferrovie abbandonate del Piemonte e della Liguria*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2022.
- ZANI A., *Iseo: storia, urbanistica, arte*, Provaglio d'Iseo (BS), La Cartotecnica, 1980.

Sitografia

- [01] <https://www.geoportale.regione.lombardia.it>, Geoportale e Sistemi Informativi Territoriali della Regione Lombardia - Unità Organizzativa Infrastruttura per l'Informazione Territoriale, Direzione Generale Territorio e Urbanistica (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [02] <https://sit.provincia.brescia.it>, Geoportale e Sistemi Informativi Territoriali della Provincia di Brescia (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [03] <https://www.tuttocitta.it>, Tuttocittà, immagini da satellite, 2021 (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [04] <https://www.bresciaoggi.it/territori/brescia/la-dove-c'erano-le-fabbriche-ora-c-e-il-parco-venturini-1.4048295>, quotidiano "Bresciaoggi" on-line, "Là dove c'erano le fabbriche ora c'è il 'parco Venturini'", Brescia, 20 maggio 2014 (Dessi A.) (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [05] <https://www.bresciaoggi.it/vandali-e-risse-al-venturini-recintato-il-parco-1.5901721>, quotidiano "Bresciaoggi" on-line, "Vandali e risse al 'Venturini': recintato il parco", Brescia, 18 agosto 2017 (Venturi M.) (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [06] <https://it.normandie-tourisme.fr/preparare-viaggio/attivita/relax-tempo-libero/bici-rotaia/>, Normandia Turismo - Bici su rotaia in Normandia (Accesso del 31 Gennaio 2023).

- [07] <https://famigros.migros.ch/it/gite-e-tempo-libero/escursioni-per-famiglie/bici-su-rotaia-ramsen>, Famigros - Escursioni per famiglie - Gite su rotaia a Ramsen (Accesso del 31 Gennaio 2023).
- [08] <https://www.lanuovasardegna.it/nuoro/cronaca/2020/01/14/news/in-bici-su-rotaie-e-il-nuovo-turismo-1.38331334>, quotidiano “La Nuova Sardegna” on-line, “In bici sulle rotaie, è il nuovo turismo. La proposta dell'imprenditore francese Madinier affascina le amministrazioni” (Cugudda L.) (Accesso del 31 Gennaio 2023).

Résumé

Le chemin de fer Brescia - Iseo - Edolo, une liaison importante entre la capitale de la province de Brescia et la Haute Vallée Camonica, a toujours été très proche des besoins de la zone dans laquelle il circule et chaque phase historique a vu des changements dans son infrastructure. Durant les décennies, la reconversion du tronçon désaffecté Brescia - Iseo a certainement représenté un exemple de bonne gestion du territoire local, car elle a permis de valoriser de nombreuses zones autrement vouées à l'abandon. Le démantèlement de l'ancienne itinéraire qui traversait le village de Monterotondo, qui s'est déroulé en plusieurs phases entre 1946 et 1956, a ouvert une nouvelle phase pour la zone de Franciacorta, laissant place à de nouvelles zones résidentielles et à des pistes cyclables/piétonnes qui ont radicalement changé la géographie de la zone. Les liaisons industrielles de la ville de Brescia reliées au chemin de fer ont par contre été abandonnées, en plusieurs phases, dans des années beaucoup plus récentes (entre la seconde moitié des années 1990 et le début du XXIe siècle), donc le tissu urbain du à l'abandon est en constante évolution et les travaux de reconversion et de mise en valeur ne sont pas encore achevés. La présente contribution a couvert toutes ces phases historiques également grâce à l'aide d'outils technologiques tels que les orthophotos tirées des systèmes d'information territoriaux et du géoportail de la région de Lombardie, mettant en évidence les changements survenus sur le territoire et soulignant ses mérites et limites, avec un regard sur ce qui pourrait arriver dans le futur.

Mot-clés: voie ferrée désaffectée, reconversion, mutations territoriales, orthophotos, remaniement cartographique, valorisation du territoire.

Resumen

El ferrocarril Brescia - Iseo - Edolo, una importante conexión entre la capital de la provincia de Brescia y el Alto Valle Camonica, siempre ha estado muy cerca de las necesidades del área en la que discurre y cada etapa histórica ha visto cambios en su infraestructura. En el tiempo, la reconversión del tramo en desuso Brescia - Iseo ha representado sin duda un ejemplo de buena administración del territorio local, porque ha permitido valorizar numerosas áreas que de otro modo estarían destinadas al abandono. El desmantelamiento del antiguo tramo que pasaba por Monterotondo, que se llevó a cabo en varias fases entre 1946 y 1956, abrió una nueva etapa para el área de Franciacorta, dando lugar a nuevas áreas residenciales y carriles bici y de paseo que cambiaron radicalmente la geografía del área. En cambio, las conexiones industriales de la ciudad de Brescia conectadas al ferrocarril han sido abandonadas, en varias fases, en años mucho más recientes (entre la segunda mitad de la década de 1990 y principios del siglo XXI), por lo que el tejido urbano resultante del abandono está en constante cambio y las obras de reconversión y mejora aún no se han concluido. El presente trabajo ha recorrido todas estas fases históricas gracias también a la ayuda de herramientas tecnológicas como las ortofotos tomadas de los Sistemas de Información Territorial y el Geoportail de la Región de Lombardía, destacando los cambios que se han producido en el territorio y poniendo de relieve sus méritos y límites, con una mirada hacia el futuro y lo que podría suceder.

Palabras clave: ferrocarril en desuso, reconversión, cambios territoriales, ortofotos, revalorización cartográfica, valorización del territorio.

**Sviluppo turistico e confini pandemici:
nuove pratiche nelle relazioni tra *twin town*
nella Lapponia finno-svedese**

MARIA VITTORIA LUCARNO*

Abstract

The enhancement of historical cultural heritage, in countries where the colonisation took place in relatively recent times, is an alternative attraction for tourism mainly based on natural environment. In the Lappish region north of the Gulf of Bothnia, the development of economic and political activities left indelible marks on the landscape over the past two centuries. Today, local tourism is mainly based on the natural resources of the Arctic region (environment, midnight sun, northern lights, climate and winter sports), but the historical heritage begins to propose new touristic interests that are related to the presence of the border between Sweden and Finland. This paper analyses the case study of the twin town of Tornio and Haparanda that, on the two sides of the border, are an example of possible enhancement of cultural heritage related to memorial tourism.

We also examine how the current health emergency due to the Covid 19 pandemic has unexpectedly complicated the daily economic and social relations between two communities that – during a two-century period of peace – have established virtuous processes of cooperation and development.

Keywords: memorial tourism, borders, pandemic, Tornio, Haparanda.

1. *Il quadro storico-geografico e la metodologia dell'indagine*

Questa ricerca prende in considerazione due città gemellate, Tornio e Haparanda, al confine tra Finlandia e Svezia. La loro storia comune e la

* *marivittoria.lucarno01@icatt.it*, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano.

condivisione dei vasti spazi della Lapponia a Nord del Golfo di Botnia hanno indirizzato il recente sviluppo economico verso la valorizzazione di risorse legate all'ambiente naturale. Più di recente l'imprenditorialità turistica ha timidamente cominciato a rivolgere la propria attenzione anche alle testimonianze culturali legate alle condizioni geopolitiche del luogo: la presenza di un confine stabile ormai da oltre due secoli e la posizione di passaggio tra due Stati, divenuta strategica durante le due guerre mondiali. Il confine è oggi uno dei più permeabili del mondo in seguito al gemellaggio e ai piani di cooperazione tra le amministrazioni comunali delle due città, non ostacola lo scambio dei flussi turistici, ma induce anche alla riscoperta delle tracce di un passato che ha unito popolazioni culturalmente molto diverse in una convivenza orientata alla pace e allo sviluppo. Tuttavia, durante la recente emergenza pandemica esso è tornato a proporsi come ingombrante limite entro il quale i governi dei due Paesi, per qualche mese, hanno fatto nuovamente sentire il peso della propria sovranità, opponendo alla mobilità delle persone ostacoli che sembravano ormai reaggio di un passato lontano.

La metodologia di questo lavoro si basa su una ricerca effettuata sul posto all'inizio del 2020, con l'acquisizione di dati statistici da fonti istituzionali svedesi e finlandesi e con interviste ad operatori turistici e amministratori locali integrate, dopo il culmine dell'emergenza pandemica, da indagini in rete. In particolare, per quanto riguarda i flussi turistici, il Comune di Haparanda non ha fornito dati, mentre l'agenzia *Tillväxtverket*, responsabile dell'elaborazione delle statistiche sul turismo in Svezia, come subappaltatore dell'ente nazionale *Sveriges Officiella Statistik*, non fornisce dati di dettaglio sulle singole località [1]. Sul lato finlandese, invece, sono disponibili i dati relativi al comune di Tornio, elaborati dall'ente *Visitory* sulla base dei dati statistici nazionali [2]. Tenuto conto delle dimensioni demografiche e del numero di strutture ricettive indicativamente rilevabili dai siti di prenotazione alberghiera ed extralberghiera e dal costo pressoché analogo dei pernottamenti, si può ipotizzare che il numero delle presenze turistiche di Haparanda sia grosso modo intorno a un quarto di quello di Tornio.

Per ciò che concerne le *twin town*, si è consultato il materiale prodotto dalla letteratura negli ultimi tre decenni, in particolare quello riferito agli esempi di gemellaggi sorti nell'Europa settentrionale dopo la fine della Guerra Fredda e agli effetti sull'apertura dei confini a cavallo dei quali esse si trovano. Infine, si sono acquisiti i recenti dati di sviluppo delle due città oggetto di studio.

Benché preceduto da esperimenti di cooperazione transfrontaliera (Valussi, Klemenčič, 1974), il progetto di *twin town* a Tornio e Haparanda è stato il primo in Europa a raggiungere un successo operativo, tanto da essere stato studiato per poter essere confrontato in altri contesti transfrontalieri, soprattutto in Europa settentrionale, dove la caduta della Cortina di Ferro e la diminuzione dell'importanza dei confini hanno stimolato la costituzione di analoghe cooperazioni come Valga/Valka, tra Estonia e Lettonia, e Imatra/Svetogorsk, tra Finlandia e Russia (Joenniemi, Sergunin, 2009; Anishenko, Sergunin, 2012). In campo geografico diversi sono stati, soprattutto nel decennio finale del XX secolo e nel primo del XXI secolo, gli studi rivolti alle condizioni generali che determinano il successo dei gemellaggi (Lunden, Zalamans, 1998; 1999; 2000; 2002; Zalamans, 2001; 2004), o più specificamente rivolti al caso di studio di Tornio/Haparanda (Heininen, 2004; Lunden, Zalamans, 2001; Zalamans, 2001; 2002; Zalamans, Kujala, 2004). Sull'evoluzione del ruolo e delle funzioni dei confini dopo la fine della Guerra Fredda, possiamo citare, tra i molti lavori presenti in letteratura, Paasi, 1996. Si tratta di lavori caratterizzati dall'ottimismo generato dalle migliorate relazioni internazionali prodottesi dopo la caduta del Muro di Berlino e la dissoluzione del Patto di Varsavia, che avevano consentito una parziale riapertura dei confini tra due blocchi di Stati contrapposti durante la Guerra Fredda. Nell'ultimo decennio, il riaffiorare di tensioni nazionaliste e di politiche sovraniste all'interno del quadro geopolitico europeo, con una ripresa dell'importanza attribuita ai confini, ha invece parzialmente affievolito l'interesse verso questi temi di studio, sui quali la ricerca bibliografica non ha riscontrato ulteriori lavori degni di rilievo¹.

1. Ci limitiamo a citare il lavoro di Lipott, che mette in evidenza quanto nel nostro caso finno-svedese gli eterogenei caratteri etnici della popolazione interessata non abbiano

Il lavoro ha quindi due principali obiettivi. In primo luogo, si indagherà in quale misura progetti virtuosi di gemellaggio tra unità amministrative separate da confini internazionali possano pervenire a importanti risultati di collaborazione e di superamento dei confini stessi. Successivamente, esaminando le conseguenze di tale cooperazione sullo sviluppo del turismo nelle località oggetto di studio, si porrà l'attenzione sul fatto che le risorse attrattive attualmente prevalenti, basate sulle caratteristiche ambientali della regione subartica, potrebbero in futuro venir meno a causa dei mutamenti climatici in atto. In tal caso potrebbero essere rivalutate le risorse storico-culturali attualmente quasi del tutto ignorate, che tuttavia necessiterebbero di una adeguata narrazione per poter divenire sufficientemente note e di interesse per il mercato turistico internazionale.

2. Sviluppo storico di due città di confine

Abitata già in epoca protostorica da Lapponi, poi da Finni provenienti da est, la regione a nord del Golfo di Botnia in epoca moderna fu conquistata dal Regno di Svezia, sotto il cui dominio vide anche la colonizzazione da parte di immigrati di stirpe indoeuropea. Pur conservando le proprie individualità culturali, i tre principali gruppi etnici (lappone, finnico e svedese) non entrarono mai in conflitto, grazie anche all'ampiezza dei territori (dell'ordine del centinaio di migliaia di km²) in rapporto alla consistenza numerica della popolazione², dedita alle tradizionali attività di caccia, pesca e allevamento di renne.

A partire dal XVII secolo l'istmo finno-careliano divenne regione di scontro degli espansionismi svedese e russo che sfociarono, nel secolo successivo, in alcuni conflitti (Grande Guerra del Nord, 1700-1721; Guerre

frapposto ostacoli alla cooperazione internazionale (2011, pp. 186-192) e lo studio di Schönweitz (2014).

2. Se dei secoli anteriori al XX non sono disponibili stime attendibili sulla popolazione, oggi essa è di circa 400 mila abitanti, così ripartiti: 178.522 nel Lapland finlandese (fonte Eurostat, 2019) e 196.059 nel 2021 nel Norrbotten svedese (fonte Folkmängd i landskapen den 31 december 2021. Statistiska centralbyrån, 2022).

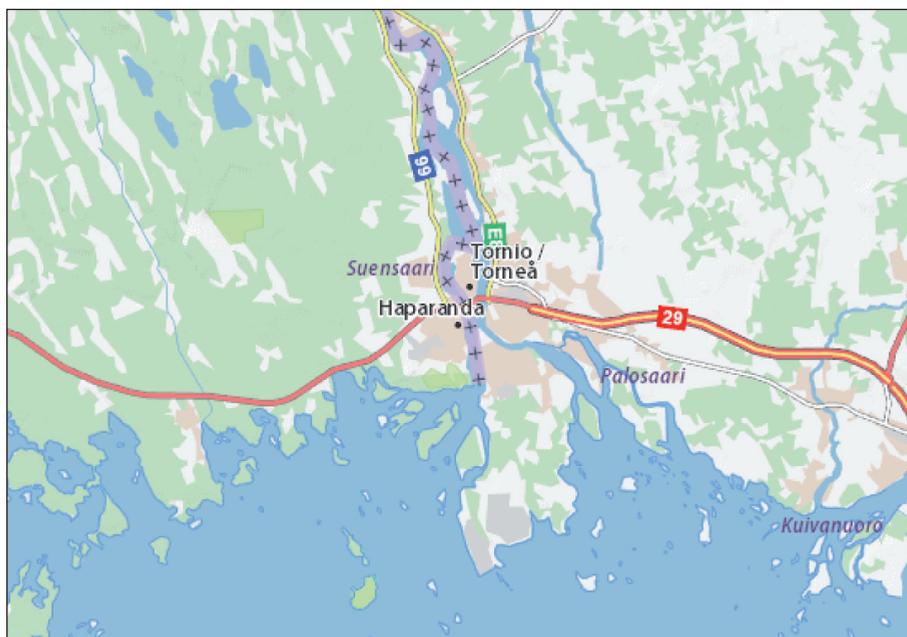
Fig. 1 - Posizione delle *twin town* Tornio/Haparanda nella Lapponia finno-svedese

Fonte: nostra elaborazione

russo-svedesi, 1741-1743 e 1788-1790; Guerra di Finlandia, 1808-1809). Con la sconfitta nell'ultima guerra e la Pace di Hamina/Fredrikshamn (17 settembre 1809), la Svezia fu costretta a cedere il Granducato di Finlandia alla Russia, ritirandosi ad ovest del suo attuale confine terrestre nord-orientale, rimasto da allora immutato, che segue da nord a sud il corso del Fiume Muonio fino alla sua confluenza nel Fiume Torne e da qui alla foce, posta nel punto più settentrionale del Golfo di Botnia.

Lo zar Alessandro I ottenne così il controllo della cittadina di Tornio, fondata nel 1621 dal re Gustavo II Adolfo di Svezia come avamposto militare e commerciale nel Grande Nord della regione fennoscandica; la pic-

Fig. 2 - Dettaglio dell'area di confine in corrispondenza delle *twin town* Tornio/Haparanda



Fonte: elaborazione personale su base cartografica da *Google maps*

cola località si trovava in una posizione strategica, sull'isola estuariale di Suensaari, in corrispondenza della quale risultava più facile l'attraversamento del Fiume Torne, giunto ormai in prossimità della foce. Qui il confine lambiva il villaggio, che assumeva l'importante funzione di centro per gli scambi commerciali, in quanto si trovava sulla più breve direttrice di comunicazione terrestre tra Svezia e Finlandia, costituita dal percorso litoraneo attorno al Golfo di Botnia. Da allora, il lungo periodo di pace aumentò l'importanza commerciale della località e, sulla adiacente sponda svedese, favorì nel 1842 la nascita di un nuovo centro abitato, Haparanda (etimologicamente "spiaggia degli ontani"), con funzioni logistiche e doganali sul confine svedese.

La particolare posizione geografica del luogo determinò, dalla seconda metà del XIX secolo, favorevoli condizioni di sviluppo economico e de-

mografico e la comparsa degli inequivocabili caratteri del paesaggio di confine³ (Rumley, Minghi, 1991). Le due cittadine, cresciute a stretto contatto e con identiche funzioni, si specializzarono nelle attività di scambio e di controllo doganale, incrementando le proprie dotazioni di infrastrutture. Il Fiume Torne, ghiacciato per cinque mesi all'anno, era facilmente attraversabile con slitte durante l'inverno. Tuttavia, fino all'inizio del XX secolo la sua relativa larghezza e le variazioni di portata nei mesi del disgelo opponevano ostacoli alla costruzione di ponti. Solo successivamente, le due sponde furono unite da una teleferica che assicurava un veloce trasbordo delle merci durante tutto l'anno. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, sul lato finlandese nel 1903 la *Ostrobothnian line* raggiunse Tornio, mentre Haparanda fu raggiunta dalla rete svedese solo nel 1915. Nel 1919 fu infine realizzato il ponte ferroviario sul Torne che permetteva la connessione delle due stazioni di confine. Continuava però a permanere la differenza di scartamento tra le due reti ferroviarie, in quanto le *Statens Järnvägar* (SJ - Ferrovie di Stato svedesi) adottavano lo scartamento standard di 1.435 mm, mentre le *Suomen Valtion Rautatiet* (VR - Ferrovie di Stato finlandesi) avevano ereditato dall'Impero Russo la rete nazionale con scartamento maggiorato (1.524 mm; foto 1). Tra gli elementi del paesaggio di confine, ancora oggi il ponte ferroviario è attraversato da un raro esempio di binario unico a doppia traccia (in pratica due binari sovrapposti con diverso scartamento, provenienti dalle rispettive reti di appartenenza, che raggiungono la stazione della rete corrispondente circa un chilometro oltre il confine, dove merci e viaggiatori devono trasbordare sui treni dell'altra amministrazione. Infine, le due località di confine diventarono anche capolinea dei traffici marittimi dal Mar Baltico e di quelli terrestri provenienti dall'*hinterland* scandinavo.

Nonostante il progresso nei collegamenti con il resto del mondo, la Lapponia continuava a rappresentare, nell'immaginario collettivo, una re-

3. Quali la presenza di postazioni militari e di polizia di frontiera, di stazioni capolinea delle ferrovie provenienti dai due Paesi, con la dotazione di magazzini, uffici postali e scali di smistamento delle merci, di agenzie di spedizionieri e la nascita di strutture ricettive destinate ad ospitare funzionari governativi e uomini d'affari.

Foto 1 - La stazione di confine di Haparanda (1915). In primo piano i due binari a scartamento maggiorato (1.524 mm) provenienti dalla limitrofa rete finlandese



Fonte: foto dell'autrice

gione lontana e ricca di suggestioni, tanto che Thomas Cook, fondatore della collana di omonime guide di viaggio, nella seconda metà dell'Ottocento affermava che un vero *globetrotter* nella propria vita doveva aver visitato Timbuktù, Samarkanda e Haparanda, idealmente percepiti come simboli di mete posti agli estremi del mondo civilizzato. Raggiungere questi territori quasi ai limiti del continente europeo rappresentava una meta ambita per un viaggiatore esperto, un simbolo di conquista che potremmo paragonare ad altre località estreme del cosiddetto turismo liminale, come Capo Nord o le ultime propaggini dell'America del Sud, raggiunte, in un passato non troppo lontano, solo da esploratori, scienziati e avventurieri (Lucarno, 2008).

3. *Gli anni delle guerre mondiali: sviluppo economico e testimonianze storiche come beni culturali*

La Prima Guerra Mondiale determinò un poderoso impulso allo sviluppo di questo valico di confine e alle due città. Infatti, mentre la Russia,

Foto 2 - Lo Stadshotell di Haparanda (1900)



Fonte: [3]

cui all'epoca ancora apparteneva la Finlandia, era in guerra, la Svezia rimase neutrale. Tornio-Haparanda era quindi l'unico punto terrestre in Europa in cui gli alleati occidentali potevano entrare in contatto con l'Impero Russo, da cui li separava il blocco politico costituito dagli Imperi Tedesco, Austro-Ungarico e Ottomano. Grazie all'arrivo della ferrovia, sul confine transitarono per tutta la guerra ingenti quantitativi di merci strategiche, derrate alimentari, beni, anche di lusso, spesso introvabili sui mercati continentali, medicinali, armi e altri prodotti per l'industria bellica, capitali, effetti postali e telegrammi che provenivano, dopo aver attraversato tutta la Siberia, dall'Estremo Oriente. Ma il luogo era frequentato anche da contrabbandieri, diplomatici, spie e addetti militari di tutte le potenze coinvolte nel conflitto. Testimonianza di tale breve periodo storico è lo Stadshotell di Haparanda, monumentale ed elegante albergo del 1900 che, trovandosi in territorio neutrale, era frequentato da personaggi che qui si incontravano per stipulare affari, concludere accordi politici e scambiarsi informazioni (foto 2). Lo Stadshotell divenne *hub* di transazioni commerciali e finanziarie, la sede non ufficiale di un mercato parallelo dove si racconta che compratori e venditori avessero "in tasca il proprio ufficio"⁴. I suoi ospiti si arricchivano in maniera spropositata grazie alla guerra e si di-

4. Archivio storico Stadshotell, per gentile concessione della Direzione, 2021.

Foto 3 - L'elegante sala da pranzo dello Stadshotell, Haparanda



Fonte: foto dell'autrice

stinguevano per la loro predisposizione alla spesa e per la lussuosa eleganza del loro abbigliamento, inusuale in una località così periferica e lontana dalla mondanità delle capitali europee. Adeguandosi al livello di clientela, l'hotel si dotò di un'ampia ed accogliente sala da pranzo, una sala da tè, una da ballo con palco per l'orchestra, salette di conversazione per le signore e salette riservate dove gli uomini d'affari concludevano accordi commerciali, oppure le spie e i militari in incognito acquisivano informazioni importanti per la condotta della guerra (foto 3). A testimonianza di questa epopea irripetibile, nel 1924 lo Stadshotell fu utilizzato anche come set cinematografico del film muto *När miljonerna rullar* ("Quando scorrevano i milioni"), del regista svedese Lasse Ring, dove vengono immortalati l'ambiente originale in cui si svolgevano traffici legali ed illegali e lo stile di vita dei personaggi che lo frequentavano.

La direzione dell'albergo ha avuto cura di conservare gli ambienti storici, ancora oggi accessibili ai clienti, che nelle sale, dotate degli arredi di ol-

tre un secolo fa, possono rivivere l'atmosfera degli anni in cui la guerra, per quanto lontana dalla regione della Lapponia, faceva sentire con forza la propria eco. Per tale motivo lo Stadshotell non è soltanto una lussuosa struttura ricettiva di Haparanda, scelta dai *tour operator* internazionali come base dei soggiorni offerti ai turisti nei propri cataloghi, ma si può affermare che sia diventato esso stesso un'attrattiva turistica, in quanto bene culturale che testimonia la storia locale e internazionale agli inizi del XX secolo.

Anche la monumentale stazione di Haparanda, riaperta al traffico nel 2021 dopo quasi trent'anni e un lungo periodo di ristrutturazione della linea ferroviaria [4], fu testimone non solo del passaggio di spie e faccendieri, ma anche di un episodio che cambiò la storia della Finlandia e dell'Impero Russo. Nell'aprile del 1917 qui transitò Lenin, di ritorno a San Pietroburgo dalla Svizzera dove per quattro anni era vissuto come esule (fig. 3): il Governo imperiale tedesco gli aveva garantito il transito in treno sul proprio territorio fino alla Svezia e da qui alla Finlandia, nella speranza che il suo arrivo in Russia, dove già era scoppiata la Rivoluzione di Febbraio e il quadro politico risultava instabile, potesse rovesciare il governo liberale e provocare l'uscita del Paese dal conflitto (Merridale, 1917).

