

LE SFIDE DELLA RIPRESA TURISTICA

Esperti e operatori
del settore a confronto

A cura di

Matteo Colleoni e Monica Bernardi



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

LE SFIDE DELLA RIPRESA TURISTICA

Esperti e operatori
del settore a confronto

A cura di
Matteo Colleoni e Monica Bernardi

FrancoAngeli 

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore ed è pubblicata in versione digitale con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Introduzione, di *Matteo Colleoni e Monica Bernardi* pag. 9

Le sfide del sistema ricettivo

Introduzione alla sessione “Le sfide dei sistemi ricettivi”, di *Giorgio de Pascale* » 19

1. Dal buio del lockdown alla luce di una faticosa ripresa, di *Maria Carmela Colaiacovo* » 22

2. Una grande catena non perde la determinazione e sa dove andare, di *Marco Gilardi* » 27

3. Una rinnovata ospitalità per affrontare in modo proattivo la sfida della ripresa post-Covid nel turismo, di *Magda Antonioli Corigliano* » 32

4. Quale futuro per il sistema ricettivo?, di *Lorenzo Bagnoli* » 40

Le sfide dei sistemi turistici

Introduzione alla sessione “Le sfide dei sistemi turistici”, di *Nicolò Costa* » 45

1. Un nuovo Piano Turistico Nazionale per essere più presenti in Europa e nel mondo, di *Giorgio Palmucci* » 49

2. L’approccio dei flussi e implicazioni per il destination marketing e management, di *Pietro Beritelli* » 51

- | | |
|--|---------|
| 3. La dinamica dei flussi turistici nel dopo Covid-19, di Raffaele Rio | pag. 62 |
| 4. Comprendere lo scenario di rischio e di sicurezza post-crisi: una nuova era del sistema turistico, di Fabio Corbisiero | » 68 |
| 5. Quale futuro per i sistemi turistici?, di Adriano Biella | » 82 |

Le sfide della mobilità e dei trasporti

- | | |
|--|-------|
| Introduzione alla sessione “Le sfide della mobilità e dei trasporti”, di Matteo Colleoni | » 87 |
| 1. I sistemi portuali e le attività croceristiche, di Stefano Ricci | » 92 |
| 2. La ripresa turistica viaggia su un sistema ferroviario veloce, connesso e sostenibile, di Alberto Fiorillo | » 97 |
| 3. Una normativa efficace dell’attività aeroportuale consentirà di raggiungere gli obiettivi di crescita del traffico aereo e conseguentemente del turismo nazionale e internazionale?, di Franco D’Amico | » 103 |
| 4. Quale futuro per la mobilità e i trasporti?, di Tomaso Pompili | » 110 |

Le sfide dei nuovi turismi

- | | |
|---|-------|
| Introduzione alla sessione “Le sfide dei nuovi turismi”, di Ezio Marra | » 115 |
| 1. Noi siamo ciò che mangiamo e mangiamo quello che desideriamo conoscere, di Roberta Garibaldi | » 126 |
| 2. Torino e l’anello ciclabile di AbbracciaTO: un itinerario di turismo urbano come occasione per un progetto di territorio, di Andrea Rolando | » 128 |

3. **Post-Covid, le nuove sfide del turismo responsabile**, di *Maurizio Davolio* pag. 139
4. **Quale futuro per i nuovi turismi?**, di *Monica Bernardi e Nunzia Borrelli* » 143

Le sfide della digitalizzazione

- Introduzione alla sessione “Le sfide della digitalizzazione”**, di *Giulia Eremita* » 149
1. **Riprogettare i processi aziendali nel turismo attraverso l’innovazione digitale**, di *Eleonora Lorenzini* » 156
2. **Un nuovo MICE senza timore della lontananza e con nuove certezze di vicinanza attraverso i processi di digitalizzazione?**, di *Gianluca Scavo* » 160
3. **Per un turismo della cultura che riscopra sempre più velocemente l’arte e la bellezza anche col sostegno dell’innovazione digitale**, di *Stefano Karadjov* » 163
4. **Quale futuro per la digitalizzazione nel turismo?**, di *Monica Bernardi* » 166