A tal fine, durante il suo percorso attraverso il Reich, la vettura su cui viaggiavano Lenin ed altri esuli venne considerata "extraterritoriale" dalle autorità germaniche, in modo da giustificare il fatto che esse non avessero proceduto all'arresto ed all'internamento di cittadini russi in transito sul proprio territorio. D'altro lato, ciò consentiva a Lenin di giustificarsi da eventuali accuse di aver accettato un accordo con i tedeschi per il fatto di non essere stato arrestato. Mai, forse, prima di allora si era fatto ricorso ad un cavillo del diritto internazionale per giustificare un episodio in cui due soggetti nemici si accordavano per raggiungere i loro obiettivi pur essendo a conoscenza dei pericoli potenziali a più lungo termine delle proprie scelte anche ai danni delle rispettive nazioni: lo scoppio di una rivoluzione comunista che avrebbe minato la stabilità di tutte le potenze capitaliste occidentali, compresa quella tedesca, e il tracollo militare dello Stato russo, con conseguenti gravi mutilazioni territoriali.

Fig. 3 - Il percorso effettuato da Lenin in treno nella primavera del 1917 di ritorno a Pietrogrado dall'esilio di Zurigo



Fonte: [5]

L'episodio è relativamente poco conosciuto, ma, all'interno delle sale della grande stazione, un pannello commemorativo in rame con l'effigie di Lenin riporta una breve descrizione dell'evento nelle lingue svedese e russa.

Benché con motivazioni diverse rispetto a quasi trent'anni prima, la Seconda Guerra Mondiale segnò ancora profondamente la vita delle due cittadine. Ancora una volta la Svezia era rimasta neutrale, mentre la Finlandia fu per due volte coinvolta in conflitti contro l'Unione Sovietica, da

cui fu alla fine sconfitta. In queste occasioni il confine fu attraversato da decine di migliaia di profughi, soprattutto bambini, in fuga dalla guerra. Minore importanza ebbe invece il transito di confine per le merci, in quanto la Finlandia poteva comunicare via mare con l'alleato nazista. La Svezia, tuttavia, si organizzò per difendere la propria neutralità armata, come testimoniano le due fortificazioni ancora oggi esistenti e visitabili, erette a lato del ponte ferroviario, per prevenire un eventuale sconfinamento dalla sponda orientale del Torne.

4. *La recente valorizzazione turistica all'interno del progetto di sviluppo transfrontaliero*

Come molte altre regioni che, a causa della perifericità geografica, sono state popolate in epoca relativamente recente, la Lapponia dispone di risorse storiche e di beni culturali abbastanza limitati. Il suo recente sviluppo come regione turistica si basa oggi principalmente su attrattive naturalistiche determinate dalla latitudine e dal clima sub-artico. Se sfogliamo alcuni dei cataloghi più rappresentativi dell'offerta turistica della regione è possibile notare che i *tour operator* pubblicizzano soprattutto, durante la stagione estiva, la possibilità di trascorrere il tempo libero e praticare sport all'aperto, come il golf e la vela, in un ambiente climatico che ha le caratteristiche della regione alpina pur trovandosi al livello del mare; un altro motivo di interesse sono le notti bianche e, oltre il circolo polare, il sole di mezzanotte. In inverno, tuttavia, l'offerta turistica appare ben più ampia e variegata: l'attrattiva più nota e ricercata sono le aurore boreali, visibili da ottobre a marzo, le escursioni nelle foreste con slitte trainate da cani o renne o con motoslitte, la pratica dello sci nordico, la pesca sportiva sui laghi ghiacciati, brevi crociere con una nave rompighiaccio sul Mar Baltico (foto 4), con la possibilità di "nuotare" nei piccoli specchi d'acqua creati dalle eliche tra i frammenti del *pack* con speciali tute termiche.

Più motivata dal turismo ludico e dello *shopping* anziché culturale è invece la visita, nella cittadina di Rovaniemi, del *Villaggio di Babbo Natale*

Foto 4 - Il rompighiaccio *Polar Explorer* sbarca i turisti per una passeggiata sul *pack* nel Golfo di Botnia



Fonte: foto dell'autrice

(foto 5), dove è d'obbligo la foto ricordo con un figurante nel costume di Santa Klaus oppure accanto al monumento che segna il passaggio del circolo polare che attraversa il sito. Un certo richiamo turistico hanno anche le strutture del centro commerciale costruito proprio a cavallo del confine che separa Tornio e Haparanda (foto 6), dimensionato, più che sui bisogni della popolazione locale, sull'afflusso di una clientela proveniente anche dalla non lontana Russia. Qui ha sede, tra gli altri, anche il magazzino più settentrionale del mondo del noto marchio IKEA (fig. 4).

La presenza del confine, con i suoi elementi specifici del paesaggio e le memorie lasciate dalla storia, al momento sono invece ancora poco valorizzate dalle locali politiche di promozione. Oltre allo storico Stadshotell di Haparanda, alla stazione ferroviaria con il suo ponte ultracentenario e alle fortificazioni militari, si ricorda la presenza della chiesetta ortodossa di Tornio, testimonianza del passato dominio russo in un territorio a maggioranza luterana, il museo etnologico di Tornio, che conserva reperti della

Foto 5 - Rovaniemi, *Villaggio di Babbo Natale*. Tipica espressione del turismo liminale è la foto d'obbligo ai piedi di uno dei cippi che indicano il passaggio del Circolo Polare Artico



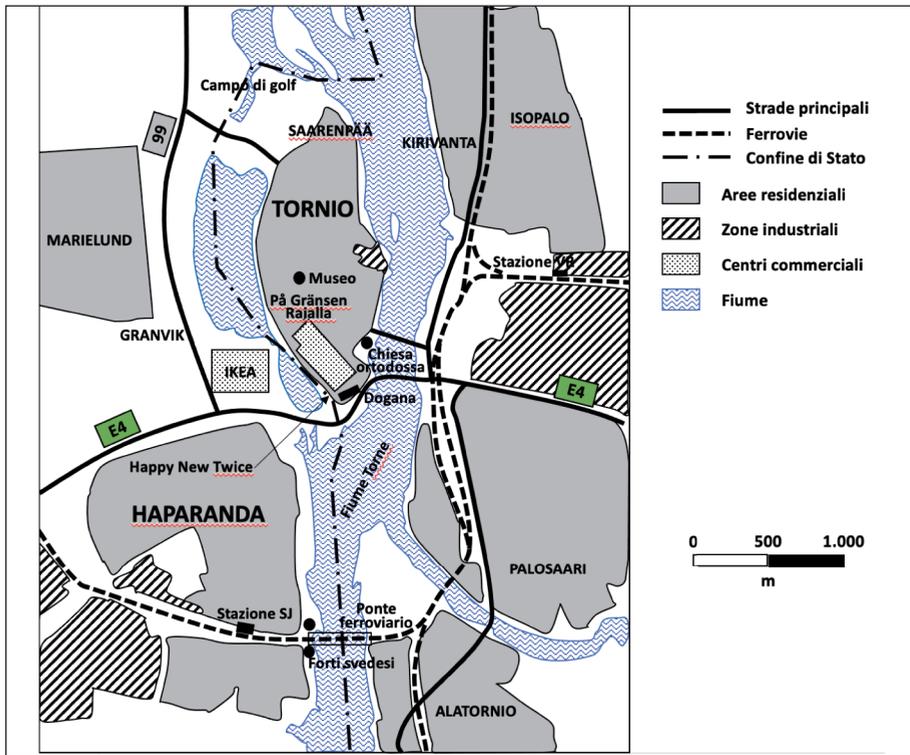
Fonte: foto dell'autrice

Foto 6 - Il traliccio a forma di cuore è posto esattamente sul confine finno-svedese che attraversa il piazzale del centro commerciale di Tornio



Fonte: foto dell'autrice

Fig. 4 - Mappa dei nuclei urbani di Tornio e Haparanda



Fonte: elaborazione personale

vita quotidiana delle popolazioni autoctone locali nei secoli scorsi, e un sito patrimonio dell'UNESCO dal 2005: si tratta della chiesa di Alatornion, a Tornio, che rappresenta uno dei punti dell'*Arco geodetico di Struve*, catena di triangolazioni utilizzata tra il 1816 e il 1855 per determinare le esatte dimensioni della Terra. Questi rilevamenti seguivano quelli già compiuti a Tornio da una precedente spedizione dell'Accademia Reale delle Scienze di Parigi (1736-1737) che, utilizzando il campanile della chiesa come punto di osservazione, aveva determinato la lunghezza dell'arco di meridiano di un grado in prossimità del circolo polare, dimostrando lo schiacciamento ai poli della Terra. Si tratta di un sito pressoché ignorato dalla promozione turistica che attualmente non investe per una migliore comprensione e valorizzazione del suo significato culturale.

Foto 7 - Icona dell'evento *Happy New Twice* su un pannello luminoso al confine tra le cittadine di Tornio e Haparanda

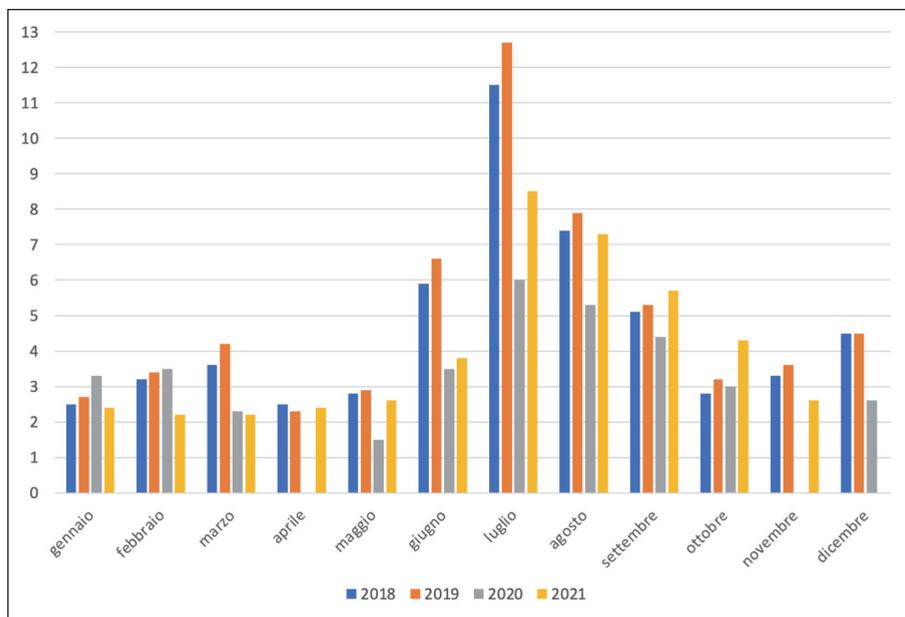


Fonte: foto dell'autrice

Maggiore successo, anche per la concomitante presenza di un apprezzabile numero di turisti⁵, ha invece la valorizzazione del fatto che il confine politico coincida anche con il limite tra due fusi orari. Questo fatto trasforma il piazzale del centro commerciale, tagliato dalla linea di confine, in un luogo di intrattenimento di massa in occasione della mezzanotte del 31 dicembre. Il passaggio tra la fine dell'anno vecchio e l'inizio di quello nuovo può così essere celebrato ufficialmente due volte nello stesso luogo, a distanza di un'ora, aumentando la durata dell'intrattenimento musicale e della consumazione dei brindisi di rito in un ambiente dove le rigide temperature invernali generalmente non incoraggiano una permanenza all'aperto troppo prolungata. Mutuando dal comune augurio della circostanza ("happy new year"), l'evento ha per titolo *Happy New Twice* e attira, oltre ai residenti, anche i turisti ospitati nelle strutture ricettive delle due cittadine (foto 7).

5. Nel 2019, ultimo anno significativo prima del forte calo delle presenze in periodo pandemico, a Tornio si sono registrati 59.300 pernottamenti, con un aumento del 7,6% rispetto al 2018. Il grafico della fig. 5 evidenzia, oltre alla spiccata stagionalità estiva, la non trascurabile affluenza in corrispondenza delle festività natalizie [2].

Fig. 5 - Andamento delle presenze turistiche (migliaia) nel comune di Tornio dal 2018 al 2021 su base mensile



Fonte: elaborazione personale dati da <https://visitory.io/en/tornio/>

Le peculiarità del luogo e del suo attuale modello di sviluppo derivano dal fatto che dal 1987 Tornio e Haparanda sono *twin town*, ovvero città le cui amministrazioni comunali hanno superato i normali limiti operativi a progetti di sviluppo imposti dalla presenza del confine di Stato, accordandosi per uno sviluppo comune e condiviso di molti aspetti della vita civile, economica e culturale. Tale sforzo ha subito un'ulteriore accelerazione dopo la fine della Guerra Fredda, quando la Finlandia ha allentato i precedenti legami con l'Unione Sovietica imposti al termine della Seconda Guerra mondiale, facendo ingresso, contemporaneamente alla Svezia, nell'Unione Europea. La contiguità territoriale delle due città è stata così completata dalla scomparsa *de facto* del confine, tanto che oggi esse condividono un organo di governo locale transfrontaliero, la *Provincia Bothniensis*, impegnato a definire piani di cooperazione nei campi di attività

inerenti commercio e turismo, istruzione e formazione, ambiente, pianificazione urbana e servizi tecnici, sport e tempo libero, salute e servizi sociali, cultura e politiche per i giovani, pianificazione e costruzione di spazi comuni per la vita sociale e le infrastrutture di trasporto. L'educazione scolastica, fino al livello delle scuole secondarie, prevede *curricula* comuni e insegnamenti impartiti in entrambe le lingue nazionali nelle scuole delle due cittadine. Gli abitanti possono liberamente accedere ai servizi delle due località indipendentemente dalla nazionalità di appartenenza (Ronkainen, Bucht, 2006 [6]).

Nell'ultimo decennio nel Vecchio Continente si è assistito al risorgere di sentimenti nazionalisti ed euroscettici che hanno spinto i Governi a rivalutare le funzioni dei confini ripristinandovi attività di controllo da qualche tempo affievolite e funzioni di separazione in senso sovranista. Tuttavia, le *twin town* di Tornio/Haparanda hanno continuato a sviluppare progetti anche negli anni Dieci di questo secolo, realizzando nel 2014 la comune autostazione, terminal degli autobus al servizio della regione, avviando nel 2017 la costruzione di un edificio di 8 piani destinato ad ospitare uffici commerciali ed infine varando un concorso internazionale di architettura per la progettazione di una nuova area urbana transfrontaliera di 24 *ha*, comprendente anche quella del precedente centro commerciale. Il progetto urbanistico si dovrebbe realizzare entro il 2030 e consentirà una migliore integrazione delle reti stradali tra le due cittadine e l'implementazione di nuovi centri ricreativi e di servizio interconnessi con i due centri urbani⁶.

5. *Turismo, pandemia e ritorno del sovranismo in materia sanitaria*

Le *twin town* sono interessanti per la Geografia politica in quanto il gemellaggio presuppone un preventivo accordo tra governi di Stati sovrani e la rimozione dei vincoli e degli ostacoli confinari, prefigurando una par-

6. Documento del bando di concorso architettonico "Productive Cities. Tornio - Haparanda", 2017 [7].

tiolare evoluzione della quarta fase della formazione di un confine, quella dell'amministrazione⁷ (Glassner, 2002, pp. 99). Nel caso di Tornio e Harparanda l'affinità storica e culturale delle popolazioni è maggiore delle spinte centrifughe nazionaliste.

Il cambiamento climatico in atto potrebbe, tuttavia, in un futuro non troppo lontano, mutare le condizioni di attrattività della regione turistica, soprattutto nella stagione invernale. Le regioni subartiche sono quelle che maggiormente stanno subendo l'alterazione dei fragili equilibri ambientali: siccità estive, scarsità di innevamento, innalzamento delle temperature potrebbero cambiare le condizioni ambientali al punto che le tradizionali attrattive invernali vedrebbero notevolmente ridotto il loro periodo di fruizione⁸. Che ne sarebbe della nave rompighiaccio se il *pack* invernale non si riformasse nella misura e per la durata attuali, o delle slitte trainate dalle renne se l'innnevamento fosse insufficiente o poco duraturo? Che attrattività avrebbe il *Villaggio di Babbo Natale* in caso di scarso innevamento nei giorni di punta delle festività natalizie?⁹ I beni culturali che oggi vengono completamente ignorati dai *tour operator* potrebbero quindi essere rivalutati in quanto unico fattore certo ed immutabile dell'offerta. Tra questi, le testimonianze storiche del confine e del suo *cultural heritage* potrebbero rafforzare l'identità del luogo e costituire un motivo di interesse turistico, previa adeguata narrazione del loro significato, ancora ampiamente ignorato dall'attuale clientela turistica.

7. Le tre precedenti fasi sono: (1) definizione su un documento descrittivo (descrizione più dettagliata possibile) con riferimento ad elementi presenti sul terreno, come fiumi, montagne, edifici, infrastrutture etc.; (2) delimitazione, ovvero tracciamento del confine su carta topografica; (3) demarcazione sul terreno con pali, pietre, muri, cippi confinari.

8. Ad esempio, le renne d'inverno non riescono più a nutrirsi di licheni in quanto il terreno si copre di ghiaccio compatto generato dall'acqua di fusione della neve [8]; nell'estate 2022 il termometro ha raggiunto temperature superiori ai 30 °C a Rovaniemi [9], mentre ondate di calore hanno portato in tutta la regione temperature di 10-15 °C sopra la media [10].

9. Le conseguenze sul comparto turistico e sulle preferenze dei turisti nella scelta delle destinazioni sono solo uno degli aspetti dei mutamenti sul quadro geopolitico e geoeconomico mondiale causati dal cambiamento globale del clima. V. a tale proposito Perrone, 2021, pp. 270-271.

Ma, prima di allora, anche in questa lontana regione, dove i confini non hanno mai costituito ostacolo allo sviluppo, men che meno a quello turistico, un evento epocale ed inatteso ha improvvisamente rialzato una barriera politica e gettato un'ombra di diffidenza nei rapporti tra le popolazioni. La recente pandemia dovuta alla diffusione del virus SARS - Covid 19 ha colto impreparati i governi di vari Stati europei spingendoli verso posizioni e piani di intervento spesso divergenti e non coordinati. La fragilità della situazione geopolitica si è complicata nel corso del 2022, dopo l'inizio della guerra tra Russia e Ucraina. Con Svezia e Finlandia ancora non facenti parte della NATO, il confine russo-finlandese è rimasto, all'inizio dell'autunno, permeabile all'uscita di cittadini russi in fuga dalla chiamata alle armi come riservisti da parte del governo di Mosca. D'altro lato, tuttavia, un ulteriore inasprimento dei rapporti tra i Paesi scandinavi e la Federazione Russa potrebbe generare una chiusura parziale del confine russo-finlandese, attraversato fino ad oggi da russi attratti dai centri commerciali della regione lappone, ove apportano capitali non trascurabili generati dal turismo dello *shopping*.

L'emergenza pandemica ha accelerato la contrapposizione tra Cina e Occidente nella contesa per il dominio di un "nuovo mondo" polarizzato, dove l'indebolimento della potenza statunitense si riflette anche nella frammentazione dello schieramento europeo, con l'insorgere di politiche favorevoli all'isolazionismo e al sovranismo (Pagnini, Terranova, 2021, p. 298; Perrone, 2021, p. 274). Durante i primi mesi di pandemia i Paesi scandinavi hanno adottato provvedimenti molto diversi e mutevoli nel tempo: ciò ha ripristinato un regime di controllo reciproco ai confini che era stato abbandonato fin dai tempi del Trattato di Schengen. Danimarca e Norvegia hanno introdotto misure restrittive all'ingresso dei cittadini stranieri, seguite anche dalla Finlandia che già dal 16 marzo 2020 ha istituito provvedimenti di quarantena nei confronti delle persone che entravano nel Paese. La Svezia, invece, non ha mai imposto particolari controlli o limitazioni agli ingressi e neppure adottato provvedimenti di *lock down* al proprio interno, seguendo le indicazioni del discusso epidemiologo

Anders Tegnell, lasciando che il contagio facesse il suo corso e confidando nella bassa densità demografica come ostacolo ad una diffusione troppo rapida. Non è questa la sede per giudicare le linee politiche del governo svedese, da qualche parte contestate come insensibili verso il valore supremo della salute o acclamate come lezione di democrazia. Prendiamo atto però che, nonostante pluridecennali esperienze di cooperazione transfrontaliera, gli Stati sono sempre pronti a riappropriarsi delle proprie prerogative di sovranità e a trasformare in qualsiasi momento i propri confini in barriere insormontabili, senza prendere in considerazione gli effetti di eventuali violazioni di accordi internazionali.

Le conseguenze sono state particolarmente pesanti a Tornio-Haparanda, dove il confine da diversi anni aveva di fatto cessato di esistere, trasformandosi in una barriera quasi invalicabile che ha spezzato l'unità delle *twin town* ed ha opposto seri ostacoli alle normali attività quotidiane della popolazione. Durante tutto il periodo di *lock down* del 2020, il turismo internazionale si è azzerato. Benché le scuole svedesi – caso quasi unico in Europa – non abbiano mai chiuso, i bambini finlandesi non hanno più potuto frequentarle. Ma gli ostacoli maggiori alla mobilità internazionale sono stati opposti soprattutto dalle autorità finlandesi, generando un diffuso senso di diffidenza verso tutto ciò che accadeva oltre il confine. I lavoratori transfrontalieri, ovvero coloro che risiedono in una città ma lavorano in quella attigua, non hanno più potuto raggiungere il luogo di lavoro o gestire la propria azienda con la stessa precedente libertà di spostamento: il regime di isolamento a cui venivano sottoposti ad ogni ritorno in Finlandia li ha praticamente costretti ad una quarantena continua durata fino a settembre. Infine, intere famiglie sono di fatto state separate dalle disposizioni sanitarie (Lisää, 2020). È notizia dei giorni del *lock down* (19 maggio 2020) la multa di 370 euro inflitta dalle guardie finlandesi ad un pensionato di Tornio che durante una passeggiata lungo le sponde del fiume aveva superato di pochi metri il confine in un punto in cui la demarcazione non è visibile. Tutto ciò accadeva mentre, nonostante i diffe-

renti provvedimenti adottati dai due governi, i contagi ad Haparanda si mantenevano percentualmente inferiori a quelli di Tornio!

Nella primavera del 2020 i controlli al confine tra le due città, scomparsi da oltre trent'anni, sono tornati a costituire un inquietante elemento del paesaggio di frontiera che sembrava ormai consegnato alla storia: almeno una decina di funzionari finlandesi, appartenenti ai corpi della polizia, della guardia di frontiera e della dogana, controllavano i documenti delle persone in transito sulla strada di comunicazione principale, impedendo l'ingresso ai non finlandesi. Si è trattato di restrizioni che nel 2021 hanno causato al governo di Helsinki un richiamo ufficiale da parte della Commissione Europea [12].

Nessun controllo o impedimento al movimento delle persone avveniva invece sul lato svedese, dove il confine è rimasto sempre aperto. Tuttavia, l'evento pandemico, oltre alle normali restrizioni alle abitudini di vita quotidiana, ha aggiunto quelle alla libertà di circolazione, motore del commercio locale alimentato dagli spostamenti della popolazione verso i negozi sui due lati del confine in funzione della reperibilità di certe marche di prodotti o della convenienza dei prezzi, a cominciare da quello dei carburanti, con la benzina venduta a un prezzo più basso in Svezia e il gasolio meno costoso in Finlandia, per finire con le droghe leggere vendute legalmente in Svezia. Il tema della piena riapertura del confine tra le *twin town* è stato quindi al centro della campagna elettorale alle elezioni amministrative locali di Tornio del 13 giugno 2020, con tutti i candidati impegnati a proporre soluzioni per cercare di limitare le conseguenze delle scelte politiche del governo centrale che hanno danneggiato notevolmente l'economia di entrambe le città. Dall'altra parte del confine, invece, il governo svedese ha minacciato ritorsioni nei confronti di quello finlandese nel caso di un totale impedimento agli spostamenti dei lavoratori transfrontalieri, in quanto ad Haparanda le scuole e le strutture sanitarie funzionano grazie a lavoratori in gran parte residenti a Tornio e, in caso di blocco del confine, sarebbero state costrette alla sospensione dei servizi.

Il 4 agosto 2020, lo stato di disagio ha infine causato, nella stessa città finlandese, un episodio di insofferenza con l'esplosione, presumibilmente a scopo dimostrativo, di una bomba sotto un'automobile utilizzata dalle guardie di frontiera [13], fatto decisamente inusuale in un paese dove l'ordine pubblico non rappresenta un rilevante problema sociale.