Le sfide del mercato del lavoro

- Introduzione alla sessione “Le sfide del mercato del lavoro”**, di *Rossana Galdini* » 173
1. **Soluzioni di buona flessibilità per la ripresa**, di *Maria Raffaella Caprioglio* » 184
2. **Contrattazione nazionale e aziendale nel dopo Covid**, di *Marina Lalli* » 186
3. **Quale futuro per il lavoro nel turismo?**, di *Tullio Romita* » 189

Introduzione

di *Matteo Colleoni*¹ e *Monica Bernardi*²

Il volume che qui presentiamo raccoglie gli interventi di esperti e professionisti del settore turistico che si sono incontrati in occasione del Convegno nazionale “Le sfide della ripresa turistica” che si è tenuto il 6 luglio 2021. Il Convegno è stato organizzato nell’ambito delle attività del Corso di Studi in Scienze del Turismo e Comunità Locale del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell’Università degli Studi di Milano-Bicocca, in collaborazione con il CEMTET, il Centro studi e ricerca che da diversi anni promuove e realizza attività di supporto alle imprese e alla pubblica amministrazione sul turismo, la mobilità e il territorio.

Prima di entrare nel merito dei contenuti va anticipata una nota sull’organizzazione della giornata di studi. Il Convegno si è articolato in sei sessioni tematiche in successione, ciascuna delle quali specificatamente dedicata ad una delle sfide che il comparto turistico si trova a dover affrontare a seguito della crisi pandemica: nel sistema ricettivo, nei sistemi turistici, nel settore della mobilità e dei trasporti, nei nuovi turismi emergenti, nell’ambito trasversale della digitalizzazione e, infine, nel mercato del lavoro. Ogni sessione, presieduta da un moderatore, ha visto l’alternarsi delle relazioni di tre o quattro esperti e/o professionisti e si è conclusa con il commento di uno o due *discussant*.

¹ Professore Ordinario del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove insegna Fondamenti dei sistemi turistici e Politiche Urbane. Delegato della Rettrice per la Sostenibilità. Coordinatore del RUS Mobility working group – “University and governance of sustainable mobility” e del Centro CEMTET (Centro di Studi e Ricerca su Mobilità, Turismo e Territorio) sempre dell’Università degli Studi di Milano-Bicocca.

² Ricercatrice del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove insegna Turismo Urbano; membro del Centro CEMTET.

Ad aprire il Convegno sono state le parole del Ministro del Turismo Massimo Garavaglia che ha posto attenzione sul cambiamento avvenuto nel mondo del turismo e sugli ulteriori mutamenti in atto, trasformazioni che implicano e richiedono la capacità di dare risposte celeri ed appropriate. In Italia e in Europa i segnali di una rapida risposta sono già visibili, dall'introduzione del *green pass*, che ha rappresentato uno strumento di certificazione idoneo a garantire la riapertura delle attività turistiche e commerciali, agli ingenti finanziamenti per sostenere il comparto. Il Ministro ha sottolineato l'importanza della giornata di studi, proposta in un momento in cui occorre promuovere il confronto con le istituzioni scientifiche e con il mondo delle professioni sulle misure e sugli interventi più efficaci per rispondere alla crisi. Le riflessioni raccolte in questo volume rappresentano pertanto utili spunti per ripensare le iniziative, affinare le *policies* e sostenere l'industria del turismo: dalla digitalizzazione, all'agroalimentare, alla finanza per sostenere interamente la filiera.

Il Rettore Vicario Marco Orlandi, intervenuto in rappresentanza dell'Ateneo, ha ricordato l'impegno dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca nella ricerca e nella formazione nel settore turistico, con i corsi di studi in Scienze del Turismo triennali e magistrali, ma anche con i master, la ricerca e le collaborazioni che da diversi anni l'Ateneo intrattiene con le imprese e con le organizzazioni del turismo.