6. Conclusioni

Soprattutto dopo la fine della Guerra Fredda e nei Paesi che sono entrati a far parte dell'Unione Europea o dell'area Schengen, il ruolo dei confini ha subito un notevole ridimensionamento, registrando a livello locale episodi importanti di cooperazione internazionale che hanno conosciuto la loro massima espressione nella costituzione delle *twin town*. Tuttavia, l'insorgere di emergenze epocali, come quella delle ondate immigratorie causate da conflitti in Asia e in Africa, la diffusione di una pandemia come non si verificava da un secolo e la guerra russo-ucraina hanno dimostrato che gli Stati sono sempre pronti a riappropriarsi delle proprie prerogative sovrane, assecondando gli umori della popolazione e non tenendo conto di obblighi assunti con altri Paesi in seguito a trattati internazionali.

Il confine finno-svedese, stabilizzato da oltre due secoli di pace e di cooperazione economica, non sembra tuttavia destinato a riproporre modelli di separazione e di diffidente controllo sui movimenti delle persone che sono invece presenti in altre aree europee. La bassa densità di popolazione e la mancanza di consistenti flussi migratori non alimentano tensioni nei rapporti internazionali, ma al contrario rappresentano un incentivo alla collaborazione e allo sviluppo comuni. Inoltre, i recenti sviluppi dei rapporti tra grandi potenze, di cui la guerra russo-ucraina rappresenta solo un tassello nel quadro degli equilibri messi in discussione dalla crisi delle due Superpotenze uscite dalla Guerra Fredda, hanno evidenziato come le regioni artica e subartica rappresentino oggi il principale scenario della futura competizione internazionale (Mian, 2022, pp. 11-17). Svezia e Finlandia, mai schierate politicamente e militarmente fin dal secondo

dopoguerra, temono oggi l'aggressività della Federazione Russa e sono decise ad entrare contemporaneamente a far parte dello schieramento occidentale. Ciò le porterà ad assumere sempre maggiori azioni di cooperazione e il valico di confine fra Tornio e Haparanda, superata l'emergenza pandemica e le diffidenze nei confronti delle reciproche politiche sanitarie, diventerà probabilmente un ancor più virtuoso esempio di cooperazione e di sviluppo economico in aree geografiche periferiche.

Se il paesaggio di confine potrà diventare un fattore di ulteriore sviluppo della Lapponia finno-svedese, dipenderà dagli interessi di volta in volta prevalenti nell'ambito dell'imprenditoria turistica locale e, come molte altre attività economiche, anche dai mutamenti climatici che stanno sconvolgendo le regioni artiche più di tutte le altre della Terra.

Più in generale, i confini, anche quelli tra Stati che intrattengono da tempo buoni rapporti, continueranno però, ancora per diversi anni, ad oscillare tra una nuova funzione di bene culturale, eventualmente utilizzabile come attrazione turistica quando sostenuto da elementi relitti del paesaggio culturale, e quella di barriera che può sempre essere attivata quando gli interessi nazionali superano le aspettative di sviluppo dei progetti locali di cooperazione internazionale. Il caso di studio di Tornio-Haparanda evidenzia che, mentre il processo di integrazione transfrontaliera necessita di anni per attuare progetti di cooperazione che migliorano la vita delle popolazioni residenti in prossimità dei confini, le emergenze a carattere internazionale sono in grado di riportare istantaneamente indietro di decenni l'orologio della storia e di ricondurre le frontiere ad un ruolo di separazione che, alla fine del XX secolo, sembrava relegato al passato.

Bibliografia

- ANISHENKO A. - SERGUNIN A., "Twin cities: a new form of cross border cooperation in the Baltic Sea Region?", *Baltic Region*, 1(2012), pp. 19-27.
- BUTLER R.W., "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implication for Management of Resources", *The Canadian Geographer*, 24(1980), 1, pp. 5-12.
- GLASSNER M.I., *Manuale di Geografia Politica, Geografia e geopolitica dello Stato*, vol. I, Milano, FrancoAngeli, 2002.
- HEININEN L., *Baltic Region - Conflicts and Cooperation. Road from the Past to the Future*, Kjriastus, Estonian Euroinfo Society, 2004.
- JOENNEMI P., SERGUNIN A., "When two aspire to become one: City-twinning in Northern Europe", *DIIS Working Paper*, 2009, pp. 1-39.
- LISÄÄ L., "Torniolaisten eläkeläisen päivä-lenkille tuli hintaa 370 euroa - Lievästä valtionrajarikoksesta voi rapsahtaa 20 päiväsakkoa", *Lapin Kansa*, May 19th, 2020 [14].
- LIPOTT S., *Minority protection in the E.U.: boundaries and strategies in the models of Slovenia and Sweden*, tesi dottorale, Università degli Studi di Trieste, 2011 [15].
- LUCARNO G., "La sindrome di Ulisse: motivazioni e (non) luoghi del turismo liminale", *Atti della Giornata in onore di Carmelo Formica*, Napoli, Università di Napoli, 2008, pp. 541-548.
- LUNDÉN T. - ZALAMANS D., "Valga/Valka delad stad", *Geografiska Notiser*, 1(1998), pp. 29-34.
- LUNDÉN T. - ZALAMANS D., "Att överskrida gränsen utan att gå över àn efter vatten", *Geografiska Notiser*, 1(1999), pp. 54-61.
- LUNDÉN T. - ZALAMANS D., *Boundary Towns, Kulturgeografiskt seminarium 2/00*, Stockholm, Stockholm University, 2000.
- LUNDÉN T. - ZALAMANS D., "Local co-operation, ethnic diversity and state territoriality - The case of Haparanda and Tornio on the Sweden-Finland border", *Binational Cities*, numero speciale di *Geo Journal*, 54.1(2001), pp. 33-42.
- LUNDÉN T. - ZALAMANS D., "National Allegiance and Spatial Behavior in Baltic Boundary Twin Towns", *Journal of Baltic Studies*, 2(2002), pp. 21-37.
- MERRIDALE C., *Lenin sul treno*, Torino, UTET, 1917.
- MIAN M.G., *Guerra bianca*, Vicenza, Neri Pozza, 2022.
- PAASI A., *Territories, Boundaries and Consciousness: The Changing Geographies of the Finnish-Russian Border*, Chichester, Wiley, 1996.
- PAGNINI M.P. - TERRANOVA G., "Scenari pandemici nel frammentato mondo geopolitico americano", *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 11(2021), pp. 287-302.
- PERRONE A., "Covid-19: dalla crisi della globalizzazione alla deglobalizzazione. Le ripercussioni della pandemia sul futuro geopolitico mondiale", *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 11(2021), pp. 267-286.
- RUMLEY D. - MINGHI J.V., *The Geography of Border Landscapes*, London, Routledge, 1991.
- SCHÖNWEITZ M., *Cross-border Cooperation of Urban Regions in the Baltic Sea Area*, Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades, Humboldt Universität, Berlin, 2014 [16].
- VALUSSI G. - KLEMENČIČ V., "Il confine aperto tra Italia e Jugoslavia e il ruolo delle minoranze", VALUSSI G. (a cura di), *Minoranze a confronto. Contributi alla geografia delle minoranze etniche sui due lati della frontiera italo-jugoslava*, Udine, Pubblicazioni dell'Istituto di Geografia dell'Università di Udine, 1974, pp. 19-31.
- ZALAMANS D., "Gränsen mellan grannstäder", RAMIREZ J.L. (a cura di), *Att förka om gränser*, Stockholm, Nordregio, 2001, pp. 193-209.

- ZALAMANS D., “Transboundary regionalization - The case of Haparanda and Tornio”, *Borders Matter. Transfrontier Regions in Contemporary Europe*, Border Studies Series, 2(2001), pp. 59-72.
- ZALAMANS D., *Boundaries to Communication - The case of Haparanda/Tornio and Valga/Valka*, part I, thesis, Stockholm University, 2002 [17].
- ZALAMANS D., “The Next Generation. A Study of youths in five border towns”, BRÜGGERMANN K. (a cura di), *Narva and the Baltic Sea Region*, Narva, s.e., 2004, pp. 273-290.
- ZALAMANS D. - KUJALA J., “European Impact on the Finnish-Swedish Border - The case of Haparanda and Tornio”, in ZIMMERMANN F.M. - JANSCHITZ S. (a cura di), *Europe. Soft Feature for Innovative Cross-Border Cooperation*, Graz, Letkam, 2004 [6].

Sitografia

- [01] <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [02] <https://visitory.io/en/tornio/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [03] <https://www.haparandastadshotell.se/it/soggiorna-da-noi/> (ultima consultazione: 15 gennaio 2023).
- [04] <https://www.travelquotidiano.com/estero/svezia-finlandia-torna-il-collegamento-ferroviario-passeggeri-dopo-30-anni-di-stop/tqid-401539/> (lultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [05] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lenin_Sealed_Train_Map-fr.svg/ (ultima consultazione: 15 gennaio 2023).
- [06] RONKAINEN R., BUCHT S.-E., *Tornio-Haparanda: a Unique Result of City Twinning*, https://www.rha.is/static/files/NRF/OpenAssemblies/Oulu2006/second-theme_ronkainen.pdf/, 2006 (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [07] *TornioHaparanda - Embrace the border*, https://www.euopan-europe.eu/media/default/0001/14/e14_sb_fi_torniohaparanda_bm_en_pdf.pdf/ (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [08] https://www.teleambiente.it/cambiamenti_climatici_renne_fuga_lapponia/ (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [09] <https://www.gdland.com/2022/07/07/i-cambiamenti-climatici-in-lapponia/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [10] <http://www.rinnovabili.it/ambiente/cambiamenti-climatici/ondata-di-calore-record-lapponia/> (ultima consultazione: 30 dicembre 2022).
- [11] <https://rondine.fi/author.alessandro/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [12] <https://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/18756-european-commission-reprimands-finland-for-coronavirus-measures-at-borders.html/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [13] <https://yle.fi/uutiset/3-11478492/> (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [14] <https://www.lapinkansa.fi/torniolaisen-elakelaisen-paivalenkillle-tuli-hintaa/2542714> (ultima consultazione: 20 Dicembre 2022).
- [15] https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/7343/1/lipott_phd.pdf (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [16] <https://edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/17993/schoenweitz.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).
- [17] https://www.rha.is/static/files/NRF/OpenAssemblies/Oulu2006/second-theme_ronkainen.pdf. (ultima consultazione: 20 dicembre 2022).

Résumé

La valorisation du patrimoine culturel historique, dans des pays où la colonisation a eu lieu à une époque relativement récente, est une attraction alternative pour un tourisme principalement basé sur l'environnement naturel. Dans la région lapone au nord du Golfe de Botnie, le développement des activités économiques et politiques a laissé des traces indélébiles dans le paysage au cours des deux derniers siècles. Aujourd'hui, le tourisme local repose principalement sur les ressources naturelles de la région arctique (environnement, soleil de minuit, aurores boréales, climat et sports d'hiver), mais le patrimoine historique commence à proposer de nouveaux intérêts touristiques liés à la présence de la frontière entre Suède et Finlande. Cet article analyse l'étude de cas de la ville jumelle de Tornio et Haparanda qui, des deux côtés de la frontière, est un exemple de valorisation possible du patrimoine culturel lié au tourisme de mémoire.

Nous examinons également comment l'urgence sanitaire récent due à la pandémie de Covid 19 a compliqué de manière inattendue les relations économiques et sociales quotidiennes entre deux communautés qui – pendant une période de paix de deux siècles – ont établi des processus vertueux de coopération et de développement.

Palabras clave: tourisme de mémoire, frontières, pandémie, Tornio, Haparanda.

Resumen

La puesta en valor del patrimonio histórico cultural, en países donde la colonización se produjo en tiempos relativamente recientes, es una alternativa de atracción para el turismo basado principalmente en el entorno natural. En la región lapona al norte del Golfo de Botnia, el desarrollo de las actividades económicas y políticas dejó marcas indelebles en el paisaje durante los últimos dos siglos. Hoy en día, el turismo local se basa principalmente en los recursos naturales de la región ártica (entorno natural, sol de medianoche, auroras boreales, clima y deportes de invierno), pero el patrimonio histórico comienza a proponer nuevos intereses turísticos que se relacionan con la presencia de la frontera entre Suecia y Finlandia. Este artículo analiza el caso de estudio de las ciudades gemelas de Tornio y Haparanda que, a ambos lados de la frontera, son un ejemplo de posible puesta en valor del patrimonio cultural relacionado con el turismo de memoria.

También examinamos cómo la actual emergencia sanitaria por la pandemia del Covid 19 ha complicado repentinamente las relaciones económicas y sociales cotidianas entre dos comunidades que, durante un período de paz de dos siglos, han establecido procesos virtuosos de cooperación y desarrollo.

Palabras clave: turismo de la memoria, fronteras, pandemia, Tornio, Haparanda.

Le attività sportive all'aperto come risorsa per lo sviluppo sostenibile del territorio

FRANCESCA SORRENTINI*

Abstract

The relationship between sport and sustainability has become more intense. Sports activities are experiencing a progressive adaptation to the standards of sustainability, broken down according to the three dimensions (economy, environment and society), so as to provide a valid contribution to the achievement of collective well-being and for a balanced management of the environment and the territory. This work also highlights how outdoor disciplines can become tourist experiences, that is, focused not only on the performance aspect, but also on knowledge of the territories where they are practiced and the communities that live there.

Keywords: sporting activities, sustainable development, walking tourism

1. Introduzione

Lo sport ha profondi legami con l'economia, la cultura, l'ambiente e la gestione del territorio, considerati i significativi impatti che esso determina innanzitutto sul paesaggio, con le infrastrutture, la costruzione di impianti e con la organizzazione di eventi, sulle relazioni umane e sulle attività economiche. In particolare, di fronte a un'emergenza ambientale sempre più evidente e all'aumentare delle disparità socioeconomiche, oltre a garantire il benessere fisico e mentale della popolazione, lo sport può sostenere e stimolare lo sviluppo eco-compatibile, riducendo le conseguenze

* Università degli Studi di Napoli "Federico II", sorrenti@unina.it.

sulle risorse naturali e diffondendo i principi di sostenibilità e stili di vita più consapevoli. Inoltre, essendo un potente veicolo di valori sociali, quali rispetto delle regole, corretto rapporto individuo/gruppo, incontro con l'altro, riconoscimento delle diversità, esso concorre a garantire l'integrazione, l'uguaglianza di genere, l'istruzione di qualità, ma anche a ridurre la pressione sulle spese sanitarie nel settore pubblico e a stimolare la crescita della ricchezza e dell'occupazione, nel pieno rispetto delle generazioni future e con il coinvolgimento di quelle presenti.

Il presente lavoro, dopo aver approfondito le relazioni che intercorrono tra sport e sviluppo sostenibile ed analizzato, soprattutto, le ricadute del fenomeno sportivo sull'ambiente, verifica come le discipline *outdoor* possano rappresentare esperienze turistiche, cioè incentrate oltre che sull'aspetto prestazionale, anche sulla conoscenza del territorio dove si praticano e delle comunità che lo vivono. A tale scopo si è posta particolare attenzione ai cammini, che, attivando un turismo lento, sono in grado di soddisfare esigenze emotive e spirituali, ma anche legate al benessere fisico.

2. Lo sport per lo sviluppo sostenibile

Il riconoscimento ufficiale dell'indiscutibile legame tra sport e sostenibilità, si evince in molteplici documenti, sin dagli anni Novanta del XX secolo: nel 1994, ad esempio, il Comitato Olimpico Internazionale (CIO) ha riconosciuto l'importanza dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile come terza sfera dell'Olimpismo, insieme allo sport e alla cultura; nel 1999 è stata redatta l'"Agenda 21 del Comitato Olimpico Internazionale", che suggerisce le linee guida generali a cui ispirarsi per la costruzione degli impianti e l'organizzazione degli eventi sportivi. Con il nuovo Millennio, sono stati realizzati altri rilevanti documenti: dal "Libro Bianco sullo Sport" (2007), che sottolinea le ripercussioni dello sport sulle politiche europee, alla "Dichiarazione di Bangkok sull'attività Fisica per la Salute globale e lo Sviluppo Sostenibile" (2016); dal "Piano Kazan" (2017), un accordo globale che unisce le politiche sportive e gli Obiettivi di Sviluppo

Sostenibile¹, all'“Agenda Olimpica 2020”², ossia la *roadmap* strategica per il futuro del movimento olimpico, con la quale il CIO ha messo a punto la Strategia di Sostenibilità, articolata in 18 obiettivi e cinque aree principali (infrastrutture e siti naturali; approvvigionamento e gestione delle risorse; mobilità; forza lavoro; clima)³.

Per quanto riguarda l'Italia non esiste un vero e proprio corpo normativo sulla sostenibilità nello sport e, pertanto, si opera mediante iniziative private o accordi tra pubblico e privati per adottare soluzioni efficaci. Basti pensare, per la dimensione ambientale, alla “Carta Internazionale per gli Eventi Sportivi Sostenibili” (“Carta di Courmayeur”, 2019), con la quale i firmatari⁴ intendono rendere ecologicamente sostenibili gli eventi temporanei, soprattutto *outdoor*, adottando una strategia operativa volta a contrastare il progressivo degrado e impoverimento ambientale e a incrementare gli effetti positivi delle buone pratiche attuate. Altra interessante iniziativa riguarda la “Carta sulla sostenibilità ambientale del calcio italiano”, elaborata dalla FIGC (Federazione Italiana Giuoco Calcio), che si propone di definire le linee guida funzionali a una applicazione pratica dei principi di sostenibilità ambientale, in termini di *governance*, gestione delle

1. Nell'articolo 37 dell'“Agenda 2030” si legge: “*Anche lo sport è un attore importante per lo sviluppo sostenibile. Riconosciamo il crescente contributo dello sport per la realizzazione dello sviluppo e della pace attraverso la promozione di tolleranza e rispetto e attraverso i contributi per l'emancipazione delle donne e dei giovani, degli individui e delle comunità, così come per gli obiettivi in materia di inclusione sociale, educazione e sanità*”.

2. A marzo 2021 è stata proposta l'“Agenda Olimpica 2020+5”, un nuovo documento programmatico, composto da cinque tendenze (solidarietà; digitalizzazione; sostenibilità; credibilità; resilienza economica e finanziaria) e 15 raccomandazioni, scaturite anche in seguito alla crisi pandemica.

3. Al fine di realizzare un evento ecocompatibile, il Comitato ha stanziato per le prossime Olimpiadi del 2024 (Parigi) cospicui contributi economici: il 95% delle infrastrutture da utilizzare sono esistenti, oppure si tratterà di impianti temporanei; l'80% dei siti si estenderà in un raggio di 10 km dal villaggio olimpico, con una notevole riduzione degli spostamenti; divieto totale di circolazione in auto e non ci saranno parcheggi per gli spettatori, che si sposteranno con trasporti ecologici (veicoli ibridi o a idrogeno per gli ufficiali di gara, autobus puliti, metropolitane o treni).

4. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), la Regione autonoma Valle d'Aosta, il Comune di Courmayeur e alcune associazioni organizzatrici di eventi sportivi.

infrastrutture e degli eventi, *partnership* e coinvolgimento di *stakeholder* e tifosi⁵ [01].

In linea con l'opportunità di adottare tale approccio, nel 2019, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI) e la società Sport e Salute SpA⁶ hanno siglato un Protocollo d'intesa "Per la sensibilizzazione sulle tematiche ambientali legate allo sviluppo sostenibile", con il quale si impegnano, anche all'interno degli impianti sportivi e durante le manifestazioni, ad attuare iniziative concrete per avviare un processo di cambiamento nello stile di vita, improntato al rispetto dell'ambiente (misure per la graduale riduzione dell'uso della plastica; per la raccolta differenziata; per il riconoscimento del valore dei benefici della natura sul benessere umano psico-fisico, tramite pratiche sportive all'aperto).

Per quanto concerne il profilo economico, va premesso che la sostenibilità è quella che crea una crescita duratura degli indicatori economici, genera reddito e lavoro e sostiene le popolazioni. Il settore dello sport ha un valore economico e sociale quantificabile e significativo nelle economie nazionali: in Italia, al 2019, esso ha generato 420.000 posti di lavoro e ha registrato un valore complessivo di 24,5 miliardi di euro (1,37% del PIL nazionale), suddivisi tra 4,4 miliardi in attività sportive; 11 miliardi in attività strettamente connesse (ad esempio, prodotti industriali e servizi necessari come input per fare sport, cioè tutte le industrie che producono beni utili alla pratica dello sport) e 9,1 miliardi in altre attività connesse in senso lato, cioè quelle che hanno una relazione, diretta e indiretta, con le attività sportive, senza che sia necessario praticare sport (come l'istruzione allo sport, trasmissioni televisive, hotel che accolgono ospiti che praticano sport, editoria sportiva). Con la crisi dovuta alla pandemia da Covid 19,

5. L'adesione alla Carta è aperta a tutti i Club italiani, sia professionistici sia dilettantistici, che vengono inseriti in un apposito elenco e successivamente coinvolti dalla FIGC.

6. Si tratta della Società dello Stato e struttura operativa del Governo che cura la promozione dello sport e dei corretti stili di vita ed è incaricata anche di distribuire i contributi pubblici agli Organismi sportivi.

il settore ha registrato nel 2020, rispetto al 2019, una perdita dei ricavi del 31% e degli occupati del 22% [02].

Analizzando, infine, l'aspetto sociale, va sottolineato che vi è oramai una chiara consapevolezza del fatto che senza coesione sociale sarà difficile conseguire gli SDGs (*Sustainable Development Goals*), con particolare riferimento all'obiettivo chiave espresso dall'"Agenda 2030" di non lasciare indietro nessuno e di garantire un maggiore benessere per tutti⁷. A tale proposito va ricordato che nel 2015, con la "Carta Internazionale di Educazione Fisica, Attività Fisica e Sport", sono stati introdotti principi universali, quali la parità di genere, la non-discriminazione e l'inclusione sociale nello sport e attraverso lo sport. Essa, inoltre, evidenzia che la libertà di sviluppare le potenzialità e il benessere fisico, psicologico, sociale attraverso queste attività deve essere supportata da tutte le Istituzioni governative, sportive ed educative. Dunque, lo sport offre importanti occasioni di apprendimento informale e non formale, è uno strumento per mettere in risalto comportamenti esemplari e, di conseguenza, diffondere la responsabilità sociale, con il coinvolgimento in particolare dei giovani quali attori del cambiamento.

3. *Gli impatti delle attività sportive outdoor sull'ambiente*

Negli ultimi anni, la pratica delle attività sportive *outdoor*, cioè che si svolgono all'aria aperta, coinvolge un numero crescente di persone, sia per la nascita di nuove discipline, caratterizzate dall'essere anche competitive e adrenaliniche, sia per la ricerca di un benessere fisico e psicologico conseguente a un maggiore contatto con la natura (ottimizzazione delle funzioni cardiovascolari, ossigenazione dei muscoli, produzione di vitamina

7. Nello specifico, si rileva che lo sport può sostenere il conseguimento soprattutto di alcuni dei 17 SDGs, contribuendo a diffondere l'educazione alla salute, specialmente tra individui e comunità difficili da raggiungere o vulnerabili come, ad esempio, i rifugiati (SDG3); a insegnare capacità e valori chiave come la tolleranza e l'inclusione (SDG4); a eliminare la discriminazione nei confronti delle donne (SDG5); a diffondere messaggi di solidarietà (SDG16).

D, aumento del dispendio di energia, riduzione dello stress, diminuzione della tensione e della depressione). A ciò vanno aggiunti i vantaggi dovuti alla mancanza di particolari regole (come tecniche, sequenze ecc.) per lo svolgimento dello sport, alla possibilità di organizzarsi autonomamente, cioè senza vincoli spaziali e temporali, fino al miglioramento delle relazioni interpersonali, al maggiore apprezzamento dei valori ambientali e culturali, data l'opportunità di poter praticare gli sport in ambienti spesso quasi incontaminati e di grande pregio ecologico-naturalistico, nonché alla possibilità di vivere il territorio in modo sostenibile.

Le discipline *outdoor* sono sempre più numerose e innovative e molte di esse si praticano anche in contesti urbanizzati (si pensi a *urban trail*, *parkour*, *slackline*); a tale proposito, l'Osservatorio Italiano del Turismo Outdoor ha individuato oltre 240 discipline praticabili soprattutto nel periodo marzo-ottobre, alcune delle quali registrano interessanti numeri, come l'arrampicata, che nel 2018 ha coinvolto quasi 223.000 praticanti, oppure il *rafting* con più di 27.000 [03]. Particolare attenzione merita il *trekking*, basato sulla percorrenza a piedi sia di percorsi (strade, sentieri ecc.) sia al di fuori di essi, in zone per lo più montuose e non servite da altre vie di comunicazione. Si tratta di un'attività che comprende discipline diverse: dalle semplici passeggiate al *trekking* in alta quota, fino all'alpinismo; anche il *nordic walking*⁸ riscuote successo, considerato che si stimano circa 8 milioni di *walkers* in tutto il mondo, concentrati in Germania e Scandinavia, per quanto riguarda l'Europa, e in Australia e Stati Uniti, per il resto del mondo [04]. Dunque, data la varietà e la numerosità delle discipline dell'*outdoor*, è stata proposta una classificazione in base a quattro dimensioni: sport di terra, sport invernali, sport d'acqua e sport d'aria (fig. 1) (Natourism, 2021). La pandemia da Covid-19 ha stimolato l'interesse soprattutto per le attività sportive individuali e libere all'aperto e per la mobilità attiva. Queste tendenze riflettono una crescente esigenza di natura, di attività sportive non organizzate e di spazi urbani accessibili.

8. Si tratta di una camminata in cui le braccia spingono in modo opposto ed alternato rispetto ai piedi con l'aiuto di appositi bastoni.

Fig. 1 - Le dimensioni dello sport *outdoor*

Sport di terra (estivi)	Sport invernali
<ul style="list-style-type: none"> • Arrampicata • Alpinismo • Escursionismo • <i>Running</i> • <i>Orienteering</i> • <i>Nordic walking</i> • Ciclo-Escursionismo • <i>Mountain Bike</i> • <i>Adventure Park</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sci alpino • Sci alpinismo • Sci nordico • Escursionismo invernale e racchette da neve • Arrampicata su ghiacci • <i>Fatbike</i>
Sport d'acqua	Sport d'aria
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Canyoning</i> • Canoa • Windsurf • Surf • Vela 	<ul style="list-style-type: none"> • Parapendio • Deltaplano • <i>Base Jump</i>

Fonte: Natourism, 2021, p. 26.

Sebbene per effetto dei cambiamenti socioeconomici e culturali e delle innovazioni tecnologiche gli sport *outdoor* (ad esempio, il *trail running*, la *mountain bike* elettrica, sci *free ride*⁹ ecc.) tendano a diffondersi, alimentando una più profonda sensibilizzazione verso la natura, essi, al contempo, sono spesso una causa dei maggiori impatti sull'ambiente.

In un Rapporto del 2018, l'IUCN (*International Union for the Conservation of Nature*) ha dichiarato che le attività sportive, pur avendo bisogno di natura e di un ambiente sano, possono provocare, a seconda del tipo di disciplina e del luogo (aree urbane o protette), più o meno apprezzabili effetti negativi, come lo sfruttamento eccessivo di risorse naturali; le modifiche all'uso del suolo per la costruzione permanente e/o temporanea di strutture sportive e di supporto; la produzione elevata di rifiuti, nonché l'inquinamento acustico e luminoso generato dall'alta presenza di atleti, spettatori e media; l'introduzione di specie invasive in habitat a loro estranei; l'impiego di cospicue quantità di fertilizzanti chimici e pesticidi; l'alterazione, la perdita e la frammentazione degli habitat naturali; il disturbo di animali selvatici, con possibili trasformazioni dei loro modelli di

9. Si indica l'attività fuoripista in neve fresca, avente scopo ludico e la ricerca del senso di libertà.

alimentazione e/o di riproduzione. Si pensi ai danni imputabili alla caccia sportiva praticata in particolare nei parchi e nelle riserve naturali africane [05], nonché agli impatti sulla biodiversità vegetazionale delle Alpi Svizzere per l'ampliamento o l'apertura di piste da sci e l'impianto di strutture di neve artificiale (Wipf et al., 2005).

Per contro, gli eventi e le strutture sportive possono costituire anche importanti catalizzatori per conservare la biodiversità, ad esempio, e per promuovere e sostenere gli sforzi per migliorarla. In particolare, si segnalano alcune delle possibili iniziative per mitigare gli impatti: sviluppo degli habitat naturali negli ambienti urbani ripristinando i siti degradati, costruendo tetti "verdi" e muri viventi, collegando gli habitat frammentati e installando habitat artificiali per la fauna selvatica; raccolta di fondi per la gestione delle aree protette, organizzando eventi a basso impatto, come la corsa o la *mountain bike*; sensibilizzazione dell'opinione pubblica sui temi ambientali attraverso l'uso di loghi, la realizzazione di mostre pubbliche e di programmi educativi; diffusione delle conoscenze e dei dati disponibili, mediante la condivisione tra le organizzazioni ambientaliste e gli istituti di ricerca degli inventari della biodiversità e delle informazioni di base che possono essere richieste ai fini della costruzione delle sedi; attuazione di progetti ideati per compensare l'impronta di carbonio generate da siti o da eventi [06].

Oltre alla biodiversità, le attività sportive *outdoor* risentono e influenzano il cambiamento climatico; esempi in tale direzione sono offerti da eventi di portata internazionale, come la competizione ciclistica *Cycle Oregon*, che nel 2017 non si è disputata a causa degli incendi boschivi che hanno colpito alcuni Stati degli USA (Oregon, Washington, California). Riguardo, invece, alla possibilità che lo sport possa contribuire a contrastare il cambiamento climatico, si annoverano alcune iniziative che hanno incoraggiato pratiche virtuose, come lo *Sport for Climate Action*, un progetto promosso dall'Agenzia per il Cambiamento Climatico dell'ONU (UNFCCC), con gli obiettivi di stabilire collaborazioni e impegni concreti, incluso quello di misurare e ridurre le emissioni di gas serra, di uti-

lizzare lo sport per sensibilizzare la popolazione mondiale sul tema e di incoraggiare i cittadini alla partecipazione.

Ne consegue che sia per la realizzazione di strutture (ideazione, selezione del sito, progettazione e costruzione, allestimento, smantellamento) sia per l'organizzazione di eventi è indispensabile un'adeguata gestione, la cui mancanza può generare rischi di vario tipo: finanziari (scarsi finanziamenti ecc.), normativi (processi, licenze, multe ecc.), operativi (compromissione della salute degli atleti, diminuzione di eventi e impianti per la limitata attrattività) e di reputazione (difficoltà ad ottenere sponsorizzazioni e percezione negativa da parte dei media e della società civile degli eventi o della pratica sportiva). Viceversa, intraprendendo azioni tempestive ed efficaci per mitigare le ripercussioni negative e per massimizzare le opportunità di conservazione dell'ambiente, è possibile accedere alla finanza di progetto e ottenere approvazioni ambientali e il consenso sociale per l'organizzazione di eventi; conseguire il riconoscimento alla città e alla regione di un primato nella pratica di settore; attrarre *sponsor* disposti a promuovere la sostenibilità di prodotti e/o ad associare la loro immagine con l'ambiente e la biodiversità; raggiungere gli SDGs (Sustainable Development Goals) – tra cui il 14 (Vita sott'acqua) e il 15 (Vita sulla Terra), il 6 (Acqua pulita e igiene), il 7 (Energia pulita) – e quelli della Convenzione sulla Biodiversità¹⁰.

In conclusione, le discipline *outdoor* diventano sempre più esperienze incentrate sulla fruizione sostenibile del territorio, la comprensione e l'apprezzamento dei valori ambientali e culturali, anche in seguito alla diffusione del virus Covid-19, che ha reso la popolazione più disponibile ad ascoltare la comunità scientifica circa la possibilità che le attività antropiche possono causare nuove pandemie, così come concorrere ai cambiamenti climatici.

10. Un esempio in tale direzione è dato la pratica del golf, un'attività sportivo-ricreativa che stabilisce relazioni sempre più strette con il territorio, oltre che sul piano ambientale per le conseguenze procurate agli ecosistemi, anche a livello economico e paesaggistico, sia per i cambiamenti indotti in termini di valore aggiunto, occupazione ecc. sia per gli impatti sui valori estetici, storici e culturali prodotti dalla presenza degli impianti (Sorrentini, 2021a).

4. *Sviluppo e diffusione del turismo sportivo sostenibile*

L'affermazione di nuovi modelli di consumo e del tempo libero, la maggiore attenzione al benessere psico-fisico, l'accesso di nuove pratiche sportive alle fasce di popolazione a lungo escluse (anziani e portatori di handicap), il riconoscimento delle importanti ricadute socioeconomiche e territoriali dello sport anche da parte degli organismi di governo sono alcune delle motivazioni che hanno intensificato la relazione tra sport e turismo. Infatti, lo sport, insieme al viaggio, è diventato un elemento strutturale della società odierna, coinvolgendo tutti gli strati della popolazione, e la sua diffusione, sia come attività motoria sia come "spettacolo", è stata tale da aver causato, direttamente o indirettamente, lo sviluppo di numerose attività economiche, che vanno dalla produzione di beni per la salute e la cura del corpo, di cibi e bevande specifici per la pratica sportiva ai servizi per la realizzazione di eventi sportivi e quelli legati al trasporto e al turismo (Privitera, 2017; Giuntarelli, 2020b). Esso, inoltre, creando occasioni di spostamento delle persone dagli abituali luoghi di residenza per partecipare attivamente o come spettatori a competizioni sportive, offre spesso lo spunto anche per una vacanza volta alla riscoperta delle località meno compromesse dall'urbanizzazione, una vacanza per così dire «ecologica», cioè legata alla natura, all'ambiente e alla gastronomia¹¹.

Pertanto, dall'integrazione tra questi due settori nasce il turismo sportivo, un'attività abbastanza nuova e impattante, che unisce l'esperienza ludica, ricreativa e salutistica dello sport con la necessità di sviluppare prodotti innovativi e complementari alle forme tradizionali di turismo (ad esempio, turismo balneare, di montagna, termale). Ne consegue che in questo segmento turistico, l'esperienza sportiva assume un ruolo centrale e caratterizzante, sia se il protagonista è l'atleta (turismo sportivo business

11. In particolare, il turismo offre una gamma sempre più completa di attrazioni sportive, legando alla vacanza tradizionale la possibilità di praticare anche molteplici discipline e, viceversa, molti luoghi dove si svolgono avvenimenti sportivi sono diventati destinazioni turistiche, perché è aumentato il valore dell'offerta (Centro Studi Turistici, 2012; Banca d'Italia, 2019).

o d'azione), lo spettatore (turismo sportivo di spettacolo) o il visitatore (turismo sportivo di *loisir* o culturale) (Gibson, 1998).

Tali orientamenti, unitamente al desiderio del turista di partecipare alla tutela delle risorse naturali e di evitare vacanze standardizzate e generaliste, si sono rafforzati in seguito all'esplosione del Covid-19, che se, da un lato, ha inferto un duro colpo all'economia mondiale e in particolare al comparto turistico (sistema di accoglienza, professioni turistiche, editoria di viaggio, artigianato artistico, ristorazione, produzioni di qualità, sistemi museali, fruizione del patrimonio ed attività culturali), dall'altro, ha imposto l'adozione di nuove misure affinché questa attività possa costituire una piattaforma per superare la crisi e per promuovere solidarietà e fiducia. In seguito alla pandemia, dunque, la vacanza sta diventando sempre più attiva, declinata nella doppia dimensione dell'arricchimento culturale/esperienziale e della ricerca di contatto con la natura. Pertanto, il tema del turismo sostenibile si pone in una diversa prospettiva, nel senso che si rafforza la necessità di un cambio di paradigma strategico nei prossimi anni, legato a una visione sistemica e organica dei modelli di società e di economia, proprio per rispondere ai mutati bisogni dei viaggiatori (Sorrentini, 2021b).

Va precisato che gli studi sul turismo sportivo sono relativamente recenti, considerato che le prime riflessioni scientifiche risalgono agli anni Settanta del secolo scorso, come sintesi di confronti seminariali e congressuali, mentre a partire dagli anni Ottanta è cominciata la pubblicazione di lavori scientifici tesi anche a fornire una sistemazione concettuale e definitiva dell'argomento (Gammon, Robinson, 1997; Kurtzman, Zauhar, 2003)¹². In base alla definizione più diffusa e condivisa, per turismo spor-

12. Gammon e Robinson (1997) propongono una distinzione tra il turista sportivo radicale, cioè colui che viaggia per coinvolgimento attivo o passivo nell'attività sportiva competitiva, e quello moderato che è, invece, coinvolto nell'attività sportiva solo per finalità ricreative, dirette a soddisfare la ricerca di agio. Standevan e De Knop (1999) definiscono il turismo sportivo come tutte le forme di coinvolgimento attivo e passivo dell'attività sportiva, partecipate casualmente o in modo organizzato per finalità non commerciali o viceversa commerciali, le quali rendono necessari viaggi al di fuori dei luoghi di lavoro.

tivo s'intende "un'esperienza turistica (spostamento e durata) che ha un legame di subordinazione nei confronti di un'attività principale che costituisce una esperienza culturale nell'ambito dello sport" (Pigeassou, 1997, 2002)¹³.

Nel Primo Rapporto su Sport & Società del CONI [07] sono state individuate quattro tipologie di turismo sportivo, ognuna con le sue specificità e dalle quali scaturiscono differenti comportamenti che danno origine, a loro volta, a precise linee di prodotto (turismo sportivo di azione; di spettacolo; di cultura). Infatti, analizzando la domanda, si può constatare che il turista sportivo non si limita a colui il quale pratica sport in maniera agonistica o professionale, ma include anche l'appassionato disposto a lunghi spostamenti per praticare una disciplina a livello amatoriale o per assistere a spettacoli ed eventi sportivi (figg. 2 e 3).

Fig. 2 - Turismo sportivo: tipologia, soggetti, fenomenologie

4 tipologie di turismo sportivo		Principali soggetti coinvolti
Sport turismo	SPORT TURISMO	Tutti i viaggiatori che condizionano la meta del proprio viaggio in virtù della possibilità o meno di praticare un determinato sport.
Turismo sportivo in senso stretto	TURISMO SPORTIVO/BUSINESS Alla componente sportiva si aggiunge quella professionale - lavorativa	Attivo: atleti professionisti delle FSN e delle società sportive professionistiche Passivo: Dirigenti e dipendenti CONI, FSN e delle società sportive professionistiche
	TURISMO SPORTIVO DI LOISIR La pratica di un determinato sport, a livello amatoriale, rappresenta la base, il perno, dello spostamento	Praticanti a livello amatoriale che si spostano per partecipare a: gare, allenamenti, stages, ecc.
	TURISMO SPORTIVO DI SPETTACOLO	Pubblico live dello sport sia di livello amatoriale che professionistico

Fonte: Centro Studi Turistici, 2012.

13. Da questa definizione si evincono tre aspetti fondamentali del turismo sportivo: l'esperienza turistica, comprensiva di spostamento e soggiorno, che ha un legame di subordinazione rispetto a un'attività principale, la quale rappresenta un'esperienza culturale nell'ambito dello sport, poiché fa sentire i suoi effetti sulla persona che lo pratica e induce modificazioni sulla personalità. Anche considerando le più recenti definizioni (Weed, 2005), si deduce che il turismo sportivo non è riferito ai due elementi separatamente considerati, quanto alla loro combinazione.

Fig. 3 - Dai comportamenti all'osservazione pratica



Fonte: Centro Studi Turistici, 2012.

Le stime su scala mondiale mostrano che, nel 2015 gli arrivi internazionali generati dal turismo sportivo ammontano tra i 12 e i 15 milioni all'anno, cioè il 10% dell'industria turistica globale con un fatturato di 800 miliardi di dollari e con una previsione di crescita del 6% annuo [08]. In Europa il 12% dei turisti che hanno effettuato una vacanza di almeno 4 notti consecutive nel 2015 dichiara come motivazione principale della vacanza le "attività legate allo sport". L'Europa Centro-Occidentale e il Nord Europa rappresentano i mercati con una più elevata propensione al turismo sportivo¹⁴.

A scala nazionale, il turismo sportivo, dopo il periodo pandemico, è tornato agli stessi livelli del 2019, con un giro di affari di oltre 7,2 miliardi di euro. Le presenze di turisti con principale motivazione lo sport hanno registrato tra il 2019 e il 2022 un incremento dell'11,5%, passando da 57 a 63 milioni e la spesa pro capite è aumentata del 9%. Tra gli sport più praticati, spiccano, oltre a quelli acquatici più tradizionali (vela, nuoto, *diving*, *surf*), tutte le attività *plein air*, tra cui il *trekking*, l'ippoturismo, il cicloturismo, che rappresentano, tra gli altri, sport di assoluto successo, anche grazie alla possibilità per il viaggiatore di entrare in contatto diretto con la natura e di vivere forti emozioni¹⁵. Ne consegue che il turista spor-

14. Non sono disponibili dati più aggiornati sugli arrivi internazionali di turisti sportivi.

15. Con la crisi determinata dalle restrizioni pandemiche, nel 2020 le spese per il turismo sportivo, cioè legate agli eventi sportivi, si sono ridotte del 74% (2 miliardi) rispetto al

tivo appartiene a più generazioni, anche se prevalgono i *Millennials* (40,1% dei turisti sportivi), a cui seguono le persone nate tra il 1965 e il 1980 (33%) e poi i *Baby boomer* (16,8%). È utile osservare, inoltre, che questa tipologia di turista soggiorna tra le 7 e le 13 notti, viaggia prevalentemente in coppia e senza figli, è incline a reperire informazioni in rete – sebbene il passaparola costituisca la principale fonte – e ha la tendenza a ritornare nei luoghi che ha già visitato. Su questa linea di tendenza, la pratica *out-door* diviene un importante *driver* in grado di attrarre domanda nelle destinazioni e di proporre modelli fidelizzati solidi e duraturi.

Interessanti spunti di riflessione sono offerti dal cicloturismo, che si pone quale attività significativa per la quantità di persone che è in grado di muovere e per le conseguenze che origina, sia se si tratta di grandi eventi sia se ci si riferisce alla vacanza all’insegna della pratica sportiva. Si tratta di uno sport in grado di generare 31 milioni di persone, pari al 4% del totale, per un impatto economico diretto di 4,1 miliardi di euro. Il ciclismo, oltre a trasmettere importanti valori, come impegno, sacrificio, spirito di squadra, rappresenta una buona occasione per mostrare e raccontare il patrimonio naturale, culturale e artistico e per diffondere il messaggio di tutela ambientale.

Una singolare iniziativa, in sintonia con quanto suddetto, è l’“Oscar del Cicloturismo”, un premio per la ciclovie più bella, conferito ogni anno alle *Green Road* delle regioni che promuovono le due ruote con servizi mirati al turismo lento. Nel 2022, il Gran Tour Valle del Savio, un percorso permanente ad anello di 172 km, che percorre i sei comuni dell’Unione dei Comuni Valle del Savio in Emilia Romagna, si è aggiudicato il primo posto della VII edizione. Lungo i territori attraversati dal fiume omonimo e nel Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, patrimonio Unesco, si possono ammirare la Rocca di Cesena, il Borgo medievale di Montiano, gli edifici in stile liberty di Mercato Saraceno, l’Arena Plautina e il santuario

2019 e le presenze del 76% (7,6 milioni). Nel 2021, in seguito alle graduali riaperture, si è registrato un incremento della spesa e delle presenze, rispettivamente del 30% (2,6 miliardi) e del 33% (10,1 milioni rispetto all’anno precedente) [09].

di San Vicinio a Sarsina, le terme di Bagno Romagna, l'eremo di Sant'Alberico a Verghereto. Anche al Sud si estendono itinerari ciclabili, come la "Sicily Divide", un percorso di 457 km da Trapani a Catania – su strade secondarie e rurali ma anche ex ferrovie, percorsi sterrati sugli argini di fiumi e canali – che passa per 48 centri abitati fra borghi e città. È un tragitto d'avventura che attraversa orizzontalmente la Sicilia centrale più sconosciuta, quella lontana da spiagge affollate e dalle località più note; un territorio a vocazione agricola, un paesaggio che conserva le tracce della storia e panorami mozzafiato.

In sintesi, il cicloturismo consente di esplorare anche zone meno conosciute e, dunque, meno frequentate dai turisti di massa, dove, grazie alla presenza di percorsi naturalistici indicati per la bicicletta e la *mountain bike*, possono essere avviati interventi di valorizzazione del territorio, collegando in maniera sistemica una serie di variabili, come, ad esempio, strutture ricettive mirate (*bike hotels*, Albergabici) e servizi dedicati (Amiche della Bicicletta, portale Bicalia, applicazioni come *BikeSquare*). È ovvio, infatti, che non può esserci cicloturismo senza servizi, sempre più richiesti dai tour operator; in Italia sono ormai oltre 4.900 gli operatori turistici che hanno un'offerta dedicata al cicloturismo, il quale, nel 2018, ha raggiunto 77,6 milioni di presenze nelle strutture ricettive e nelle abitazioni private, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia [10]¹⁶.

5. *L'alleanza virtuosa tra attività sportive e turismo outdoor: un focus sui cammini*

La tendenza a scegliere il luogo di vacanza in funzione della possibilità di svolgere una disciplina sportiva all'aria aperta, di utilizzare forme di mobilità "dolce", a basso impatto ambientale, o di riscoprire valori culturali in

16. È utile fare una differenza tra diversi profili del turista: il "cicloturista" in senso stretto, che considera la bici un vero e proprio mezzo di locomozione per vivere la vacanza in una determinata destinazione e il "turista ciclista", che durante la vacanza fa escursioni in bici e, pertanto, considera la bicicletta come mezzo episodico per svolgere un'attività fisica e sportiva.

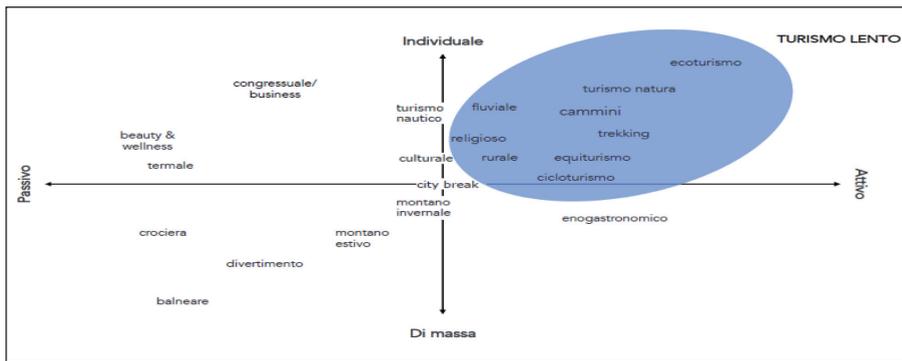
aree meno note è in costante crescita e in veloce trasformazione. Si tratta di una forma di turismo di lunga tradizione; basti pensare al caso delle Alpi, dove nell'Ottocento i protagonisti furono gli scalatori inglesi che, con spirito d'avventura e per divertimento, compirono le prime esplorazioni; ne conseguì la diffusione di attività di accoglienza non solo per gli alpinisti, ma anche per quei visitatori attirati dalla bellezza, dalla pace e dagli elementi naturali che offrono le valli alpine. Infatti, la vacanza *outdoor* genera diverse forme di turismo, come quello sportivo, ma anche di avventura e naturalistico, cioè tipologie per le quali più del dove è importante cosa fare durante la vacanza. Si tratta di un fenomeno difficilmente quantificabile, che, inoltre, può nascere spontaneamente e spesso non necessita neanche di infrastrutture dedicate (Natourism, 2021). Tra le caratteristiche principali spiccano il forte coinvolgimento dell'utente nelle attività sportive praticate, ma con approcci diametralmente opposti, che riguardano sia la prestazione fisica sia il tipo di ambiente scelto. Si va, infatti, dalla vacanza sobria e tranquilla, volta alla riflessione e con un impegno fisico limitato (ad esempio la pesca e l'escursionismo), al desiderio di sfidare la natura, oltre che se stessi (come il *surf* e il *downhill*); considerando l'aspetto naturale, invece, le attività possono essere praticate in contesti sicuri, dotati di infrastrutture *ad hoc* e frequentemente situate in contesti urbani (come i parchi avventura) oppure in ambienti selvaggi e incontaminati, dove il rapporto con la natura non è mediato (ad esempio, l'arrampicata e l'alpinismo).

Dopo la battuta d'arresto registrata nel 2020, a causa del Covid-19, il turismo *outdoor* mostra tendenze incoraggianti, con un incremento del 38% nel 2021 rispetto all'anno precedente; la disciplina sportiva che ha generato il maggior contributo è stata la "bicicletta" (cicloturismo, *mountain bike*, *downhill*, BMX ecc.), seguita dall'insieme delle pratiche *slow* legate alle "camminate" (*trekking*, *nordic walking*, *fit walking*) e poi dagli sport d'acqua (*canyoning*, vela, *surf*, canoa, *stand up paddle*, *parasailing*, *hydrospeed* e *rafting*)¹⁷.

17. Si tratta di alcune nuove discipline: il *canyoning*, praticato in montagna, consiste nella discesa a piedi dei torrenti che scorrono nei canali rocciosi, senza l'ausilio di natanti come

In Italia, questo segmento rappresenta una colonna portante della ripartenza in risposta all'attuale bisogno dei viaggiatori di vivere esperienze all'aria aperta, concentrate, negli ultimi due anni, soprattutto in Toscana, che assorbe il 13% del totale, seguita dal Veneto (12%), Puglia (11%), Sardegna (10%) e Marche (8%) [11]. Tra le varie forme di turismo lento¹⁸, si distingue il "turismo dei cammini", una pratica attraverso la quale l'individuo, muovendosi in modo continuativo lungo un itinerario definito, ricerca il contatto con la natura, il recupero della forma fisica, un arricchimento personale, la (ri)scoperta di luoghi che si attraversano in modo più approfondito e intenso, ritrovando il senso autentico del viaggio (fig. 4) [12]. Dunque, il camminare diviene l'aspetto centrale della vacanza, uno strumento per soddisfare obiettivi ampi e complessi (Osservatorio del Turismo della Regione Umbria, 2009).

Fig. 4 - I «prodotti» del turismo lento



Fonte: [12].

canoe, *kayak* o gommoni; l'*hydrospeed* prevede la discesa delle rapide di un fiume avvalendosi dell'ausilio di un galleggiante; il *sup*, si pratica stando in piedi in equilibrio su una *longboard* di grandi dimensioni e remando con l'aiuto di una pagaia.