In tal senso, il Direttore del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, nonché Prorettore al Territorio, Giampaolo Nuvolati ha evidenziato quanto i rapporti con il territorio, in termini di valorizzazione, identità e sostenibilità, siano sempre stati e rimangano ancora oggi elementi cruciali di attenzione dell'Università anche in chiave turistica. L'importanza sociale del turismo, oltre che economica e ambientale, si lega al mutamento della società e degli stili di vita. Nel suo intervento il Prorettore ha ricordato l'eccezionalità e la novità della contemporaneità per il turismo, in una fase come quella attuale nella quale il turismo e la vita quotidiana si intrecciano molto più che in passato, lo *smart-working* apre alla possibilità di trascorre più tempo in altre località e il turismo si lega sempre più a nuove forme di lavoro. Dal punto di vista degli stili di vita, e del modo in cui questi si intersecano con le nuove forme di turismo, si aprono quindi nuovi e sempre più importanti ambiti di studio, ricerca e riflessione, ma anche di sviluppo economico. È proprio la segmentazione degli stili di vita a dover essere considerata in questa fase di ripartenza; se riconosciuta essa consente di ripensare il turismo in forme nuove, più rispondenti alla fase attuale. Non ci troviamo più di fronte ad un

turismo di massa, ma sempre più ad un turismo che ha tante forme e modalità e nel quale il tempo del lavoro e il tempo libero si legano più di quanto non lo fossero nel Novecento. Le conseguenze della pandemia e della redistribuzione delle attività sul territorio, la tensione a tornare nelle aree interne, complice anche lo *smart-working*, rendono turistiche aree che in passato non lo erano aprendo ad una epifania anche della nostra disciplina, la sociologia, chiamata a ripensare complessivamente il tema della qualità della vita.

Le sollecitazioni del Ministro, del Rettore Vicario e del pro Rettore al Territorio sono riprese dal Presidente del Corso di Studi in Scienze del Turismo e Comunità Locale, Matteo Colleoni, per ricordare che viene proposto un Convegno dedicato non tanto al tema della crisi e delle sue conseguenze quanto a quello della ripresa turistica attraverso un confronto tra esperti e professionisti che a vario titolo si occupano di turismo nel nostro Paese. Sono diversi i motivi che sottendono questa decisione. Innanzitutto il fatto che al tema della crisi, e delle sue conseguenze sul turismo, siano già stati dedicati molti convegni e giornate di studio. L'obiettivo di uscire dalla crisi richiede un cambio di sguardo, una nuova attenzione alle modalità, ai tempi, alle pratiche e alle *policy* necessarie per stimolare positivamente i diversi settori che compongono il sistema turistico nazionale. Il riferimento al sistema turistico nazionale non è casuale ma esito della convinzione che per uscire dalla crisi e avviare una ripresa occorra guardare al sistema turistico nel suo insieme e non solo ai singoli settori economici che lo compongono. Il sistema turistico, come noto, comprende tre aree: quella in cui si forma la domanda turistica (l'area di origine), l'area della destinazione, in cui sono collocate le attrazioni turistiche e le aree di transito, il sistema complesso che include la mobilità e i trasporti che rappresentano le reti e i punti connettori tra aree di origine e di destinazione. Poiché è in queste tre aree che sono posti i diversi settori economici che compongono il sistema turistico (e i rispettivi mercati del lavoro), la prima sfida concettuale e operativa che si pone all'approfondimento del dibattito del Convegno è quella di guardare al sistema turistico nazionale nel suo complesso. Intervenire nelle diverse aree che lo compongono vuol dire porre attenzione ai processi di formazione e di incontro della domanda e dell'offerta turistica, un'attenzione che dovrebbe essere normalmente posta a queste dimensioni ma che assume una particolare rilevanza in questa fase connotata da bassa domanda e da una forte crisi dell'offerta. È necessario intervenire quindi su tutte le dimensioni del sistema per governare il processo di ripresa, laddove il riferimento al governo chiama inevitabilmente in causa il sistema pubblico e quindi il mondo delle politiche turistiche, ma anche il

sistema variegato e complesso delle imprese e delle organizzazioni turistiche.

L'attenzione al sistema turistico italiano trova poi spiegazione nel fatto che, come noto, ogni sistema ha specificità che richiedono una capacità di lettura attenta alle caratteristiche e alle risorse dei diversi territori. Anche rispetto agli impatti della pandemia è necessario quindi adottare la stessa lente di lettura, considerato che Paesi diversi, con risorse diverse e peculiari caratteristiche sociali, culturali, etniche, religiose, oltre che economiche e ambientali, stanno rispondendo alla crisi in modo differente.

Una pluralità del sistema turistico italiano che, a nostro avviso, è ben rappresentata dalle sei sessioni tematiche in cui si articola il Convegno, del quale nel volume si riportano in sintesi i risultati. Sei sessioni che introducono altrettante tematiche specifiche indicative della ricchezza, pluralità di contenuti, voci e appartenenze che consentono di analizzare il sistema turistico nazionale e le aree di cui si compone.

La prima sessione è dedicata al sistema ricettivo che, insieme ai trasporti, è stato quello più colpito dalla crisi turistica. La crisi della domanda, durante la fase acuta della pandemia, ha richiesto di guardare alla ricettività quale elemento centrale della destinazione turistica e di considerare con particolare attenzione gli elementi di debolezza del sistema ricettivo nazionale. Questi ultimi si legano alla nota frammentarietà della proprietà, alla scarsa presenza di grandi catene alberghiere, alla debolezza e alla necessità di rafforzare il settore extra-alberghiero. Tutti elementi che, per quanto noti anche prima della pandemia, si sono manifestati con più evidenza durante questa crisi e che richiedono di essere affrontati con più attenzione e migliorati. Nella sessione si prova a rispondere alle seguenti domande: quali prospettive si aprono per il sistema ricettivo italiano dopo la pandemia? Quali criticità devono essere nuovamente affrontate e quali opportunità essere colte?

La seconda sessione riguarda i sistemi turistici. Come anticipato, essi rappresentano l'oggetto di primaria attenzione delle politiche turistiche ponendo a sintesi i diversi elementi che compongono il sistema. Innanzitutto quelli socio-economici che sottostanno alla domanda e poi quelli strutturali e sovrastrutturali che con le attrazioni formano le destinazioni. Troppo spesso si è parlato, senza trovare soluzioni, di crisi delle destinazioni causate non tanto dal fatto che in Italia manchino le attrazioni, quanto piuttosto dalla debolezza dei servizi diretti ed indiretti che consentono di accedere e di fare un uso corretto delle risorse turistiche. Su questo si concentra la sessione tematica che prova a rispondere ad una domanda complessa: il dopo pandemia

registrerà solo un incremento di concorrenza per mantenere le quote di mercato turistico dei singoli paesi europei o, sulla base delle esperienze maturate per contrastare la pandemia, potrà rappresentare anche un'opportunità per avanzare nuove proposte al resto del mondo da realizzare con collaborazioni pubblico-privato?

La terza sessione riprende il tema degli elementi di debolezza dei servizi strutturali e sovrastrutturali che consentono di rafforzare le destinazioni, concentrandosi però sul comparto della mobilità e dei trasporti. Negli anni passati è cresciuta la consapevolezza dell'importanza di pianificare i trasporti e la mobilità in modo unitario e congiunto con la pianificazione dello sviluppo turistico. In tal senso non si può non ricordare l'importante *Piano straordinario per la mobilità turistica del 2017-2022*, in cui, per la prima volta, si è proposto una pianificazione integrata del sistema dei trasporti e del sistema turistico. Come si evince dai contributi presentati nella sessione, prestare attenzione al tema della mobilità è di centrale importanza per la ripresa turistica, essendo i trasporti, nella loro accezione di reti, nodi e vettori, lo strumento per connettere le aree di origine con le aree di destinazione attraverso le aree di transito. Questo è particolarmente vero in un Paese come l'Italia, la cui morfologia e collocazione in Europa e nel Mediterraneo rappresentano contemporaneamente elementi di vantaggio e di svantaggio per i collegamenti stradali, marittimi, aerei e ferroviari. Inoltre, i trasporti e la mobilità rappresentano una risorsa turistica in sé, avendo il viaggio un valore intrinseco che è dato dal tipo e dalla qualità del modo in cui ci si sposta ma anche dal piacere dello spostamento, della vista e delle destinazioni intermedie e finali. Quali prospettive si aprono quindi per il miglior utilizzo dei collegamenti di trasporto nel nostro Paese? Come è possibile, poi, promuovere una migliore integrazione tra le modalità di trasporto a fini turistici maggiormente rispettosa dei nuovi obiettivi di sostenibilità?