18. Per turismo lento s'intende una vacanza, seppur breve, che attribuisce una certa importanza al tempo, all'ambiente, alla scelta del mezzo di trasporto e all'esperienza del viaggio (Mogollón ed Altri, 2012, Dickinson, Lumsdom, 2010; Babou, Callot, 2009). Il 2019 è stato proclamato "Anno nazionale del turismo lento" e per descrivere le caratteristiche di questa tipologia di viaggio è stato coniato l'acronimo C.A.S.T.L.E, cioè Contaminazione, Autenticità, Sostenibilità, Tempo, Lunghezza, Emozione [12].

Secondo la definizione del Ministero della Cultura, i *Cammini* sono “itinerari culturali di particolare rilievo europeo e/o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce sostenibile, e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati”. Considerato che l’Italia è attraversata da un elevato numero di cammini, peraltro in costante aumento, il MIBACT, oltre a proclamare il “2016 Anno dei Cammini”, ha promosso la realizzazione dell’“Atlante digitale dei Cammini d’Italia”¹⁹, al fine di creare una rete di mobilità *slow* che doti il sistema Paese di una vera e propria infrastruttura intermodale di vie verdi. Si apre, così, una diversa dimensione turistica, poiché si ha l’occasione, da un lato, di individuare le connessioni tra i percorsi con nuove modalità di attraversamento e, dall’altro, di realizzare e sviluppare modelli di fruizione e gestione sostenibile, capaci di realizzare l’integrazione ambientale con attività turistico-culturali, agricole e artigianali.

Le motivazioni che spingono le persone ad abbandonare i luoghi familiari e a modificare le proprie abitudini per recarsi a piedi fino a un santuario o a una meta laica sono varie, ma di recente si è affermata con forza anche la ricerca del benessere fisico, che trova la massima risposta nella pratica di sport all’aria aperta o nella richiesta di avventura²⁰. Camminare fa bene al corpo e alla mente a tutte le età, come sostiene anche l’OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) nella “Strategia per l’attività fisica 2016-2025”. Proprio per incentivare un turismo che valorizzi i cammini lungo tutta la Penisola, anche mediante forme di mobilità *slow* come la bi-

19. Inizialmente erano stati individuati 42 itinerari, che soddisfacevano precisi requisiti. Oggi ci sono più di 110 cammini in attesa di essere inseriti nella piattaforma: fra questi è incerto il numero di quanti rispettino i criteri stabiliti dal Ministero nel 2016 [13].

20. L’accresciuta importanza del turismo dei cammini è testimoniata anche dall’incremento del 9% annuo di utenti appartenenti a fasce sociali e di età sempre più vaste, che si muovono da soli o in gruppo, a piedi o in bicicletta, e preferiscono alloggiare presso strutture extralberghiere, lontane dal turismo di massa. Il Touring Club Italiano nel 2019 ha condotto un’indagine campionaria, dalla quale risulta che il 26% degli intervistati che ha svolto “vacanze a piedi” aveva come obiettivo il benessere psicofisico, mentre il 28% quello di assecondare una passione e il 43% di scoprire il territorio in modo differente [14]; (Morandi, 2022).

cicletta, nel 2016 è stata progettata la realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche costituito da 10 itinerari per quasi 6.000 km. In questo quadro si è inserito nel 2017 il progetto “Cammini e Percorsi”²¹, che, in particolare, punta al recupero e riuso dei beni situati lungo cammini storico-religiosi e ciclopedonali in un più ampio obiettivo di scoperta di destinazioni soprattutto minori, attraverso circuiti lenti e spostamenti di tipo sostenibile²². I nuovi usi sono prevalentemente intesi quali servizi da offrire al camminatore, al pellegrino e al ciclista, articolati attorno alle funzioni di sosta, permanenza, svago e relax. Il Touring Club Italiano, inoltre, ha avviato un programma di certificazione dei Cammini e Percorsi che si sostanzia nella valutazione della qualità complessiva dell'esperienza turistica, dalla segnaletica alla mobilità, dalla fruibilità delle risorse alla varietà dei servizi dedicati al camminatore, dalla *governance* del territorio alla sua promozione, fino alla manutenzione, pulizia e fruibilità del tracciato stesso²³.

In Italia si assiste alla nascita di nuovi cammini, sempre più strutturati e attivi; da sottolineare il marcato interesse sia di italiani che di stranieri della motivazione religiosa: allo stato attuale sono 49 quelli sui quali c'è una registrazione delle Credenziali²⁴ (cioè documenti di arrivo e di partenza dei cammini) distribuite, mentre su altri 20 le Credenziali sono distribuite ma non registrate e per 10 non ve ne sono. I 49 Cammini attraversano oltre 1.400 aree comunali, di cui i due terzi sono classificate come

21. È un progetto a rete dell'Agenzia del Demanio, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al MIBACT. Oltre all'aspetto turistico, l'obiettivo è quello di riutilizzare i beni come contenitori di servizi e di esperienze autentiche, fortemente radicate sul territorio, per camminatori, pellegrini e ciclisti, in linea con la filosofia dello *slow travel*.

22. L'iniziativa trova attuazione, per le predette finalità, con la pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento in concessione degli immobili situati lungo i cammini e percorsi individuati.

23. Alla base del processo c'è il “Modello di Analisi dei Cammini” (M.A.C.), che si avvale di oltre 200 indicatori. Al termine dell'analisi viene elaborato un Piano di valorizzazione del Cammino che suggerisce interventi di sviluppo e miglioramento dei tracciati e dell'offerta locale connessa.

24. La Credenziale è un libretto a fisarmonica tascabile, formato da diverse pagine. Si può considerare un “documento” del pellegrino, o anche un diario nominale e personale. La Credenziale certifica il passaggio del pellegrino in determinati luoghi durante un Cammino.

piccoli comuni. Con la Legge di Bilancio per il 2022, è stato istituito un Fondo con dotazione di 3 milioni di euro per le azioni di rilancio e promozione turistica dei Cammini religiosi e per la costruzione del Catalogo del Cammini Religiosi Italiani, che permetterà di disporre di uno strumento permanente utile alla valorizzazione dell'ampia e diversificata offerta di questi percorsi, anche in vista degli appuntamenti previsti per il Giubileo 2025.

Un noto e importante cammino religioso è la Via Francigena (VF), il Grande Itinerario delle Culture d'Europa, che, partendo da Canterbury, segue le tappe descritte dall'Arcivescovo Sigerico e attraversa l'Europa centrale, la Francia, la Svizzera e le regioni italiane fino a Roma, per oltre 2000 km²⁵. Essa costituisce un "ponte di cultura" attraverso l'Europa ed è considerata un solido asse di sviluppo sostenibile dei territori europei attraversati. All'interno di essa, nel 2019 è stata ufficialmente riconosciuta la Via Francigena del Sud (VFS), con il coinvolgimento di cinque Regioni (Lazio, Campania, Basilicata, Molise, Puglia) e circa 150 comuni – tra cui rientrano anche quelli non inclusi nell'itinerario, ma prossimi ad esso. Il percorso della VFS trae ispirazione dalle vie storiche che collegavano la Capitale con i porti pugliesi e si snoda da Roma fino a Santa Maria di Leuca per circa 1.000 km, formalmente suddivisi in 45 tappe²⁶. I viaggiatori non sono sempre definibili come pellegrini, proprio perché mossi da varie motivazioni, che confermano la natura di itinerario culturale. Il riconoscimento ufficiale della VFS impegna le parti coinvolte a realizzare un progetto unitario e coerente di sviluppo culturale, socioeconomico e turistico delle aree attraversate, che contribuisca, tra l'altro, a contenere lo spopola-

25. In realtà, la Via Francigena non è un tracciato unico, ma un'arteria con una direzione principale seguita da varie diramazioni, che collegò i mari del Nord prima a Roma e poi alla Terra Santa.

26. Nel 2015 è stata istituita la Rete Nazionale dei Cammini del Sud, al fine di creare un'interconnessione di vie, strutturate e funzionanti, osmotiche non solo dal punto di vista fisico, ma anche della progettazione e delle buone pratiche. Si tratta di un'organizzazione che riunisce i soggetti gestori che operano nella realizzazione e valorizzazione di percorsi di mobilità lenta nel Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna. Attualmente non sono coinvolti soggetti pubblici, ma la rete può stipulare con essi protocolli d'intesa per realizzare specifici progetti.

mento dei centri interni, creando nuove occasioni di lavoro in diversi settori (artigianato, trasporti, gastronomia, commercio al dettaglio) e a migliorare il quadro di vita degli abitanti, valorizzando le competenze e professionalità locali e rafforzando la resilienza delle comunità attraversate dai percorsi (Ronza, 2020; Trono e Castronovo, 2021)²⁷.

Lo sport, dunque, può diventare uno strumento per conoscere e valorizzare i territori della VF. Basti pensare alle molteplici iniziative – come la “Walking Francigena Ultramarathon”, organizzata dal Comune di Siena e di Acquapendente e dal Gruppo Trekking Senese oppure “Itinerandum: Francigena Sport and Tour”²⁸, patrocinata e sostenuta dalla Regione Lazio e la “FrancigenAmica”, lungo il tratto camaiorese che, catturando l'interesse di sportivi ed amanti dei cammini spirituali e del vivere *slow*, consentono, in un format innovativo, di esplorare e scoprire le risorse storiche e paesaggistiche della VF.

Un altro interessante cammino, percorribile a piedi, a cavallo o in *mountain bike*, è il Cammino di Francesco, detto anche Via di Francesco, un percorso di interesse religioso-naturalistico che collega alcuni luoghi che testimoniano la vita e la predicazione del Santo di Assisi. Il Cammino parte a nord della Rupe della Verna, scende in direzione di Gubbio e Assisi e prosegue attraverso le colline dell'Umbria verso i monasteri del reatino alla volta di Roma, sede della cattedrale di Pietro. Si tratta di un percorso a tappe di circa 500 km e il tratto laziale – che può essere percorso da nord a sud con meta Roma, oppure in senso inverso se si vuole raggiungere Assisi – inizia sul confine tra Umbria e Lazio, nei pressi di Labro per il percorso principale e di Greccio per i percorsi alternativi. Dagli innesti con l'Umbria si entra in un paesaggio appenninico percorrendo sen-

27. I cammini si prestano ad essere percorsi con diversi mezzi tra cui spicca la bicicletta utilizzata da 1 viaggiatore su 5 lungo la Via Francigena.

28. Il progetto, promosso dall'Associazione “Yes Europe”, patrocinato e sostenuto dalla Regione Lazio, dalla Provincia di Latina, dall'Associazione europea delle vie Francigene e dai Comuni di Priverno, Amaseno, Prossedi, Roccasecca, Roccaforte, Maenza, Sonnino, Norma, Bassiano, Sermoneta, Cori, Rocca Massima, prevede tre giorni di competizioni: una corsa campestre, una corsa podistica competitiva di 9 km e una amatoriale di 5 km.

tieri e mulattiere per poi attraversare borghi e santuari che fanno rivivere un'esperienza unica di spiritualità e bellezza.

La Via di Francesco, dunque, si snoda tra Umbria, Toscana e Lazio, ma la parte principale è quella umbra. Come accennato, ci sono due percorsi, che prevedono delle varianti: la Via del Nord, di circa 200 km suddivisi su 10 tappe estremamente ricche di episodi caratterizzanti la vita del Santo, che parte da La Verna – luogo di ritiro e preghiera dove il Santo ricevette le Sacre Stimmate (precisamente dal Santuario) e poi la Via del Sud (quasi 300 km ripartiti tra 19 tappe) da Roma ad Assisi. Percorrere la Strada di Francesco significa anche la possibilità di vivere lo sport in molte delle sue discipline, con un'offerta che permette di soddisfare le esigenze di tutti, esperti o meno, e si aggiunge a quella dei grandi parchi, dove movimento fisico si sposa con aria salubre e paesaggi incontaminati. Tra i molteplici attori interessati alla realizzazione, sistemazione e valorizzazione del Cammino spiccano, infatti, anche le associazioni, organizzazioni e gruppi attivi in ambito sportivo (*trekking*, escursionismo, ciclismo, cicloturismo, *mountain bike*, sport equestre ecc.) che, oltre a contribuire a mantenere vivo l'itinerario, offrono assistenza al viaggiatore e al pellegrino. La Via di Francesco dimostra, inoltre, il ruolo che i cammini possono svolgere ai fini della valorizzazione e creazione di un'offerta che ha come protagonisti quei territori meritevoli di essere sviluppati, anche grazie alla forte crescita negli ultimi anni di “viaggi *green*”, associati alla mobilità dolce e sostenibile.

Va precisato che, nell'ambito della pianificazione turistica, la Regione Lazio ha individuato, tra gli altri, quale tema trasversale sul quale concentrare obiettivi di sviluppo e azioni quello su “Cammini, Sport, Salute e Natura”, anche al fine di ampliare l'offerta turistica e migliorare la fruibilità delle aree marginali, attraverso interventi mirati alla creazione di una rete di itinerari e di mete alternative ai circuiti del turismo di massa e ad integrare le diverse risorse delle zone interne della regione.

In sintesi, attraversare questi cammini significa vivere esperienze autentiche di viaggio multidisciplinare e multi destinazione, coniugare la riscoperta delle proprie radici spirituali e culturali con la conoscenza degli

elementi identitari del territorio e della sua comunità, ma anche rilevare la contrapposizione tra le aree turistiche e le realtà marginali, che non sono in grado di esprimere un'attrattività, pur essendo ricche di storia, cultura, tradizioni e produzioni tipiche di qualità. Per tali ambiti geografici, dunque, l'immissione nella rete turistica ampia e strutturata del percorso può funzionare da volano eccezionale per le economie rurali delle zone interne [14; 15] e riattivare in chiave innovativa le risorse locali, adottando modelli di offerta che puntano su prodotti differenziati ed integrati di qualità e utilizzando strumenti di promozione che le singole realtà non potrebbero altrimenti attivare (Pontolillo, 2008).

6. Conclusioni

Dal presente studio sono emerse alcune considerazioni, tra cui quella che le attività sportive, se correttamente pianificate e gestite, possono contribuire a utilizzare in modo efficiente le risorse naturali, a tutelare la biodiversità, a incoraggiare il coinvolgimento e la partecipazione di tutti gli attori del territorio verso il raggiungimento di *target* di sostenibilità.

In questa direzione, il turismo dei cammini costituisce un'importante opportunità di sviluppo locale e, al contempo, una rilevante sfida per trasformare lo sport in strumento di attrazione e valorizzazione del territorio. A tale scopo, è necessaria una forte sinergia tra organismi pubblici e privati, appartenenti ai settori sia dello sport che del turismo, i quali, in una visione sistemica, forniscano un'offerta specializzata e innovativa, capace di integrare le esigenze di visita dei luoghi con quelle sportive, nel rispetto dei principi della sostenibilità. L'evoluzione del mercato turistico e la continua ricerca di nuovi prodotti delineano una trama inedita, in cui i fruitori dei cammini rappresentano una tipologia moderna di camminatore, poiché esprimono bisogni anche molto distanti tra loro, ricercano luoghi poco frequentati e preservati, relazioni umane con le comunità locali e connessione con la natura. Percorrere i Cammini mettendo insieme sport, turismo, storia, cultura e natura comporta lo sviluppo di microeconomie locali con molteplici benefici: dalla valorizzazione di luoghi altrimenti diffi-

cilmente raggiungibili, alla rigenerazione dei piccoli borghi fuori dalle principali rotte turistiche; dal recupero e conversione del patrimonio culturale, architettonico, civile e religioso, alla promozione e commercializzazione dei prodotti locali e alla creazione di attività lavorative, favorendo l'integrazione del reddito delle comunità rurali, soprattutto per i giovani in luoghi soggetti allo spopolamento; dalla più forte aggregazione sociale nei centri abitati, alla diffusione di stili di vita salutari, legati alla scoperta di sentieri e itinerari a piedi. A ciò va aggiunta l'organizzazione di eventi culturali, folcloristici, i festival, le mostre d'arte, gli spettacoli che costituiscono forti attrazioni e che connotano il Cammino come fattore turistico in grado di fornire forme alternative e personalizzate di vacanza, di governare la crescita della domanda, di redistribuire i flussi e di valorizzare il patrimonio culturale e i valori identitari del territorio.

Bibliografia

- BABOU I.E. - CALLOT P., "Slow tourism, slow (r)evolution?", *Nouvelles mobilités touristiques, Cahier Espaces*, 100(2009), pp. 48-54.
- BAGLIANI M. - DANSERO E. (a cura di), *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, UTET, 2011.
- BANCA D'ITALIA (a cura di), "Turismo in Italia: numeri e potenziale di sviluppo", *Questioni di economia e Finanza*, n. 505, 2019.
- BATTISTEL D. ed Altri, "Sostenibilità ambientale, cambiamenti climatici e attività sportive: una review sul tema", *Ingegneria dell'Ambiente*, 4(2020), pp. 301-322.
- CENTRO STUDI TURISTICI (a cura di), *Analisi di sistema propedeutico alla fattibilità di un modello organizzativo per l'acquisizione e la promozione di eventi sportivi per l'Emilia Romagna*, s.c., Osservatorio regionale per il turismo, 2012.
- DALY H.E., "Economia ecologica e sviluppo sostenibile", *Oikos*, 4(1991), pp. 97-115.
- DICKINSON J.E. - LUMSDON L.M., *Slow Travel and Tourism*, London, Earthscan, 2010.
- GAMMON S. - ROBERTSON T., "Sport and tourism: a conceptual framework", *Journal of Sport Tourism*, 4(1997), pp. 8-24.
- GIBSON H.J., "Sport Tourism: a critical analysis of research", *Sport Management Review*, 1(1998), pp. 45-76.
- GIUNTARELLI P.(a), "Sport, turismo e ambiente: ripensare lo sviluppo locale ai tempi del Covid-19", *Documenti geografici*, 1(2020), pp. 549-563.
- GIUNTARELLI P.(b), "Il rapporto tra Sport e Turismo: un'unione di interessi", GIUNTARELLI P. (a cura di), *Turismo sportivo. Teoria e metodo*, Roma, Armando Editore, 2020, pp. 15-54.
- JONES C., "Mega-events and Host-region Impacts: Determining the True Worth of the 1999 Rugby World Cup", *International Journal of Tourism Research*, 3(2001), pp. 241-251.
- KURTZMAN J. - ZAUHAR J., "A Wave in Time - the Sports Tourism Phenomena", *Journal of Sport Tourism*, 8(2003), pp. 35-47.

- MOGOLLÓN JMH. ed Altri, "Verso il turismo slow: il caso della Sierra de Gata, Spagna", *Proceedings of CITTASLOW: il valore della lentezza per il turismo del futuro*, Perugia/Orvieto, 13-14 June 2012, pp. 83-94.
- MORANDI F., "Esperienze di turismo trasformativo: opportunità per territori autentici e nuovi paradigmi regolamentari", BATTINO S. (a cura di), *Il turismo per lo sviluppo delle aree interne. Esperienze di rigenerazione territoriale*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, 2022, pp. 25-49.
- NATOURISM (a cura di), "Turismo outdoor. I risvolti e le opportunità locali di un fenomeno (inter)nazionale", *I Quaderni della Fondazione CRC*, 42(2021).
- OSSERVATORIO DEL TURISMO DELLA REGIONE UMBRIA, *I turismi del camminare: le potenzialità per il turismo della Regione Umbria*, Assisi, Centro Studi Sul Turismo, 2009.
- PIGEASSOU C., "Sport and tourism: The emergence of sport into the offer of tourism. Between passion and reason. An overview of the French situation and perspectives", *Journal of Sports Tourism*, 4(1997), pp. 20-36.
- PIGEASSOU C., "Contribution to the definition of sport tourism. The interest lies in a marketing approach based approach to the characterization of sport tourism products. Case study of sport tourism offerings in French region", *Sport Tourism: Principles and Practice*, Leisure Studies Association, Eastbourne, University Brighton, 76(2002), pp. 129-140.
- PONTOLILLO V., "Le Vie Francigene, un'opportunità di sviluppo per il territorio nel Sud", ASSOCIAZIONE CIVITA (a cura di), *Roma-Gerusalemme. Lungo le Vie Francigene del Sud*, Roma, Fondazione Civita, 2008, pp. 9-10.
- PRIVITERA D., "Il *running* e il "fenomeno" delle maratone cittadine", *Geotema*, XXI, 54(2017), pp. 90-96.
- RONZA M., "Itinerari culturali e identità territoriale. La Via Francigena nel Mezzogiorno d'Italia tra prospettive europee e criticità locali. Il caso della Campania", *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 168(2020), pp. 78-93.
- SORRENTINI F. (a), "The Environmental Impact of Sports Activities. Good Practices for Sustainability: The Case of Golf", *Documenti geografici*, 2(2021), pp. 219-237.
- SORRENTINI F. (b), "Il turismo sostenibile tra crisi e opportunità di ripresa post Covid-19", *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 11(2021), pp. 163-184.
- STANDEVEN J. - DE KNOP P., *Sport Tourism*, Champaign, Human Kinetics, 1999.
- TRONO A. - CASTRONUOVO V., "The Via Francigena del Sud: The value of pilgrimage routes in the development of inland areas. The state of the art of two emblematic cases", *Revista Galega de Economía*, 3(2021), pp. 1-18.
- WEED M., "A Grounded Theory of the Policy Process for Sport and Tourism", *Sport in Society*, 8(2005), pp. 356-377.
- WIPF S. ed Altri, "Effects of Ski Piste Preparation on Alpine Vegetation", *Journal of Applied Ecology*, 2(2005), pp. 306-316.

Sitografia

- [01] <https://www.figc.it/media/173113/carta-sostenibilit%C3%A0-ambientale-del-calcio-30-6.pdf> (Accesso del 7 gennaio 2021).
- [02] https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.creditsportivo.it%2Fwp-content%2Fuploads%2F2022%2F07%2FPresentazione-PIL-DELLO-SPORT-ALLEVA_sintesi.pptx&wdOrigin=BROWSELINK (Accesso del 30 Luglio 2022).
- [03] <https://it.readkong.com/page/osservatorio-italiano-del-turismo-outdoor-3618659> (Accesso del 30 Settembre 2021).

- [04] http://www.camministorici.it/sites/default/files/manuale_prodotti_turistic_i.pdf (Accesso del 2 Dicembre 2020).
- [05] https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/iucn_informingdecisionson-trophyhuntingv1_1.pdf (Accesso del 15 Luglio 2021).
- [06] <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2018-001-En.pdf> (Accesso 30 Ottobre 2021).
- [07] https://www.coni.it/images/documenti/ReportSport_e_Societ_2008_01.pdf (Accesso del 15 Luglio 2021).
- [08] <https://etc-corporate.org/publications/> (Accesso del 5 Gennaio 2021).
- [09] www.bancaifis.it/fattori/ifis-sport/ (Accesso del 16 Ottobre 2022).
- [10] https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier_cicloturismo-e-cicloturisti_2019.pdf (Accesso del 18 Aprile 2021).
- [11] https://www.enit.it/storage/202210/20221020144242_rg_turismo%20outdoor.pdf (Accesso del 15 Ottobre 2022).
- [12] <https://www.camminodellaprimaverasacra.it/wp-content/uploads/2020/09/turismo-dei-cammini-versione-corta.pdf> (Accesso del 4 Ottobre 2021).
- [13] https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/302/801/Dott.ssa_Sara_Zanni.pdf (Accesso del 1 Giugno 2021).
- [14] <https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/turismo-attivo-i-risultati-della-nostra-indagine> (Accesso 12 Settembre 2020).
- [15] https://sportellotelematico.provincia.foggia.it/sites/default/files/2022-07/Relazione_Generale_1.pdf (Accesso del 31 Agosto 2020).

Resumen

La relación entre deporte y sostenibilidad se ha vuelto más intensa. Las actividades deportivas están experimentando una progresiva adaptación a los estándares de sostenibilidad, desagregados en tres dimensiones (economía, medio ambiente y sociedad), con el fin de proporcionar una contribución válida a la consecución del bienestar colectivo y a una gestión equilibrada del medio ambiente y el territorio. Este trabajo también destaca cómo las disciplinas al aire libre pueden convertirse en experiencias turísticas, es decir, enfocadas no sólo en el aspecto performativo, sino también en el conocimiento de los territorios donde se practican y las comunidades que allí habitan.

Palabras clave: actividades deportivas, desarrollo sostenible, turismo a pie.

Résumé

La relation entre sport et durabilité est devenue plus intense. Les activités sportives connaissent une adaptation progressive aux normes de durabilité, déclinées selon les trois dimensions (économie, environnement et société), de manière à apporter une contribution valable à la réalisation du bien-être collectif et à une gestion équilibrée de l'environnement. L'environnement et le territoire. Ce travail met également en lumière comment les disciplines outdoor peuvent devenir des expériences touristiques, c'est-à-dire axées non seulement sur l'aspect performance, mais aussi sur la connaissance des territoires où elles sont pratiquées et des communautés qui y vivent.

Mots clés: activités sportives, développement durable, tourisme pédestre

**L'isola che non c'è: il curioso caso dell'Isola Ferdinandea
tra accrezione mancata e dispute sul possesso¹**

GUIDO LUCARNO* - LUCA FARINA**

Abstract

Among the methods of acquiring the territorial base of a State, accretion can generate territorial disputes when it modifies previously existing border agreements. In Italy, a little known case of (failed) accretion is the Ferdinandea Island, of volcanic origin, in the Strait of Sicily, which for a few months of 1831 was a possible case of territorial dispute that ended unexpectedly. This paper narrates the events by analyzing what possible international legal repercussions could occur if a similar case were to arise again in the Mediterranean Sea, where the territorial interests of the States come into contact at several points.

Keywords: Ferdinandea Island, accretion, international law.

1. *Gli Stati e il loro territorio, campo di studio d'elezione della geografia politica*

Lo Stato è il principale oggetto di studio della geografia politica, intesa come disciplina che esamina la distribuzione sulla superficie terrestre dei fenomeni politici. Esso è costituito da tre elementi fondamentali di cui due concreti, il territorio e la popolazione, ed uno giuridico, il potere sovrano, in grado di prendere decisioni politiche per conto della popolazione

* Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, Dipartimento di storia, archeologia, storia dell'arte, guido.lucarno@unicatt.it.

** Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, luca.farina02@icatt.it.

1. Benché la ricerca sia frutto nel costante confronto tra i due autori, a Guido Lucarno sono attribuiti i paragrafi 1 e 4, a Luca Farina i paragrafi 2 e 3.

e di essere riconosciuto legittimamente dagli altri Stati (Pounds, 1980a, pp. 14-15; Glassner, 2002a, pp. 55-56). Si tratta peraltro di condizioni che solo dopo la pace di Westfalia (1648) avrebbero assunto i caratteri tipici degli Stati moderni, la cui esistenza si basava però non più solo sulla volontà del “principe”, ma anche sulla disponibilità da parte del “ceto” (i maggiori “portatori di interessi” della popolazione) a dare il proprio consenso al “processo di formazione della struttura politico-amministrativa dello Stato”, base ideologica del successivo concetto di nazione (Castiello, 2016-2017, pp. 20-21).

La definizione appare del tutto scontata, ma in effetti vi sono alcuni organismi, spesso anche riconosciuti dal diritto internazionale, che possedendo due dei requisiti ma difettando di un terzo, non possono essere considerati come Stato, ancorché si siano dotati di molti attributi esteriori che ad esso competono, come la moneta, il servizio postale e l'emissione di francobolli, la bandiera, l'inno ufficiale e persino la partecipazione di proprie squadre “nazionali” a federazioni sportive e competizioni a carattere internazionale. Ne è un esempio il Sovrano Militare Ordine di Malta (SMOM), che fino al 1798, anno in cui il suo territorio, esteso sull'Arcipelago maltese, fu occupato dalle truppe francesi, ma mantenne prerogative sovrane, ancorché fosse teoricamente sottoposto alla suprema autorità del Sacro Romano Impero. Da allora l'Ordine non è più in possesso di un territorio indipendente, anche se ha conservato le prerogative e alcune funzioni tipiche di un ente di diritto internazionale: occupa un seggio di osservatore presso le Nazioni Unite, è riconosciuto da una cinquantina di Stati nel mondo, presso i quali mantiene sedi diplomatiche che godono del privilegio dell'extraterritorialità come avviene per le ambasciate, conserva un indiscusso prestigio internazionale e tutti gli aspetti, per così dire “appariscenti”, visti sopra, compresa la bandiera e l'inno nazionale. Tuttavia, lo SMOM non è uno Stato, in quanto non possiede più il requisito territoriale: avere un territorio è quindi una condizione imprescindibile, ancorché non sufficiente, affinché un ente con velleità di Stato possa essere considerato tale.

A margine, si osserva che solo uno Stato, oltre a dover possedere un territorio, ha anche la facoltà di acquisirlo, per cui si pone la questione di

come esso possa nascere dal nulla. Tuttavia, in passato sono stati numerosi gli esempi in cui, in una determinata fase storica, la concomitante presenza di un territorio, di una popolazione e di organi di governo (il potere sovrano), dotati di un progetto politico, abbiano dato vita a uno Stato e siano riusciti a ottenere il riconoscimento di sovranità. Poiché il diritto internazionale è stato creato dagli Stati, possiamo ritenere che, a un certo punto della propria storia, certi popoli dotati di un progetto politico e con il controllo di un territorio si siano auto-costituiti in una forma di Stato divenuta, alla fine, di diritto.

Poiché, in qualche modo, uno Stato può essere considerato alla stregua di un organismo vivente, ovvero nasce, si sviluppa ed eventualmente muore, esso tende a cercare di garantire la propria durata conseguendo le migliori condizioni di sopravvivenza, molto spesso coincidenti con uno sviluppo di popolazione, economia, sistema di alleanze internazionali, ma soprattutto con il raggiungimento di una dimensione territoriale adeguata a tali obiettivi. Fino a un certo punto lo Stato tende quindi a ingrandire il proprio territorio, alla ricerca di un equilibrio che consenta il migliore rapporto reciproco di tali condizioni.

Le modalità con cui uno Stato può ingrandirsi acquisendo nuovi territori sono sostanzialmente sei (Glassner, 2002a, pp. 83-86):

- occupazione;
- conquista e annessione;
- prescrizione;
- acquisizione di diritti;
- cessione volontaria;
- accrezione.

Vediamo brevemente in cosa esse consistano.

Per occupazione si intende l'acquisizione di un territorio disabitato, non precedentemente occupato o rivendicato da altri Stati, oppure con una popolazione priva di un'organizzazione statale, in genere a carattere tribale, sulla quale lo Stato occupante può attuare azioni di integrazione, assimilazione culturale, relegazione a condizioni sociali di inferiorità, riduzione in schiavitù e persino eliminazione fisica (genocidio). Ne sono

esempi la conquista delle Americhe, o quella di altre terre scoperte all'epoca delle grandi esplorazioni geografiche che dopo l'occupazione sono diventate colonie, di sfruttamento o di popolamento, sulle quali le potenze europee hanno stabilito il proprio potere sovrano sterminando o sottomettendo le popolazioni già esistenti. Ricordiamo il caso delle prime terre scoperte da Cristoforo Colombo, abitate da comunità tribali tecnologicamente e politicamente meno sviluppate. Va detto che per ottenere il riconoscimento internazionale di una occupazione non basta mettere piede sul territorio, piantarvi una bandiera e proclamare solennemente la presa di possesso, ma occorre una occupazione effettiva attraverso il trasferimento di popolazione e la realizzazione di infrastrutture, direttamente amministrare e dipendenti dallo Stato occupante, che dimostrino l'effettiva volontà di quest'ultimo di possedere, sfruttare e eventualmente difendere il territorio. In difetto di tali requisiti possono nascere dispute territoriali che eventualmente si trascinano per secoli, come nel caso delle Isole Malvine o di altre terre periferiche rimaste per lungo tempo disabitate. Ormai la scoperta ha solo un interesse storico e la sua valenza politica è comunque dipendente dall'effettivo controllo fisico e amministrativo del territorio.

Per conquista e annessione si intende l'acquisizione di un territorio già a vario titolo in possesso di una preesistente entità statale; se la conquista è parziale, l'avversario continua a esistere come Stato sovrano, o con eventuali limitazioni di sovranità, ma di fatto rinuncia al territorio che gli è stato sottratto. Sul piano politico e giuridico la conquista militare continua a rappresentare un evento transitorio e in qualche modo da considerarsi illegale o anomalo fino a quando fra i due Stati in guerra non si stipuli un trattato di pace, accettato e sottoscritto da entrambe le parti e preferibilmente riconosciuto dalla comunità internazionale, che ponga termine allo stato di guerra. Se la conquista si estende all'intero territorio dello Stato sconfitto e lo stesso cessa di esistere (*debellatio*), non occorre giungere ad un trattato di pace, mancando in questo caso la controparte firmataria, ma è sempre necessario un riconoscimento internazionale dell'annessione. Ne sono esempi, nel Nuovo Mondo, la conquista ed annes-

sione di interi imperi precolombiani, come quelli azteca e inca, compiuti dai *conquistadores* in nome della Corona spagnola. In tempi più recenti, in Italia, durante il Risorgimento si è assistito a due casi di *debellatio* in seguito a campagne militari: quelli del Regno delle Due Sicilie (1860) e dello Stato Pontificio (1870). Benché i rispettivi ex sovrani abbiano continuato a denunciare l'aggressione subita e a non accettarne le conseguenze politiche, la comunità internazionale ha comunque riconosciuto in tempi brevi la conquista, l'annessione e la costituzione del Regno d'Italia, anche in virtù della dimostrata capacità da parte del suo governo di amministrare le aree annesse con pieno controllo di territorio e popolazione.

Quando uno Stato occupa una regione già rivendicata da un altro Stato e per molti anni non si registrano effettive obiezioni da parte del secondo, il titolo di proprietà passa al primo. Dopo un certo tempo, l'eventuale mancato riconoscimento da parte dello Stato soccombente può diventare ininfluenza, specialmente se si registra un riconoscimento da parte della comunità internazionale. Questa forma di acquisizione, che chiamiamo prescrizione, trova un corrispettivo nella usucapione del diritto privato. Tuttavia, essa non è molto frequente ed è al più applicabile a isole remote, lasciando comunque strascichi di dispute territoriali che si possono trascinare per secoli.

L'acquisizione di diritti avviene quando uno Stato ottiene da un altro la concessione all'utilizzo di determinati territori senza che avvenga un effettivo passaggio di proprietà. Di norma ha un carattere temporaneo, anche se di durata generalmente lunga, per esempio dell'ordine di un secolo; possiamo individuarne due forme: le concessioni e le servitù. Tra le concessioni del passato ricordiamo i diritti ottenuti a favore di alcune potenze europee dalla Cina alla fine del diciannovesimo secolo, in particolare nella città di Tientsin, dove interi quartieri venivano amministrati in piena autonomia da Stati europei per finalità commerciali e militari. Una di queste concessioni apparteneva al Regno d'Italia che al termine della Prima guerra mondiale entrò in possesso anche di quella austro-ungarica, senza alcuna autorizzazione o approvazione da parte del governo cinese. Altri

esempi di concessione, ancora in vigore, sono la Zona del Canale di Panama, di cui nel 1903 gli Stati Uniti ottennero i diritti di amministrazione dell'importante infrastruttura strategica, e numerose basi militari, soprattutto statunitensi, sparse in tutto il mondo.

Le servitù internazionali sono invece paragonabili a quelle del diritto privato e prevedono la possibilità da parte di uno Stato di esercitare varie forme di controllo e di amministrazione di un territorio appartenente ad un altro. Tra Italia e Francia una facoltà di controllo molto simile alla servitù è quella relativa alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia, che nel tratto compreso tra il Colle di Tenda e il comune di Airole percorre il territorio francese per quasi una quarantina di chilometri. La linea è esercitata dalle Ferrovie dello Stato italiane con l'applicazione di norme regolamentari emanate dal Ministero dei Trasporti e l'utilizzo ufficiale della lingua italiana in tutti i rapporti formali intercorrenti tra il personale ferroviario, anche sul tratto francese, venendo così a configurare per l'Italia un singolare caso di estensione della sovranità, attraverso l'applicazione di proprie leggi anche al di fuori dei confini nazionali.

Per cessione volontaria si intende il passaggio di sovranità di un territorio da uno Stato all'altro in seguito ad un semplice accordo bilaterale che può prevedere o meno un'azione compensativa. Anche se apparentemente sembra una "donazione" senza secondi fini, in realtà gli accordi prevedono sempre, tacitamente o meno, la concessione di una qualche forma di risarcimento, come ad esempio la risoluzione di dispute confinarie pendenti o il sostegno tra i due Stati nel campo della politica internazionale; in qualche caso non sono estranei gli interventi di Stati terzi che promuovono tali accordi perché indirettamente vantaggiosi anche per sé stessi. Glassner (*ibidem*, p. 85) cita il caso delle Isole Christmas cedute dal Regno Unito all'Australia nel 1958. Senza andare ai limiti dell'Oceano Indiano, più vicino alle nostre vicende, anche se passato pressoché sotto silenzio, ne è un esempio il trattato di Osimo del 1975, in occasione del quale l'Italia rinunciò definitivamente alla sovranità sulla cosiddetta Zona B di Trieste a favore della Jugoslavia, che già la occupava dal 1945. Il trat-

tato non dava vantaggio pratico per l'Italia, anzi danneggiava enormemente gli esuli istriani costretti dopo la Seconda guerra mondiale a lasciare in quel territorio affetti e beni materiali; fu così interpretato come atto di distensione e di accettazione della slavizzazione di fatto avvenutavi nel trentennio successivo. Da alcune parti si avanza invece l'ipotesi che l'Italia, pagando così per tutti il prezzo della distensione internazionale, sia stata spinta ad accettare l'accordo per riavvicinare la Jugoslavia all'Occidente ed evitare, in piena Guerra Fredda, che la sua politica potesse assumere posizioni più filosovietiche. Ancora in Italia, la restituzione dalla Francia di parte dell'abitato di Claviere (TO), cessione volontaria sbandierata come vittoria della nostra diplomazia, è stata probabilmente merce di scambio per la tacita rinuncia dell'Italia ad una pretesa territoriale conseguente ad una disputa su una ben più estesa porzione di territorio, peraltro spopolata, ad est della cresta displuviale alpina, in prossimità del comune di Vinadio (CN), generata da una difforme interpretazione del tracciato di confine definito dal Trattato di Pace di Parigi nel 1947.

Un tempo le cessioni volontarie erano più diffuse, in quanto il territorio, prima di costituire un elemento fondante dello Stato, era considerato come una proprietà privata del sovrano che lo poteva trasferire ad altri Stati, ad esempio come dote in occasione del matrimonio di una figlia con un membro della casa regnante corrispondente. Oggi le cessioni volontarie sono molto meno frequenti in quanto, specialmente con la nascita e la diffusione del nazionalismo, nessuno Stato rinuncia volentieri a parti del proprio territorio, piccole o grandi che siano, neppure in regime di permuta quando occorra rettificare confini "anomali" che creano problemi di amministrazione. Ciò è avvenuto nel caso di Baarle Nassau/Hertog, località al confine tra Paesi Bassi e Belgio, la cui parte belga è costituita da ben 22 frammenti di *exclave*, anche di dimensioni minime, disperse in pieno centro abitato. I tentativi di semplificare il confine attuando permutate incrociate, con accordi preliminari già raggiunti in sede di commissioni intergovernative *ad hoc* costituite, non hanno mai ottenuto la ratifica dei rispettivi parlamenti e dopo quasi due secoli la situazione rimane immutata, venendo

per contro a rappresentare una curiosa ed originale attrattiva turistica cui gli abitanti della località ormai non intendono più rinunciare.

L'accrezione è infine l'acquisizione di territorio in seguito a cause generalmente di origine naturale. Il caso più comune si verifica quando il confine tra due Stati viene concordato seguendo il corso di un fiume. In caso di spostamento dello stesso, ad esempio in seguito ad un'alluvione, si sposta anche il tracciato di confine; la corrispondente perdita di territorio sull'altro lato viene chiamata avulsione. In alcuni casi, tuttavia, se il tracciato di confine è stato descritto sulla base dell'esistenza di un corso d'acqua, ma nel trattato bilaterale è stato demarcato indicando capisaldi con le proprie coordinate, l'accrezione e la conseguente avulsione non si verificano. Ciò è avvenuto, ad esempio, al confine tra Italia e Svizzera in corrispondenza della località Dogana, frazione del comune di Piuro, in provincia di Sondrio, dove nel 1951 il torrente Lovero, in seguito ad un evento alluvionale, si spostò di pochi metri verso l'Italia, ma il confine rimase invariato. Oggi, accanto al ponte della strada statale che percorre la valle, il confine è visibile grazie alla presenza di cippi confinari collocati sulla riva lato Svizzera anziché in corrispondenza del *thalweg* fluviale. Un evento apparentemente insignificante ha però comportato il fatto che, quando il nuovo ponte fu costruito, essendo localizzato per pochi metri interamente in territorio italiano, fu l'Italia a doverne sostenere i relativi costi (Lucarno, 2016, p. 114-115).

Un altro esempio di accrezione, anche in questo caso senza il verificarsi della corrispondente avulsione, avviene sulle coste quando, in seguito al deposito di detriti da parte dei fiumi, le loro foci si ampliano all'interno del mare. In Italia l'accrezione più consistente si registra in corrispondenza del Delta del Po, che si spinge all'interno del Mare Adriatico ogni qualvolta, dopo le piene del fiume, i detriti sono depositati allo sbocco al mare e successivamente vengono redistribuiti dalle correnti, per mezzo della deriva litoranea laterale, sui due lati di costa adiacenti.

Accrezioni improvvise avvengono in seguito ad eruzioni vulcaniche che possono parimenti spostare la linea di costa o portare all'emersione di

isole, come nel caso dell'isola di Surtsey, avvenuta nel 1963 a poca distanza dalla costa islandese, riconosciuta senza contestazioni come parte del territorio dell'Islanda dalla comunità internazionale. Va comunque ricordato che, anche se non si verifica avulsione, lo spostamento della linea di costa determina un equivalente spostamento del limite delle acque territoriali che, qualora venga a contatto con quelle del Paese limitrofo, teoricamente ne causa un corrispettivo arretramento, con la possibilità che ne sorgano dispute quando i fondali marini interessati sono fonte di risorse economiche, come prodotti della pesca e idrocarburi.

In alcuni casi l'accrezione è un processo determinato intenzionalmente dall'uomo. Il caso storicamente più rilevante è quello dei *polder* olandesi, tratti di mare isolati da dighe protettive, successivamente prosciugati e resi coltivabili. Gran parte del territorio olandese è costituito da accrezioni di questo tipo e quindi da terreni che si trovano sotto il livello del mare. In Italia piccoli episodi di accrezione di origine antropica riguardano in genere le infrastrutture in prossimità dei porti. Quella più consistente è probabilmente l'aeroporto di Genova, penisola realizzata negli anni Cinquanta a poca distanza dalla costa riversando in mare i prodotti di risulta dello sbancamento di una vicina collina.

Accrezioni di quest'ultimo tipo non sono comunque esenti da dispute territoriali, specialmente quando lo Stato interviene pesantemente nel consolidamento di banchi di rocce o di sabbia che emergono durante la bassa marea, specie se situati lontano dalle proprie acque territoriali e incuneati all'interno delle zone di interesse economico (con i relativi diritti marittimi) di altri Stati. Un esempio recente è rappresentato dagli arcipelaghi delle isole Spratly e Paracelso, nel Mar Cinese Meridionale, costituite da banchi affioranti. Nel decennio scorso la Cina ha consolidato le isole con colate di cemento per installarvi basi militari e piste aeronautiche, suscitando accese proteste da parte dei paesi circostanti: Vietnam, Filippine, Brunei, Taiwan e Malesia.

Benché la regione italiana sia per tre quarti circondata dal Mare Mediterraneo e si trovi in corrispondenza dello scontro tra placche tettoniche

che genera fenomeni eruttivi, in epoche storiche non si sono mai verificati significativi episodi di accrezione dovuta all'emergere di isole vulcaniche. Una sola eccezione, poco nota se non agli specialisti di geologia e vulcanologia e agli appassionati di questioni internazionali inerenti alla sovranità su piccole isole, riguarda l'emersione di un cono vulcanico avvenuta nella prima metà dell'Ottocento nello Stretto di Sicilia. Essa avrebbe potuto costituire fonte di accese dispute territoriali se l'episodio non si fosse concluso con un epilogo altrettanto inatteso, oggetto del presente articolo ai paragrafi seguenti. La ricerca si basa su una minuziosa indagine inerente fonti testimoniali dell'epoca e successive relazioni di autori dell'ultimo secolo, citati puntualmente nel testo.

Per quanto riguarda i lavori di Pounds e Glassner, entrambi manuali cui si è fatto riferimento in questo paragrafo, nel primo caso si tratta di un pregevole testo, ormai da tempo fuori catalogo, traduzione italiana curata e aggiornata da Berardo Cori della 2^a edizione di *Political Geography* (1972), frutto di una cinquantennale esperienza accademica di un autore britannico che per decenni si è interessato, tanto sul piano della ricerca quanto su quello della didattica, dei temi fondamentali della geografia politica. Dopo oltre un quarantennio esso avrebbe necessitato di un radicale nuovo aggiornamento sui fatti intervenuti nella politica internazionale che in qualche caso hanno modificato profondamente alcuni principi fondanti della geografia politica contemporanea, ma avrebbe conservato ancora un pregevole impianto didattico di grande utilità per una generazione di studenti che alcune volte approda al percorso universitario senza possedere le necessarie basi storico-geografiche della materia. Il manuale in due volumi di Glassner, subentrato a quello precedente nel catalogo della casa editrice, assume un carattere più pragmatico, con la citazione di molti esempi storici che derivano dall'esperienza dell'autore, già funzionario delle Nazioni Unite, ma parimenti necessiterebbe di maggiori riferimenti più vicini all'attualità della macro regione europea.

Entrambi i lavori, tuttavia, pur avendo il pregio di riferirsi a casi di studio su scala mondiale, peraltro spesso poco noti agli studenti, dimenti-

cano che l'Italia vanta un panorama enorme di casistiche applicabili ai temi della geografia politica. La storia più o meno recente del nostro territorio e delle entità statali che vi si sono succedute fin dall'antichità è caratterizzata da casi di studio che interessano i più disparati argomenti della manualistica della materia e parimenti sono ancor più sconosciuti alla maggior parte del pubblico, anche italiano. Si auspica, pertanto, che in futuro anche questi lavori possano essere editi nuovamente con edizioni aggiornate, senza tuttavia, pur riferendosi a casi di studio più vicini alla storia nazionale e alla nostra realtà quotidiana, perdere il rigore e la sistematicità della trattazione manualistica. La geografia politica non è una scienza esatta, ma proprio per questo si presta ad esercizi interpretativi che ampliano una visione strettamente accademica della materia e contribuiscono alla comprensione dei principi che ne costituiscono il fondamento.

2. *Il caso dell'Isola Ferdinandea, ovvero l'isola che non c'è*

In Italia, un caso particolare di accrezione mancata è quello dell'Isola Ferdinandea, prodotto dell'attività vulcanica nello Stretto di Sicilia, che nel luglio del 1831 emerse fino a raggiungere i 65 metri sul livello del mare, costituendo un'interessante occasione di studio tanto per i geologi quanto per i giuristi (*Piccola Treccani*, 1995, p. 588).

Il 28 giugno del 1831 il mare intorno al vulcano sottomarino Emedocle iniziò a ribollire in un punto distante circa 25 miglia nautiche² da Sciacca e 39 da Lampedusa, allora comprese nel Regno delle Due Sicilie, e già noto nel XIX secolo come banco di Nerita (Marzolla, 1831, p. 1) [figura 1]. Furono registrate dai naviganti e dagli isolani colonne di fumo, boati, emanazioni di cenere e lapilli e nauseabonde esalazioni sulfuree, che portarono alla moria di molti pesci (*ibidem*; Amiotti, 2016, p. 100). A

2. È da notare che vi sono diverse incertezze in queste misurazioni, dovute forse ad un accumulo di dati differenti. Il miglio napoletano preunitario corrispondeva a 1,851 chilometri e a 1,15 miglia inglesi, ma il miglio palermitano corrispondeva a 1,486 km e 0,923 miglia britanniche (Cavalli, 1874, pp. 30-31). Si è scelto di riportare a testo le misurazioni più ricorrenti nella bibliografia consultata.

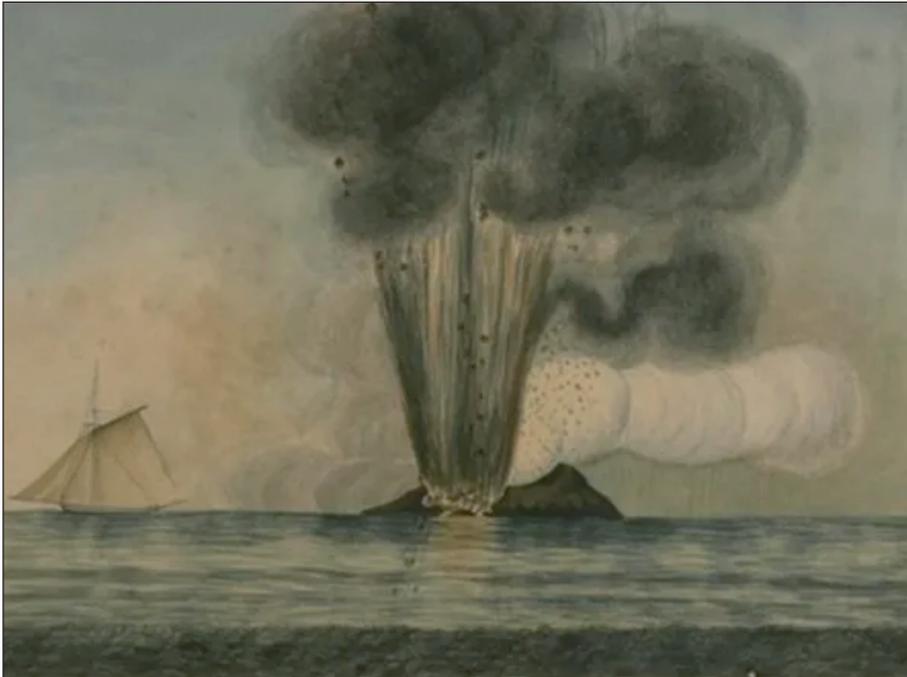
Fig. 1 - Posizione dell'Isola Ferdinanda nello Stretto di Sicilia



Fonte: Mappa di dominio pubblico della Perry-Castañeda Library Map Collection dell'Università del Texas.

metà di luglio emerse un vulcano in piena eruzione, che ben presto si circondò di una piccola isola, con un perimetro massimo di 3,7 km (Marzolla, 1831, p. 1). Di questi fatti e dello sviluppo successivo dell'isola furono testimoni personalità dell'epoca come Benedetto Marzolla, cartografo brindisino trapiantato a Napoli, e Giovanni Corrao, capitano del brigantino *Teresina* battente bandiera borbonica (Fiori, 2021, pp. 120, 123). Il formarsi di questa nuova terra attirò immediatamente gli interessi di diversi studiosi, sia duo-siciliani che stranieri (*ibi*, pp. 1-4). Tra le prime testimonianze scientifiche si trova quella del geologo tedesco Friedrich Hoffman, docente presso l'ateneo berlinese, imbarcatosi su una scampavia trapanese – una piccola nave diffusa nel Regno delle Due Sicilie a inizio Ottocento – autore di una relazione all'amico Domenico Lo Faso Pietrasantà, duca di Serradifalco (Hoffman 1831; Fiori, 2021, p. 121).