La quarta sessione riflette sulle nuove forme di turismo emerse o in corso di sviluppo che hanno visto un significativo rafforzamento a seguito della pandemia. Come noto, nel corso degli ultimi due anni si è parlato molto di turismo di prossimità al fine di prevenire viaggi associati a destinazioni distanti e a luoghi e mezzi di trasporto eccessivamente affollati. Si è parlato molto di turismo sostenibile e responsabile, attento alla tutela delle risorse turistiche e sociali, economiche ed ambientali, anche sulla scorta dell'importante dibattito in corso sull'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e sui diciassette obiettivi di sviluppo sostenibile. Così come si è molto dibattuto di turismo lento, sia in termini di permanenza presso le destinazioni, sia con attenzione

alle condizioni di accesso, ad esempio attraverso percorsi ciclo pedonali. Il tema dei nuovi turismi affrontato in questa sessione porta quindi l'attenzione sulle risorse del territorio, quelle enogastronomiche, spesso a chilometro ridotto, e quelle artistico-culturali, fortunatamente molto diffuse nel nostro Paese e prossime alle aree di origine. Nella sessione si prova quindi a rispondere alle seguenti domande: quali nuovi turismi sorti prima della pandemia ritorneranno ad essere sperimentati rafforzando la loro presenza? La preziosa risorsa dell'enogastronomia sarà la prima a ridare slancio al settore e a richiamare l'attenzione degli amanti del cibo e dei vini del nostro Paese? Il turismo lento e di prossimità diventerà turismo a tutti gli effetti? Che fisionomia assumerà il turismo culturale al fine di continuare ad illuminare "i luoghi dell'anima" del nostro Paese? Il turismo diventerà sempre più responsabile?

Un altro tema fortemente dibattuto in questa fase di crisi è stato quello dell'uso delle risorse informatiche e quindi il tema della digitalizzazione. La quinta sessione si concentra sull'argomento, considerata la crescente attenzione e la veloce accelerazione d'uso delle relative applicazioni durante la fase pandemica. L'impossibilità di accedere di persona ai servizi di intermediazione o/e alle destinazioni turistiche ha spinto verso un uso più consistente del digitale, sia sul lato della domanda che dell'offerta. Questo ha portato ad un maggior riconoscimento nel sistema turistico - nella sua gestione, in chiave di intermediazione, ma anche nel comparto ricettivo e congressuale -, dell'importanza delle tecnologie e dell'innovazione digitale. In questa sessione i contributi riflettono sulla capacità o meno del digitale di fornire ulteriori strumenti per superare le difficoltà della ripresa e vincere la sfida post pandemica.

L'ultima sessione si è infine concentrata sull'importante tema del mercato del lavoro. Si tratta di uno dei settori più colpiti dalla crisi che richiede particolare attenzione per sostenere la ripresa. Le conseguenze drammatiche della crisi sulle imprese si sono accompagnate a pesanti situazioni di disagio economico e sociale per lavoratrici e lavoratori, specialmente per le donne e i giovani. La chiusura di molte imprese ed il conseguente aumento della disoccupazione nel settore turistico richiama l'attenzione verso nuovi temi, come le nuove forme di contrattazione collettiva e le condizioni per garantire equità di assunzione e di trattamento per le imprese e per i lavoratori che vi lavorano e vi lavoreranno nella fase post-pandemica. Quali iniziative e strumenti contrattuali saranno necessari per ripartire? Quali nuovi spazi dovranno essere esplorati?

In conclusione, in una recente pubblicazione, il noto studioso inglese Peter Adey sosteneva che negli attuali sistemi globali, compresi quelli turistici, organizzati sul presupposto dell'elevata mobilità di persone e merci, le crisi sono diventate un elemento strutturale e ricorrente. Lo abbiamo visto nel corso degli ultimi vent'anni in svariate occasioni: a seguito della crisi economico-finanziaria del 2007/2008, che ha portato ad un calo drastico della domanda turistica, ma anche in occasione dei diversi attacchi terroristici che hanno cambiato le regole della mobilità internazionale, dal crollo delle Torri gemelle del 2001 agli attentati di Madrid nel 2004, Beslan nel 2005, Londra nel 2011, Oslo nel 2015, Parigi, Mali, Mar Rosso e Tunisi nel 2016 e poi Nizza e Berlino. A nostro avviso è fondamentale introdurre interventi che sappiano contemplare il rischio fra gli elementi strutturali dei sistemi turistici ed utilizzare le risorse del sistema quali elementi di controllo e risoluzione delle emergenze al fine di rispondere agli obiettivi di ripresa della domanda e dell'offerta turistica.