Fig. 2 - Stampa anonima dell'epoca raffigurante l'isola in eruzione



Fonte: INGV.

La situazione non era interessante soltanto per l'aspetto scientifico, ma interrogò la dimensione politico-giuridica. Infatti, il 2 agosto arrivò sulla neonata isola il capitano inglese Mumphrey Le Fleming Senhouse, proveniente da Malta a bordo della *Saint Vincent*, che piantò la bandiera britannica per rivendicarne la sovranità attribuendole il nome Graham in onore dell'allora Primo Lord dell'Ammiragliato del Regno Unito, Sir James Robert George Graham (Caffio, 2000, p. 119). Furono svolte ricerche scientifiche su un territorio considerato da essi britannico a tutti gli effetti, per quanto inospitale: «the Union Jack was then planted, such observations were made as the pressure of circumstances, and the imminent danger of a fresh eruption every moment, would admit of» (*Account of the Volcanic Island*, 1831, p. 261).

Soltanto 15 giorni dopo il re Ferdinando II di Borbone inviò la nave *Etna*, il cui equipaggio issò il vessillo borbonico e battezzò l'isola "Ferdinandea" in onore del sovrano, atto poi ratificato con un Reale Decreto (Caffio, 2000, p. 122). Fu accolta così la proposta del naturalista e accademico nicolosi Carlo Gemmellaro che, in occasione di una relazione tenuta nell'università di Catania il 28 agosto 1831, aveva proposto di chiamare l'isola in omaggio al monarca allora regnante, presentato con tratti iperbolicamente celebrativi (Gemmellaro, 1831, pp. 45-46).

Tra il 27 e il 29 settembre l'isola fu visitata da due accademici francesi, il geologo Costant Prévost e il pittore Eduard Joinville, che diedero il nome Julia in onore e del mese della sua nascita e della rivoluzione dell'anno precedente (Amiotti, 2016, p. 102). La relazione pubblicata a Parigi contiene immagini caratterizzate da una minore accuratezza scientifica, data dalla mancanza di volontà di avanzare pretese sull'isola (Martorelli, 1988, p. 395). Tale intento fu fin da subito chiaro, tant'è che la posa della targa non fu celebrata per «prendere possesso, per una vana e ridicola cerimonia, d'un mucchio di ceneri scaturito in mezzo al mare, ma [...] per far conoscere a quelli che sarebbero venuti dopo di noi che la Francia e il suo governo non lasciavano l'occasione di mostrare l'interesse che prendevano alle questioni scientifiche» (Mazzarella, 1984, pp. 184, 186). Non mancò però un risvolto politico, poiché annota Prévost: «comme le phénomène a paru dans le mois de juillet, nous convînmes de désigner la nouvelle île sous le nom de Julia, nom sonore, dont le terminaison italienne et harmonieuse peut facilement être adoptée par les habitans le plus rapprochés» (Prévost, 1831, pp. 34-35): un nome, dunque, dato in francese, ma considerato evidentemente di più facile pronuncia rispetto all'inglese Graham, per i sudditi della corona borbonica. L'isola fu persino visitata dagli austriaci, giunti con il brigantino *Lussaro*, che però si limitarono a deporre una targa commemorativa della visita (Caffio, 2000, pp. 119, 122). Indispettito dal continuo trafficare e dall'interessamento delle potenze straniere, nell'ottobre del 1831 Ferdinando II proclamò nuovamente la pretesa di sovranità su Ferdinandea (Mazzarella, 1984, p. 164).

Fig. 3 - Camillo De Vito, *L'isola Ferdinandea*, 1831 circa



Fonte: immagine da collezione privata.

Fu la Natura a risolvere la controversia: come già previsto dal geologo francese, l'isola, formata di tefrite, una roccia magmatica effusiva molto friabile, era soggetta a numerose frane interne, alla subsidenza in seguito allo svuotamento della camera magmatica, all'erosione delle onde e alla deflazione del vento; nel mese di novembre, infatti, l'isola iniziò a perdere quota, finendo per scomparire interamente: l'8 dicembre il capitano Allotta, al comando del brigantino *Achille*, notò che non era presente più nulla sopra il livello del mare (Caffio, 2000, p. 122; Amiotti, 2016, p. 101). Alcune fonti raccontano che l'acqua si increspava e ribolliva anche nel 1846 e nel 1863, ma di esse non vi è nessuna traccia, tanto forse da poter essere derubricate come semplici suggestioni o effetti ottici (*ibi*, p. 102). In effetti, nonostante la testimonianza di Allotta, il succitato Prévost riportò il 12 gennaio 1832 come giorno di scomparsa della Julia, il siciliano padre Vincenzo Farina la collocò sempre in gennaio e il console in-

glese (casualmente?) a Sciacca udì scosse e rumori addirittura il 16 febbraio, testimoniando un'attività vulcanica tutt'altro che in stato di quiescenza (Mazzarella, 1984, p. 201).

Nel 1968 il terremoto del Belice fece supporre un riemergere dell'isola, che però non avvenne. Fino alla fine del XX secolo furono segnalati fenomeni apprezzabili simili a quelli occorsi nel 1831, con un innalzamento della temperatura dell'acqua e del picco del vulcano, fino a -5,7 m rispetto al livello del mare. Questo dinamismo, invero molto comune alle zone vulcaniche, portò comunque alla posa di una targa, in seguito danneggiata e poi nuovamente posta, con il testo: QUESTO LEMBO DI TERRA UNA VOLTA / ISOLA FERDINANDEA / ERA E SARÀ SEMPRE DEL POPOLO SICILIANO. Essa presenta una triplice sottoscrizione: di Ferdinando di Borbone-Due Sicilie, Duca di Castro e bisnipote del suddetto re Ferdinando, del comune di Sciacca e della Lega dei sommozzatori saccensi (*ibi*, p. 103). Nel 2002 fu posto anche un tricolore italiano sul punto più in alto dell'isola, che oggi si trova a -6,7 m rispetto al livello del mare, secondo le ultime misurazioni (*Primi tentativi di monitoraggio*, 2010, p. 8). Alla cerimonia fu presente il figlio di Ferdinando, Carlo di Borbone Due-Sicilie, (contestato) pretendente italo-francese al trono (Owen, 2002). Ancor più provocatorio fu un articolo apparso sul *Times* il 5 febbraio 2000, il cui titolo *British isle rises off Sicily coast* lascia presupporre il risorgere di un interesse geopolitico britannico su un'eventuale riemersione dell'isola.

3. *A chi apparterebbe, se riemergesse, l'Isola Ferdinandea?*

Quali furono le motivazioni che portarono alla pretesa di sovranità? Per gli inglesi avrebbe potuto trattarsi della possibilità di stabilirvi una comoda base nel Mediterraneo, come ulteriore punto di supporto rispetto alla Colonia di Malta (*ibidem*). Essi si appellarono a un principio del diritto romano, quello dell'*insula in mari nata*. Secondo il *Digesto* di Giustiniano, che riprende un passo del secondo libro delle *Res cottidianae* di Gaio, «*insula quae in mari nascitur (quod raro accidit) occupantis fit: nul-*

lius enim esse creditur» (*Digesto* XLI 1, 7, 3). Una nuova isola nel mare, in quanto *res nullius*, può diventare del primo che la occupa, dal momento che «Gaius précise que l'occupation rend l'occupant propriétaire» (Gerken, 2007, p. 2178)³. Nonostante esso venisse percepito «come un residuo storico di un'originaria identificazione tra la proprietà e il possesso» tipica dell'età antica (Ago, 1934, p. 106), il principio del *territorium nullius* posseduto dal primo occupante è da considerarsi tutt'altro che vetusto nell'Ottocento, dal momento che verrà utilizzato nell'arbitrato di Vittorio Emanuele III per la contesa dell'isola di Clipperton nell'Oceano Pacifico tra Francia e Messico nel gennaio del 1931, assegnata alla Francia, prima occupante, e a nulla valse la pretesa dello Stato messicano di considerarsi successore dell'Impero spagnolo, ammesso che esso abbia mai controllato l'isola (Dickinson, 1933; Tamburini, 2008, pp. 205-206).

Tuttavia, contro il Regno Unito, è da ricordare che la posa di una bandiera e la scelta di un nome, secondo la dottrina in materia, non bastano per imporre una sovranità, poiché non esprimono a sufficienza l'*animus possidendi* che va poi tradotto in possesso effettivo, detto *possessio corpore* o *possessio pedis* (Caffio, 2000, p. 123). Esso è tanto necessario al punto tale che, per procedere ad una *derelictio*, è necessario esplicitare il proprio *animus derelinquendi* e non una semplice negligenza nel controllo del territorio in oggetto (Ago, 1934, p. 105). È del resto il succitato arbitrato del sovrano sabaudo ad insistere sul concetto di occupazione effettiva (Dickinson, 1933, p. 132). Dal canto loro, invece, i borbonici pretesero la sovranità in quanto l'isola era sorta in un braccio di mare compreso tra due isole del Regno delle Due Sicilie e percorso da navi battenti la stessa bandiera (Amiotti, 2016, p. 103). Non poté naturalmente valere alcuna invocazione di acque territoriali, limite non fissato nel 1831 e comunque oltre

3. È interessante notare che lo stesso passo del *Digesto* giustiniano, citando sempre Gaio, sancisce in maniera differente per l'*insula in flumine nata*, assegnandola ai proprietari delle due rive se attraversata dalla linea mediana o al solo proprietario del fondo più vicino se interamente compresa tra una riva e la linea mediana (Gerken, p. 2180). Questo principio era parzialmente rispettato nell'articolo 945 del Codice Civile italiano, che oggi assegna ogni isola formata nel letto di fiumi e torrenti al demanio pubblico.

le attuali 12 miglia, ma la corona napoletana fu quella che maggiormente cercò di imporre una «continued display of authority», la quale «involves two elements, each of which must be shown to exist: the intention and will to act as sovereign and some actual exercise or display of such authority» (Smith, 1977, p. 151). Infatti, al di là della posa della *Union Jack*, non vi furono atti ufficiali provenienti da Londra, cosa che invece avvenne da Napoli, con una decisa presa di posizione: «alcuni giornali avendo pubblicato, che il Governo di S.M. Britannica aveva fatto prendere possesso della detta isola [Ferdinanda] per mezzo d'un legno da guerra a nome della M.S., noi siamo autorizzati a dichiarare, che ciò non ha alcun fondamento; anzi possiamo assicurare positivamente che non è caduto mai in mente all'augusto Sovrano della Gran Bretagna ed al suo Real Governo, che un'isola la quale per un fenomeno straordinario si è formata a tanta vicinanza della Sicilia non debba riguardarsi come proprietà del Re nostro signore [i.e. Ferdinando II di Borbone-Due Sicilie]» (Mazzarella, 1984, pp. 163-165). Occorrerebbe inoltre capire se la spedizione inglese fosse stata richiesta dalla corona britannica, dal governatorato maltese o sia da derubricare a semplice iniziativa personale, sia pure di un'ufficiale di marina; infatti, «a meno che quegli individui abbiano agito per incarico ed al servizio del loro Stato ovvero quest'ultimo abbia successivamente "ratificato", per così dire, il loro operato» non vi può essere pretesa di sovranità (Giuliano ed altri, 1983, vol. II, p. 104).

La riemersione dell'isola non è al momento prevista, ma neppure esclusa, non essendo del resto prevedibile con certezza (*Primi tentativi di monitoraggio*, 2010, p. 11). Quel che è certo è che oggi non si può invocare la sovranità su un territorio non (ancora) emerso: un tricolore e una targa (deposto peraltro, come si è detto, da un rappresentante di una casa nobiliare non più regnante e di due enti, una lega di sommozzatori e un Comune, che non sono soggetti di diritto internazionale) non bastano per rivendicare la sovranità (pretesa poi, come riportato, in nome del popolo siciliano e non della Repubblica Italiana); così, sebbene si sia «discusso molto sulle definizioni di "occupazione effettiva"» (Glassner, 2002a, p. 84)

la situazione attuale non permette alcuna accrezione, per nessuno Stato, neppure come un qualche diritto di prelazione: infatti, possiamo adattare al nostro caso le parole del giudice della Corte internazionale di giustizia John Bassett Moore secondo cui «discovery gives only an inchoate title, which must be confirmed by use and settlement» (Dickinson, 1933, p. 132). Di nuovo citiamo le parole dell'arbitrato di Vittorio Emanuele III di Savoia nel testo in spagnolo inviato al governo messicano: «sería necesario probar que no sólo tuvo España el derecho potencial de incorporar la isla en sus dominios, sino que tal derecho fue efectivamente ejercitado, [...] toma de posesión material y no ficticia» (Tamburini, 2008, p. 217). Al tempo stesso, non ha alcun senso il riferirsi alle sovranità più o meno ufficialmente pretese nel lontano 1831, dacché la scomparsa del territorio in oggetto fa altresì terminare automaticamente ogni rivendicazione (Scovazzi, 2002, pp. 949-950).

Tullio Scovazzi, sostenitore dell'importanza del principio di contiguità per l'assegnazione delle isole (Giuliano ed altri, 1983, vol. II, p. 109; Scovazzi, 2002, p. 952), e altri studiosi hanno affermato con molta sicurezza che, se l'isola dovesse riemergere, apparterebbe senza dubbio all'Italia, in quanto Stato successore del Regno delle Due Sicilie, concetto ammesso dal diritto internazionale in analogia con quanto avviene nel diritto privato (Monaco, 1960, pp. 208-219): l'isola sarebbe compresa sia entro la zona economica esclusiva di 24 miglia dalla costa sicula, sia, a fortiori, entro le 200 miglia della piattaforma continentale, istituita nel Protocollo relativo alle aree specialmente protette e alla diversità biologica del Mediterraneo stilato a Barcellona nel 1995 (Amiotti, 2016, p. 103). Tuttavia, bisogna ricordare che Ferdinanda era sorta (e di nuovo sorgerebbe?) in acque internazionali, essendo oltre le canoniche 12 miglia. L'esistenza della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale, che garantiscono allo Stato costiero una certa giurisdizione in merito alle rotte commerciali, ai diritti alla pesca e allo sfruttamento delle altre risorse, non garantiscono una vera e propria sovranità in senso assoluto come per le acque territoriali (Monaco, 1960, p. 245): infatti, l'articolo 56 della

celeberrima Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, conclusa a Montego Bay il 10 dicembre 1982, introduce la ZEE come area in cui esercitare una serie di diritti sovrani in maniera esclusiva, esplicitamente elencati, che si riducono per quanto concerne la piattaforma continentale di cui all'articolo 77, tenendo presente che il paragrafo 1 dell'articolo 121 considera isola soltanto la «distesa naturale di terra circondata dalle acque, che rimane al di sopra del livello del mare ad alta marea» [01]. Per parlare di sovranità vera e propria, in ogni senso, bisogna considerare quanto recita l'articolo 2 della Convenzione internazionale concernente il mare territoriale e la zona attigua, conclusa il 29 aprile 1958 a Ginevra: «Lo spazio aereo sopra il mare territoriale come anche il fondo e il sottofondo di quest'ultimo sottostanno alla sovranità dello Stato costiero» [02]. Si tratta dunque di una ulteriore prova della libera sovranità soltanto nelle acque territoriali. Non a caso, il Protocollo sulle aree specialmente protette e la diversità biologica nel Mediterraneo, all'articolo 9, paragrafo 1, comma a, parla di «marine and coastal zones subject to the sovereignty or jurisdiction of the Parties» [03]. È da non dimenticare quanto il luminaire di diritto romano Jean-François Gerkens scrive nella conclusione del suo saggio: «à qui appartiendra l'île Ferdinanda/Graham si elle émerge à nouveau? La seule réponse correcte est: au premier occupant!» (Gerkens, 2007, p. 2188).

V'è inoltre da tenere conto che le potenze coinvolte all'epoca hanno qualche remora nel riconoscere senza problemi l'italianità dell'isola: la *Grande Encyclopédie* francese riporta la voce *Julia, île* (*Grande Encyclopédie*, 1885-1902, vol. XXI, p. 288), anche se poi rimanda alla voce *Ferdinanda* (*ibi*, vol. XVII, p. 269). Soprattutto, il Regno Unito pare non aver dimenticato questa pretesa: in più sedi si fa infatti riferimento alla «Graham Island», quindi non «Ferdinanda»; ne sono esempi i disegni e i dipinti conservati presso il National Maritime Museum di Greenwich, catalogati con il titolo *Graham island* [04]. Inoltre, in un articolo uscito sul *Times* del 27 novembre 2002, Richard Owen afferma ancora che «a British claim could be based on the fact that a British admiral planted a flag when the island emer-

ged from the sea for six months in 1831», ricordando che nelle mappe britanniche questa zona sottomarina è chiamata «Graham bank» (Owen 2002).

Così, in un caso di futura ipotetica riemersione dal mare sarà di nuovo interessante, per gli studiosi di geografia e di diritto, assistere alle eventuali contese, tra invocazioni dell'antico diritto romano e del nuovo diritto internazionale, in un continuo alternarsi di posizioni, mai scevre di implicazioni politiche. Così scriveva nel 1933 Edwin Dickinson: «but what are the requisites of “use and settlement” in a particular case, and especially in a case involving those parts of the earth which are incapable of the traditional kind of occupation? What of uninhabited and uninhabitable islands, of the Arctic or Antarctic regions, or of the unexploited lands that lie under the sea? [...] The award in the Clipperton Island case reaffirms the continued vitality of the doctrine» (Dickinson, 1933, pp. 132-133). Ammesso che Ferdinanda torni in superficie, sarà qualcosa di rilevante oppure un'inutile contesa come nel 1831, per la quale si possano ben applicare le parole di William Shakespeare, «much ado about nothing», ovvero “molto rumore per nulla”?

4. *Conclusioni*

Il diritto del mare, cui la geografia politica fa riferimento per studiare le interazioni tra gruppi umani e le affermazioni di sovranità sulle acque marine e sui fondali, è materia ancora in buona parte lacunosa. Benché affondi le proprie radici nell'antichità e in epoca moderna abbiano trovato autorevoli teorici e giuristi dei secoli XVII e XVIII in Ugo Grozio, John Selden e Cornelis van Bynkershoek, solo in epoca più recente si è sentito il bisogno di codificare meglio le regole che disciplinano la sovranità sui mari. Inizialmente i motivi di tali studi erano dettati dalla necessità di stabilire limiti adeguati alla difesa delle coste e dell'entroterra da un eventuale attacco proveniente da artiglierie collocate sulle navi nemiche. Successivamente essi furono di supporto alla necessità di disciplinare il controllo dei commerci, di porre un freno al contrabbando e ancora di impedire il

diffondersi di epidemie imponendo alle navi in arrivo opportune quarantene al di fuori delle acque territoriali.

Con i progressi tecnologici, in epoca più recente si è giunti alla consapevolezza che le risorse del mare non si limitano a quelle ittiche, ma è possibile lo sfruttamento anche di quelle situate sui fondali o sotto di essi. In particolare, dalla metà del secolo scorso l'estrazione degli idrocarburi *offshore* è diventata una realtà molto diffusa e il controllo politico ed economico dei fondali all'interno delle acque territoriali e oltre, fino ai limiti della cosiddetta zona economica esclusiva (ZEE), è un fattore strategico di fondamentale importanza nei rapporti politici fra Stati, richiedendo che gli spazi marini siano delimitati da precisi confini politici, così come avviene per le terre emerse.

Tuttavia, nonostante le conferenze, gli accordi, i trattati che si sono succeduti nel XX secolo per definire regole certe nella suddivisione degli ambiti di sovranità e nello sfruttamento degli spazi marini, non tutti gli Stati del mondo aderiscono a tali convenzioni, o le interpretano in maniera conforme ai propri interessi. Pertanto, proliferano le dispute territoriali sui mari e, alla fine, prevale molto spesso la legge del più forte, della nazione che, grazie alla propria potenza navale, militare ed economica, riesce ad imporre il fatto compiuto nella rivendicazione e nello sfruttamento delle risorse.

Cosa succederebbe oggi se una nuova Isola Ferdinanda sorgesse improvvisamente dal mare? Dipenderebbe da una serie di fattori, tra cui la sua importanza strategica nel contesto della geopolitica regionale come possibile base militare o di appoggio ad attività economiche, oppure ancora della sua possibile funzione di controllo delle rotte marittime, ma anche dalle eventuali risorse che potesse nascondere, reali o potenziali. Soprattutto, ciò dipenderebbe anche dalle relazioni internazionali più o meno favorevoli che gli Stati pretendenti possono mettere in campo, dalle alleanze, dai rapporti con altri Stati che possono supportare la pretesa di sovranità. E anche in questo caso finirebbe forse col prevalere la legge del più forte, sorretta o meno dalle più disparate possibili interpretazioni del diritto internazionale sulle acque marine, come se ancora poca strada fosse stata percorsa dall'epoca del *Mare Nostrum* della Roma imperiale.

Bibliografia

- AA.VV., *I confini di un Paese*, Milano, Mediterra, 2016.
- AGO R., *Il requisito dell'effettività dell'occupazione in diritto internazionale*, Roma, Anonima Romana Editoriale, 1934.
- AMIOTTI G., "Le accrezioni: i casi dell'Aeroporto di Genova, del Delta del Po e dell'isola Ferdinandea", AA. VV. *I confini di un Paese*, Milano, Mediterra, 2016, pp. 98-104.
- CAFFIO F., "La disputa virtuale sull'isola Ferdinandea", *Rivista marittima*, 133 (2000), 6, pp. 119-124.
- CASTIELLO N., "Lo stato in Europa: nascita ed affermazione dello Stato territoriale", *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 6-7 (2016-2017), pp. 5-29.
- CAVALLI H., *Tableaux comparatifs des mesures, poids et monnaies modernes et anciens, cours des changes, usages du commerce de tous les états du monde comparés avec le système métrique français et les poids et mesures anglais*, Paris, Dupont, 1874.
- DICKINSON E., "The Clipperton Island Case", *The American Journal of International Law*, 27 (1933), pp. 130-133 (<https://doi.org/10.2307/2189797>).
- FIORI F., *Isolario italiano. Storie, viaggi e fantasia*, Portogruaro, Ediciclo, 2021.
- GEMMELLARO C., *Relazione dei fenomeni del nuovo vulcano sorto dal mare fra la costa di Sicilia e l'isola di Pantelleria nel mese di luglio 1831*, Catania, torchi della Regia Università di Catania, 1831.
- GERKENS J.F., "Insula quae in mari nascitur occupantis fit: nullius enim esse creditur! Le cas de Ferdinandea vu par un romaniste", *Fides Humanitas Ius. Studii in onore di Luigi Labruna*, a cura di Cosimo Cascione e Carla Masi, 8 voll., Napoli, Editoriale Scientifica, 2007, vol. IV, pp. 2177-2188.
- GIULIANO M. ed altri, *Diritto internazionale*, 3 voll., Milano, Giuffrè, 1983², vol. II, *Gli aspetti giuridici della coesistenza degli Stati*.
- GLASSNER M.I., *Manuale di Geografia politica, Volume primo, Geografia e geopolitica dello Stato*, Milano, Franco Angeli, 2002.
- GLASSNER M.I., *Manuale di Geografia politica, Volume secondo, Geografia delle relazioni tra gli Stati*, Milano, Franco Angeli, 2002.
- HOFFMANN F., "Lettera al signor Duca di Serradifalco intorno al nuovo vulcano presso la città di Sciacca", *Giornale di Scienze lettere ed arti per la Sicilia*, 9 (1831), pp. 138-148, pubblicate anche in *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 5 settembre 1831, pp. 804-806.
- LUCARNO G., "I confini mobili e il global warming", AA. VV. *I confini di un Paese*, Milano, Mediterra, 2016, pp. 111-116.
- MARZOLLA M., *Descrizione dell'isola Ferdinandea al mezzo-giorno della Sicilia*, Napoli, Reale Ufficio Tipografico, 1831; Roma, Biblioteca d'Orfeo, 2009.
- MAZZARELLA S., *Dell'isola Ferdinandea e di altre cose*, Palermo, Sellerio, 1984.
- MONACO R., *Manuale di diritto internazionale pubblico*, Torino, UTET, 1960.
- OWEN R., "Italy stakes early claim to submerged island", *The Times*, 27 novembre 2002.
- POUNDS N.J.G., *Manuale di Geografia politica, Vol. I*, Milano, Franco Angeli, 1980.
- POUNDS N.J.G., *Manuale di Geografia politica, Vol. II*, Milano, Franco Angeli, 1980.
- PRÉVOST C., "Lettre relatant l'exploration de l'île de Julia", *Bulletin de la Société Géologique de France*, 2 (1831), pp. 32-38.
- SCOVAZZI T., "Un'effimera isola e un ipotetico quesito", *Rivista di diritto internazionale*, 85 (2002), 4, pp. 946-953.
- SMITH M., "Sovereignty over Unoccupied Territories. The Western Sahara Decision", *Case Western Reserve Journal of International Law*, 9 (1977), 1, pp. 135-159.