2. Torino e l'anello ciclabile di AbbracciaTO: un itinerario di turismo urbano come occasione per un progetto di territorio

di *Andrea Rolando*¹

Turismo e urbanistica

L'urbanistica, materia che si occupa dello sviluppo organico dei luoghi abitati e del loro rapporto con il paesaggio, è sempre più interessata dalle questioni relative al tema del turismo, fattore fondamentale nella gestione e progettazione dei territori, in quanto è una sorta di catalizzatore, di agente che riesce a far sì che la città stessa sia vista con occhi nuovi. Grazie a questo sguardo, attraverso una duplice prospettiva, la città riesce ad integrare meglio le esigenze degli abitanti "permanenti" (gli *insiders*, coloro che portano gli interessi dei territori dall'interno) con quelle degli abitanti "temporanei" (gli *outsiders*) che cercano, anche se in modo sporadico, la stessa qualità dello spazio pubblico, occasioni di interesse culturale, servizi efficienti. Oltre alle questioni tecniche e disciplinari, merita specificare che il tema del turismo urbano, già all'attenzione di molti, si è rivelata ancora più evidente dopo l'emergenza pandemica, che ha lasciato anche qualche eredità positiva, producendo interessanti casi di innovazione nelle pratiche di turismo attivo, di prossimità e della conoscenza in molte città italiane.

¹ Professore Ordinario di Architettura e Studi Urbani presso il Politecnico di Milano; docente di Architettura presso Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Turismo urbano e bicicletta, a Milano e a Torino: uno sguardo diverso sulla città esistente

In questo ambito, l'esperienza di riferimento è quella di AbbracciaMI, un progetto promosso da Marco Mazzei e Milano Bicycle Coalition nell'ambito del progetto "La Città Intorno". Si tratta sostanzialmente di un itinerario ciclabile sviluppato ad anello intorno alla città di Milano, che utilizza e collega tracciati e spazi già esistenti, facendo scoprire luoghi anche insoliti ed inaspettati.

Sulla scorta del caso di Milano, abbiamo pensato che fosse interessante studiare il format che era stato proposto e realizzato, provando a realizzarlo in un altro contesto, scegliendo per questo Torino e sviluppando il progetto AbbracciaTO. Uno sguardo di confronto simmetrico, un doppio punto di osservazione su due città grandi che riverberano in un contesto anche geografico più ampio, che è stata l'occasione per fissare alcuni modi di vedere la città (ma anche le relazioni tra queste due città), tra usi consueti e innovazione legata ad iniziative di *turismo attivo, lento e sostenibile*, con una particolare attenzione a quello che si definisce *turismo di prossimità*.

Se ci poniamo con attenzione ad osservare i luoghi più prossimi e li consideriamo come pagine di un libro da leggere con attenzione, ecco che si possono mettere le basi per sviluppare un vero e proprio *turismo dell'apprendimento*. Una forma di relazione con i luoghi particolarmente significativa, perché ci porta a conoscere, anche attraverso l'esplorazione e la scoperta, i luoghi che ci circondano, che ci sono già famigliari e che tuttavia possono essere visti con occhi nuovi. Questo atteggiamento sviluppa un elemento di partenza per lo sviluppo di qualsiasi attività turistica, cioè il senso di appartenenza ai luoghi *in primis* da parte degli stessi abitanti: un sentimento di cura e affetto per il territorio che abitiamo, anche al fine di promuoverlo nei confronti di possibili visitatori. Certo, in qualche caso è necessario che ci sia un occhio esterno, quello dell'*outsider* che fa scoprire, che letteralmente svela, il valore dei territori. In questo senso, l'esempio che tutti conosciamo è quello del paesaggio delle Alpi, che solo quando è diventato il *playground* dei turisti inglesi, allora ha acquisito anche questo valore turistico che altrimenti forse non sarebbe mai nato.

Su queste premesse, il periodo della pandemia ha reso tutti più attenti, consapevoli, capaci di sfruttare al meglio lo spazio di prossimità, cercando di dilatare il *playground* che avevamo a disposizione, ma anche cercando di andare oltre lo spazio turistico tradizionale, esplorando strade insolite, quelle

off the beaten tracks. Esplorare, scoprire, sorprendersi anche nel quotidiano. In questo contributo si propone quindi un ragionamento basato su alcune azioni molto concrete.