- TAMBURINI F., “La controversia tra Francia e Messico sulla sovranità dell’isola di Cliperton e l’arbitrato di Vittorio Emanuele III (1909-1931)”, *Ricordo di Alberto Aquarone. Studi di Storia*, Pisa, Edizioni Plus, 2008, pp. 195-220.
- “Account of the Volcanic Island lately thrown up between Sicily and Pantelleria”, *The Journal of the Royal Geographical Society*, 1 (1831), pp. 258-262.
- “Ferdinanda, isola”, *La Piccola Treccani: dizionario enciclopedico*, diretta da Luigi Moretti, 12 voll., Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1995-2002, vol. IV, 1995.
- Le Grande Encyclopédie. Inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts*, 31 voll., Larousse, Paris 1885-1902, voll. XVII, XXI.
- “Justiniani digesta”, *Corpus Iuris Civilis*, recognovit Theodorus Mommsen, retractavit Paulus Krueger, 3 voll., Hildesheim, Weidmann, 2000-2009, vol. I, 2000, pp. 29-926.
- “Primi tentativi di monitoraggio dei resti sottomarini dell’eruzione che nel 1831 costruì l’Isola Ferdinandea nel canale di Sicilia”, *Rapporti tecnici Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia*, 125 (2010), pp. 1-18.

Sitografia

- [01] <https://fedlex.data.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/cc/2009/416/20200706/it/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-cc-2009-416-20200706-it-pdf-a.pdf>, ultima consultazione: 28 novembre 2023.
- [02] https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1966/977_1003_995/it, ultima consultazione: 28 novembre 2023.
- [03] https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31970/bcp2019_web_eng.pdf, ultima consultazione: 28 novembre 2023.
- [04] <https://www.rmg.co.uk/collections/objects>, ultima consultazione: 27 novembre 2023.

Resumen

Entre los métodos de adquisición de la base territorial de un Estado, la acreción también puede generar disputas territoriales cuando modifica estructuras fronterizas previamente existentes. En Italia, un caso poco conocido de acreción (fallida) es la isla Ferdinandea, de origen volcánico, en el estrecho de Sicilia, que durante unos meses de 1831 fue un posible caso de disputa territorial que terminó inesperadamente. Este artículo narra los hechos analizando qué posibles repercusiones jurídicas internacionales podrían producirse si se volviera a producir un caso similar en el Mar Mediterráneo, donde los intereses territoriales de los Estados entran en contacto en varios puntos.

Palabras clave: Isla Ferdinandea, acreción, derecho internacional.

Résumé

Parmi les modalités d’acquisition de l’assise territoriale d’un État, l’accrétion peut également générer des conflits territoriaux lorsqu’elle modifie les structures frontalières préexistantes. En Italie, un cas peu connu d’accrétion (ratée) est l’île Ferdinandea, d’origine volcanique, dans le détroit de Sicile, qui, pendant quelques mois de 1831, fut un cas possible de conflit territorial qui se termina de manière inattendue. Cet article raconte les événements en analysant quelles éventuelles repercussions juridiques internationales pourraient survenir si un cas similaire se reproduisait en mer Méditerranée, où les intérêts territoriaux des États entrent en contact en plusieurs points.

Mot-clés: Île Ferdinandea, accrétion, droit international.

Le migrazioni contemporanee: i flussi Sud-Sud

NADIA MATARAZZO*

Abstract

In the “era of migrations” the gaze is often focused on the flows that move towards the North from the South of the world. This is a gap that prevents us from observing migratory phenomena as truly global facts. This article offers an overview of the main consolidated migration trajectories among the countries of the global South.

Keywords: migrations - South - borders

1. L'era delle migrazioni

Il periodo che parte dall'ultimo decennio del secolo scorso viene definito comunemente “era delle migrazioni”, e non perché fino ad allora i fenomeni migratori non siano stati rilevanti – lo sono stati in ogni epoca storica – ma perché mai come negli ultimi trent'anni essi hanno generato effetti economici, politici e culturali di impatto particolarmente dirompente (de Haas, Castles, Miller, 2019). In particolare, sono gli ultimi venti anni, quelli che hanno visto il consolidamento di una tendenza che – fino a un attimo prima che esplodesse la pandemia – ha impregnato la politica e conquistato il dibattito pubblico, ovvero il posizionamento del tema delle migrazioni tra le priorità dell'agenda politica. Questo avveniva a partire dall'evento che ha sostanzialmente cambiato la storia della mobilità umana

* Università degli Studi di Napoli “Federico II”, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, nadia.matarazzo@unina.it.

perché ha determinato la definizione dei flussi migratori come problema di sicurezza nazionale: l'attacco terroristico dell'11 settembre 2001.

Da quel momento in avanti, le migrazioni internazionali hanno preso a rappresentare uno dei fenomeni più intensamente percepiti dalle società contemporanee, in quanto fatto sociale globale, in grado di accomunare e connettere luoghi e persone. Facilitati e, dunque, moltiplicati dalla compressione spazio-temporale tipica della mondializzazione, i flussi migratori contribuiscono a loro volta ad enfatizzarla (Amato, 2010). Considerare questi flussi come un insieme unico consente di leggerne le tendenze statistiche alla scala globale, ma per ricostruirne la dimensione territoriale è necessario operare una differenziazione tra vari sottoinsiemi che si possono definire come sistemi migratori, all'interno dei quali è possibile declinare l'analisi in livelli di ulteriore dettaglio. Un sistema migratorio è l'esito di relazioni spaziali caratterizzate dalla mobilità, che si consolidano in ragione delle traiettorie percorse dai migranti. All'interno di ciascun sistema è riconoscibile una regione nella quale convergono flussi provenienti da un gruppo di Paesi; i sistemi migratori sono presenti tanto nel Nord quanto nel Sud del mondo (Withol de Wenden, 2016).

Sebbene sia il focus mediatico che quello delle politiche europee ricadano sulle migrazioni lungo le rotte che dal Sud del mondo muovono verso il Nord, la geografia tracciata dai flussi migratori assegna un peso specifico parimenti ragguardevole alle migrazioni che dal Sud rimangono al Sud. In Africa come in Asia o in America Latina.

La scarsa conoscenza degli scenari migratori interni ai Paesi del Sud contribuisce il più delle volte a criminalizzare questi territori, che pagano molto spesso le conseguenze di una rigidità posturale piuttosto diffusa nell'Occidente post-industriale: quella dovuta all'abitudine consolidata, tanto a livello mediatico che a livello politico e talvolta anche in ambito scientifico, di leggere le migrazioni posizionando lo sguardo nei Paesi di arrivo. Al contrario, spostare l'asse della narrazione lungo le direttrici dei flussi migratori che attraversano i cosiddetti "Paesi di partenza" al loro interno, permetterebbe di bilanciare la conoscenza del fenomeno e, di conseguenza,

mettere a punto strategie e politiche di più ampio respiro, in grado cioè, di superare l'ossessione della frontiera per intervenire realmente sulla qualità delle economie, i bisogni socio-educativi, la sicurezza alimentare e le sfide ecologiche in quello che è un grande Sud globale (Mitlin, Satterthwaite, 2013).

2. Le migrazioni nel Sud globale: uno sguardo d'insieme

Le migrazioni che avvengono all'interno del Sud del mondo ammontano a circa un terzo di quelle globali: nel 2021, infatti, il Dipartimento delle Nazioni Unite per gli Affari Socio-Economici ha registrato che dei 280 milioni di migranti internazionali, circa 90 milioni si sono spostati tra Paesi del Sud (UNDESA, 2021). Ed è proprio decentrando l'angolo visuale nelle periferie e semiperiferie dell'economia mondo che è possibile comprendere il groviglio di relazioni che intercorrono tra migrazione, disuguaglianza e sviluppo, dal momento che è nel Sud globale significativamente più visibile la dimensione sociale e umana della migrazione, nonché la grande opportunità di cui essa è foriera. La crescente integrazione economica che si registra alla scala dei Paesi del Sud, infatti, strettamente connessa ai processi di delocalizzazione avviati a partire dagli anni Settanta come effetto della riorganizzazione dell'industria mondiale dopo la crisi petrolifera del 1973, ha generato nei decenni a venire un vistoso aumento della quota di semilavorati prodotti in questi territori, ed è chiaro come questa trasformazione geoeconomica abbia messo in moto nuovi processi migratori rivolti soprattutto verso i cosiddetti "Paesi emergenti", che oggi fungono da magneti per i flussi di lavoro. Accanto a questo genere di migrazione "economica", il Sud globale rappresenta la piattaforma più calpestata dalla mobilità umana forzata, non solo in ragione della prossimità a scenari instabili sotto il profilo geopolitico, ma anche perché i governi di questi Paesi non sono generalmente dotati di politiche migratorie particolarmente definite, il che consente una sostanziale flessibilità dei confini in entrata: in Africa e in Asia, soltanto due migranti su

Fig. 1 - I sei corridoi migratori del Sud globale



Fonte: www.mideq.org.

cinque si dirigono verso un Paese dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (Withol de Wenden, 2016).

Sono tre i fenomeni alla base delle migrazioni Sud/Sud: l'eccedenza demografica di alcuni Paesi combinata al bisogno di manodopera di altri; la globalizzazione degli spazi; la ridefinizione degli equilibri mondiali che influisce sui differenziali di sviluppo tra i diversi Sud. È chiaro che di questi flussi non si ha una contezza paragonabile a quella che possediamo relativamente a quelli che si muovono verso il Nord del mondo, dove l'immigrazione rappresenta una *issue* prioritaria per i governi nazionali, impegnati a raccogliere e analizzare nel dettaglio i dati sugli arrivi.

Il MIDEQ (*Migration for Development & Equality*), *hub* scientifico britannico che impegna ricercatrici e ricercatori operanti in centri di ricerca e università di vari Paesi del Sud e specializzato nell'analisi multidimensionale delle migrazioni correlate alle disuguaglianze nel Sud globale, ha individuato sei corridoi lungo i quali si sviluppano i principali flussi migratori che avvengono tra Paesi del Sud del mondo (Figura 1), i quali rappresentano movimenti complessi non solo di persone, ma anche di beni, denaro, competenze e conoscenza.

1. Haiti/Brasile. Dopo il terremoto del 2010, il gigante sudamericano è diventato la meta principale per i migranti haitiani, in larga parte maschi di età compresa tra 18 e 35 anni. Agli anni d'oro del boom economico e della ricerca di manodopera per la Fifa World Cup del 2014 e poi dei Giochi Olimpici del 2016 sono seguiti anni di crisi che hanno avuto effetti negativi anche sull'accoglienza dei nuovi arrivati, penalizzata peraltro anche dalle instabilità geopolitiche, che hanno alimentato sentimenti xenofobi.

2. Burkina Faso/Costa D'Avorio. Si tratta di una rotta facilitata dalla vicinanza tra i due Paesi e dalla flessibilità transfrontaliera garantita dalla CEDEAO, la Comunità Economica degli Stati dell'Africa Occidentale. Il magnetismo sub-regionale esercitato dalla Costa d'Avorio è generato dall'elevata concentrazione di economie di piantagione, che attirano lavoratori soprattutto dalle aree rurali dei Paesi vicini e che contribuiscono purtroppo anche al radicamento delle pratiche di traffico di esseri umani e sfruttamento minorile.

3. Cina/Ghana. Pur non registrando dati imponenti in valore assoluto (10.000-30.000 persone), la migrazione cinese in Ghana ha un significato ragguardevole perché è una cifra dell'impegno finanziario della Cina in Africa, rivolto soprattutto al comparto infrastrutturale, efficace indicatore della cannibalizzazione di risorse cui il continente continua ad essere soggetto.

4. Etiopia/Sudafrica. Sono circa 3 milioni gli Etiopi che vivono all'estero e, di questi, molti si trovano in Sudafrica, che è il Paese dove si registra la massima concentrazione di richiedenti asilo e rifugiati alla scala dell'Africa meridionale. Il flusso coinvolge persone – tra cui numerosi minori – che fuggono da conflitti e ingiustizie sociali, molto spesso affidandosi a trafficanti di esseri umani. Tuttavia il lungo percorso rappresenta spesso il tramite verso una piccola rivoluzione di vita, dal momento che, grazie al sistema di welfare che il Sudafrica riconosce anche ai migranti, non è raro che i nuovi arrivati riescano ad inserirsi proficuamente nelle fitte e radicate reti del commercio al dettaglio di tessili economici per conto di aziende cinesi.

5. Egitto/Giordania. Sono circa 600.000 gli Egiziani che attualmente lavorano in Giordania, la quota più ampia dopo quella che si registra in Arabia Saudita, altro polo dell'immigrazione alla scala del Medio Oriente. I comparti di impiego sono principalmente quello agricolo, quello edilizio e quello dei servizi informali. L'incessante crescita demografica dell'Egitto e il rischio sociale che aumenta, di conseguenza, rappresentano le cause principali di questo flusso a corto raggio.

6. Nepal/Malesia. L'emigrazione dei Nepalesi in Malesia ha avuto avvio a partire dalla seconda metà degli anni Duemila e procede anche grazie ad accordi intergovernativi, che però affrontano fasi alterne. Si tratta di un flusso nel quale è possibile leggere la disuguaglianza e la subalternità tra un territorio marginale e interno e una economia emergente alla scala regionale.

È evidente che quelle su menzionate sono solo alcune delle traiettorie delle migrazioni che attraversano il Sud del mondo, ma sono sufficienti per poter argomentare la necessità di moltiplicare gli spazi dell'osservazione.

3. *I flussi nell'Africa Occidentale: focus sul corridoio Costa d'Avorio/Burkina Faso*

L'Africa occidentale è una regione ampia e composita, che comprende Paesi saheliani nell'interno e Paesi costieri che affacciano sull'Oceano Atlantico, Stati francofoni (come Senegal, Mali o Costa d'Avorio) accanto a Stati anglofoni (come Nigeria, Ghana o Liberia). L'area è tuttavia caratterizzata dal retaggio di una serie di legami regionali trasversali, che originano in parte dalla presenza di entità politiche precoloniali, dal nomadismo e dal commercio transahariano di alcune popolazioni (come quella degli *hausa-fulani*). Sono numerose le comunità etniche che abitano lungo il tracciato dei confini nazionali, mentre gli spostamenti transfrontalieri da parte di commercianti e pastori attraversano quotidianamente la regione. La libertà di movimento da uno Stato all'altro, senza bisogno di visti, è peraltro formalmente garantita per i 15 Paesi che fanno

parte dell'*Economic Community of West African States* (ECOWAS). L'Africa occidentale resta un'area eterogenea anche dal punto di vista economico (Niger e Sierra Leone, ad esempio, hanno redditi pro capite ben inferiori a Costa d'Avorio o Ghana) e della stabilità politica (ben maggiore in Paesi come Senegal e Ghana rispetto, ad esempio, al Mali o a zone del Nord della Nigeria).

Il corridoio migratorio che collega la Costa d'Avorio al Burkina Faso è annoverato tra i più significativi in Africa (Ferro, Mutti, 2019). Si stima che negli ultimi dieci anni venga percorso da oltre un milione di migranti ogni anno, spinti da bisogni di sopravvivenza per la bassa produttività agricola del proprio Paese, attratti dall'impiego nelle piantagioni ivoriane, nonostante l'instabilità geopolitica e i crescenti problemi di discriminazione. Dopo il Sudafrica, dove risiedono circa 3 milioni di migranti internazionali (www.oecd.org), è la Costa d'Avorio, infatti, il secondo Paese africano per presenza di cittadini non nazionali e infatti conta circa 2,5 milioni di migranti, che ammontano quasi al 10% della popolazione totale (*ibidem*). Si tratta di una destinazione privilegiata per i flussi regionali, in ragione dei livelli relativamente più elevati di sviluppo e delle opportunità economiche offerte ai lavoratori rurali degli Stati limitrofi. Le politiche migratorie del governo, che ha tradizionalmente incoraggiato le migrazioni circolari di lavoratori migranti per rispondere alle necessità di manodopera nelle piantagioni di cacao, hanno subito una stretta a partire dagli anni Novanta: l'adozione della legge sull'*ivoirité* – che contrapponeva ivoriani 'puri' e immigrati, limitando il riconoscimento dei diritti politici a questi ultimi – si è accompagnata alla diffusione di manifestazioni xenofobiche tra le comunità autoctone. La crisi politico-securitaria che ha investito il Paese tra il 2002 e il 2011 ha dato impulso a flussi di sfollati interni e a flussi in uscita di richiedenti asilo ivoriani. A dispetto di una ritrovata stabilità politica, oltre un milione di cittadini originari della Costa d'Avorio continuano a vivere fuori dal Paese e la nazionalità ivoriana resta una delle più rappresentate tra gli arrivi di migranti sulle coste mediterranee dell'Europa.

4. Conclusioni

La mobilità intra-africana (in primis verso la Costa d'Avorio) è ricondotta ad una risposta a fattori migratori di spinta (*push factors*) come strategia di sopravvivenza alla povertà, includendo sia migrazioni permanenti/di lunga durata che circolari (un paio d'anni); queste ultime coinvolgono una popolazione prevalentemente maschile, giovane, poco istruita e di origine rurale. Diversamente, la migrazione intercontinentale presenta altri caratteri socioeconomici e culturali: più alto livello di alfabetizzazione e scolarità, coinvolgimento di nuclei familiari e gruppi relativamente benestanti da un punto di vista socioeconomico dove la migrazione verso l'Europa risulta una strategia di ricerca di aumentato benessere e ricchezza (Ferro, Mutti, 2019). Maggiori risorse sociali ed economiche sono necessarie per raggiungere il Nord del mondo e questo rafforza la necessità di rivolgere più sistematicamente lo sguardo ai flussi che avvengono tra Paesi del Sud del mondo.

Attualmente, infatti, la manifestazione più evidente dei cambiamenti nei fenomeni migratori è proprio l'intensificazione della migrazione Sud-Sud, che porta con sé la profonda trasformazione del profilo demografico della società globale. La popolazione mondiale si approssima a raggiungere gli 8 miliardi di persone: la maggior parte di queste vivono nei Paesi del Sud del mondo, soprattutto in Paesi poveri – in larga parte asiatici e africani – la cui popolazione cresce incessantemente. L'irrobustimento dei flussi migratori all'interno del Sud globale ci consegna uno scenario nel quale la scelta migratoria più frequente tra chi lascia un Paese del Sud è quella di stabilirsi in un altro Paese del Sud. Questo basta a riconsiderare la necessità di decostruire la narrazione dell'esodo dal Sud al Nord del mondo, osservando, per esempio, che nell'Africa occidentale, descritta dai più come una fonte di migrazione irregolare verso l'Europa, circa il 64% dei migranti si sposta verso un'altra destinazione dello stesso quadrante, come il Gabon o la Guinea Equatoriale. Non conoscere queste nuove rotte – alcune delle quali sono peraltro consolidate da tempo – significa com-

riere scelte inadeguate, come ad esempio le politiche di esternalizzazione dei confini dell'Unione Europea. Esse si basano, infatti, sul presupposto che tutti i flussi che originano nell'Africa occidentale si dirigano verso l'Europa e, di conseguenza, si pongono l'obiettivo di limitare la mobilità oltre quel territorio.

Irrigidire lo sguardo sulle migrazioni in arrivo dai Paesi del Sud, inoltre, non permette di leggere i fenomeni economici, politici e sociali che generano, al contrario, le migrazioni tra i Paesi che grossolanamente vengono appiattiti come se fossero un grande unitario bacino di partenza, dove invece la mobilità migratoria è conseguenza diretta della crisi climatica, dell'insicurezza alimentare e delle asimmetrie sociali.

Il decentramento dell'angolo visuale è, quantomai, urgente e doveroso, vista anche la mole di dati e studi a disposizione che dovrebbero convincere al cambio di visione e innescare una inversione narrativa finalizzata ad influenzare a cascata le scelte politiche, le normative sull'immigrazione, l'opinione pubblica.

Bibliografia

- AMATO F., “Dal Sud del Sahara verso il Mediterraneo: un esempio di lettura transcalare delle migrazioni internazionali”, PETRARCA V. (a cura), *Dal Sud al Sud. Dinamismi migratori africani, Meridione Sud e Nord del Mondo*, 10(2010), 2, pp. 51-70.
- AMATO F., *Il Niger e la sfida delle migrazioni internazionali. Una ricerca sul campo su mobilità umana, sindacato e società civile*, Bologna, Editrice Socialmente, 2020.
- AMATO F., IOCCHI A., “Migrazioni e nuove centralità fra le sabbie del Niger”, *Geotema*, Supplemento 2019, pp. 116-128.
- DE HAAS H., CASTLES S., MILLER M.J., *The age of migration: international population movements in the modern world*, Londra, Bloomsbury Publishing PLC, 2019.
- FERRO A., MUTTI V., *Indagine sulla diaspora burkinabè in Italia: l'associazionismo e le sue relazioni transnazionali*, Rapporto di ricerca, Roma, CeSPI, 2019.
- MITLIN D., SATTERTHWAITTE D., *Urban poverty in the Global South. Scale and nature*, Londra - New York, Routledge, 2013.
- SAMERS M., *Migrazioni*, Roma, Carocci, 2012.
- WITHOL DE WENDEN C., *Le nuove migrazioni. Luoghi, uomini, politiche*, Bologna, Pàtron, 2016.

Sitografia

The Global Migration Data Portal (IOM)
www.migrationdataportal.org

Istituto per gli Studi di Politica Internazionale
www.ispionline.it

Migration for Development & Equality
www.mideq.org

Organisation for Economic Co-operation and Development
www.oecd.org

The United Nations Department of Economic and Social Affairs
www.undesa.it

Resumen

En la “era de las migraciones” la mirada se centra a menudo en los flujos que se dirigen hacia el Norte desde el Sur del mundo. Esta es una brecha que nos impide observar los fenómenos migratorios como hechos verdaderamente globales. Este artículo ofrece un panorama de las principales trayectorias migratorias consolidadas entre los países del Sur Global.

Palabras clave: migraciones, Sur, fronteras

Résumé

À l’ère des migrations», le regard se concentre sur les fleuves qui se dirigent vers le nord depuis le sud du monde. C’est une lacune qui nous empêche d’observer les phénomènes migratoires car ils sont véritablement globaux. Cet article offre un panorama des principales trajectoires migratoires consolidées entre les pays du Sud à l’échelle mondiale.

Mots-clés: migrations, Sud, frontières

Studi e Ricerche socio-territoriali ha periodicità semestrale ed è disponibile gratuitamente *on line* sul sito www.studiericerche.org

I contributi volontari dei sostenitori sono impiegati esclusivamente per le finalità statutarie.

Se apprezzate il nostro lavoro, aiutateci con una donazione di qualsiasi importo.

Ai sensi dell'art. 14 D.L. 35/2005 e L. 156/2005, l'importo della donazione è deducibile ai fini fiscali.

Forma di pagamento accettata:

Bonifico Bancario: IBAN IT29 P030 6903 4871 0000 0003 045 intestato a Castiello Nicolino, **indicando chiaramente la causale.**

La stampa della Rivista è resa possibile dalle donazioni di Enti e di privati cittadini.

SOMMARIO

Andrea Stucchi, <i>La riconversione delle infrastrutture ferroviarie dismesse: il caso della ferrovia Brescia - Iseo - Edolo</i>	3
Maria Vittoria Lucarno, <i>Sviluppo turistico e confini pandemici: nuove pratiche nelle relazioni tra twin town nella Lapponia finno-svedese</i>	67
Francesca Sorrentini, <i>Le attività sportive all'aperto come risorsa per lo sviluppo sostenibile del territorio</i>	95
Guido Lucarno - Luca Farina, <i>L'isola che non c'è: il curioso caso dell'Isola Ferdinanda tra accrezione mancata e dispute sul possesso</i>	121
Nadia Matarazzo, <i>Le migrazioni contemporanee: i flussi Sud-Sud</i>	145

In copertina: Il traliccio a forma di cuore, posto sul confine finno-svedese, materializza il naturale sentimento dei popoli basato sull'amore e sulla convivenza pacifica; peccato che alcuni governati fanno valere la ragion di stato sul comune sentire della gente e vedono nel confine una barriera che contiene il proprio "dominio".

Foto: Maria Vittoria Lucarno