La prima finalizzata alla individuazione dei luoghi di interesse, ma non solo attraverso il web, con le informazioni e le mappe digitali, cosa che è pure importante, ma cercando proprio di prefigurare, di immaginare, poi di esplorare e rappresentare, in modo del tutto analogico, mappe di territori meno esplorati, alla ricerca di figure territoriali inedite, che potessero contribuire a costruire una sorta di nuova geografia mentale di luoghi già noti.

Una seconda questione, sempre legata alla scelta dei luoghi, riguarda il valore degli spazi aperti in generale come risorsa per la qualità della vita, soprattutto se intesi come luoghi di pausa, di bassa densità. Tutti quegli spazi “tra” gli elementi del territorio. Un territorio che è visto come un sistema a rete, fatto di connessioni che determinano nodi, punti di concentrazione di interesse verso i quali tendere, oppure *hub*, dai quali partire per nuove destinazioni.

Una terza considerazione riguarda il tema dell’intermodalità, nel senso di usare diversi modi per muoverci nel territorio e per estendere il nostro playground. La bicicletta va bene per muoversi entro un raggio più ampio, ci consente di esplorare un territorio più ampio, ma questa potrebbe essere integrata anche al sistema di trasporto pubblico locale su ferro. Questo approccio multimodale ci renderebbe più consapevoli che l’esperienza del viaggio potrebbe essere estesa anche agli spostamenti quotidiani: non esiste motivo per cui il nostro viaggiare, che sia per ragioni di necessità o per ragioni di piacere, non debba essere fatto al meglio delle condizioni spaziali e ambientali, con il miglior comfort possibile.

Un ulteriore aspetto è quello della *digitalizzazione*: il rapporto tra esperienza diretta, ciò che si fa effettivamente nel territorio e come lo si condivide nella sfera sociale sempre più profondamente digitalizzata. In questo senso, attivando una condivisione digitale a partire dalla esperienza diretta di un luogo, e cioè condividendo sui social network informazioni georiferite, si realizza una sorta di estensione della rete di internet, che dalla sfera dei luoghi virtuali, si estende sempre più nello spazio reale. Letteralmente, in *analogia* con l’Internet delle cose, ormai disponibile a tutti nello spazio domestico tra oggetti che comunicano con la rete, possiamo pensare di applicare quel tipo di connessione anche agli spazi del turismo, facendo in modo che trasmettano non solo dati, ma anche informazioni, che consentano di approfondire la conoscenza dei luoghi stessi. In questo ambito è evidente il tema

del tracking, e cioè della condivisione di percorsi (anche turistici, in particolare per le esperienze di turismo attivo, si pensi ad app come Strava e Komoot, sempre più integrati con le logiche di condivisione di altri social network) in relazione a diversi modi di praticare turismo attivo.

In questo modo, le relazioni georiferite, tra luogo e persona diventano importanti, tanto quanto lo sono le relazioni tra persona e persona nei social network come Facebook o Instagram. Non sono più solo le persone, e le relazioni sociali, ma anche i luoghi stessi che diventano veri e propri attivatori del territorio. Questo fatto è ancora più evidente con l'integrazione dei servizi geo-localizzati, che sono sempre più diffusi in una dimensione ampia. Estendendo la dimensione domestica della casa, della domotica e dell'internet delle cose alla dimensione territoriale dell'internet dei luoghi: dalla *smart home*, alla *smart city* fino alla *smart region*.

Un'ultima questione che abbiamo compreso riguarda come abbiamo riscoperto non soltanto il quartiere sotto casa, ma anche luoghi cosiddetti di margine, che sono un po' i limiti della città, che si sono consolidati quali luoghi di cerniera, dai quali affacciarsi verso un paesaggio più ampio.

I luoghi di AbbracciaTO come occasione per un progetto di territorio

In sintesi queste sono le condizioni che hanno portato a tradurre il progetto di AbbracciaMI, adattandolo alle specificità della città di Torino. In particolare, è stata individuata una fascia di spazi tutti chiusi all'interno del Comune di Torino, che consentissero al tempo stesso di abbracciare la città percorrendone i bordi, ma anche di aprire almeno lo sguardo verso il paesaggio esterno. È stato applicato un filtro che consentisse di avere uno sguardo nuovo su luoghi già conosciuti. Una questione nota, e per quanto riguarda Torino, merita citare quanto scriveva il Grossi nel 1790, in una guida sulle cascine e le vigne del territorio di Torino, dove si diceva testualmente “onde ne avviene, che mentre ci tratteniamo a considerare i paesi lontani, ignoriamo intanto ciò che utilmente sapersi dovrebbe in ordine ai paesi nei quali soggiorniamo”.

Per Torino, la relazione tra città e paesaggio costituisce davvero una struttura genetica, che ne definisce la forma stessa: le regge, le delizie di Stupinigi, di Venaria, di Rivoli, sono in relazione diretta con il paesaggio naturale dei fiumi e con quello artificiale dei grandi viali che le collegavano al centro, creando un insieme strettamente interconnesso. L'itinerario di AbbracciaTO

segue così gli elementi principali della geografia della città, i suoi quattro fiumi: il Po, naturalmente, ma anche la Dora verso Rivoli, la Stura che arriva alla Venaria, lungo Sangone verso Stupinigi. Elementi geografici lineari, che conducono ai luoghi esterni alla città, da raggiungere concretamente, percorrendone le sponde, oppure anche solo visivamente, senza toccarli, come per Superga e Rivoli, allineati secondo l'asse di corso Francia. Oltre agli elementi lineari come fiumi e grandi viali, sono poi toccati numerosi nodi, che costituiscono veri e propri siti, che possiamo toccare per acquisire non solo maggiori informazioni, ma una vera e propria conoscenza situata relativa ai caratteri strutturali e alla forma della città.

Quindi è importante considerare attentamente le diverse dimensioni della città, in modo che non venga vista come un oggetto chiuso nei suoi confini amministrativi. La scala metropolitana della città, anche in senso di territorio amministrato è stato un problema nel periodo di *lock down* del Covid-19. Soprattutto considerando che proprio intorno e fuori dalla città ci sono grandi spazi aperti che avrebbero contribuito a distribuire meglio le persone, creando meno occasioni di concentrazione. In sintesi, è importante un approccio multiscalare, che consideri, in modo efficiente la dimensione urbana, metropolitana e regionale.

In questo contesto territoriale, una sorta di grande spazio di relazione, le intersezioni tra le varie direttrici hanno fornito l'occasione per definire luoghi, nodi che appartengono a sistemi di reti di relazioni materiali e immateriali.

Se vedessimo in successioni le immagini prese lungo l'anello di AbbracciaTO, vedremmo una rappresentazione, se vogliamo, topologica della città, dove tutti i luoghi sono effettivamente collocati nella loro giusta sequenza, allineati lungo un cerchio più grande che è l'anello che circonda la città stando all'interno dei confini: una sorta di collana che connette spazi aperti, innanzitutto, quindi parchi urbani che sono già considerati parte della geografia della città, ma che sono anche considerati ciascuno come un'isola a sé stante. Ogni elemento lineare di connessione è stato considerato: lungo le sponde dei fiumi, questo è evidente, ma anche – perché no? – in perfetta analogia, lungo le sponde delle infrastrutture, come strade e ferrovie. Tra l'altro, queste intercettano i nodi del trasporto pubblico locale, anche lungo la linea della metropolitana: le fermate di piazza Bengasi lungo via Nizza, non lontano dal Po, oppure della Tesoriera; le stazioni del sistema ferroviario metropolitano di Cascina Fossata e di Torino Stura. L'anello di Abbracciato mette così in connessione, diversi modi e dimensioni della mobilità lenta con

la rete tradizionale del trasporto su ferro, perché non dobbiamo dimenticare che dal centro di Torino, dalla Stazione di Porta Susa, per raggiungere la Falchera, che è considerata un'area periferica piuttosto lontana, ci vogliono solamente sette minuti di viaggio lungo passante ferroviario. Se consideriamo quindi le possibilità di integrare il percorso di AbbracciaTO con il Sistema Ferroviario Metropolitan, possiamo di certo provare a costruire una nuova geografia dei luoghi e delle connessioni della città, dalla Falchera a Piazza Bengasi, passando per le stazioni di Porta Susa e Fossata - Rebaudengo. Con il completamento del passante e con le nuove stazioni di Zappata e San Paolo, sarà ancora più semplice raggiungere l'anello di AbbracciaTO.

Fig. 1 - Mappa dell'itinerario di AbbracciaTO



Fonte: elaborazione dell'autore

Il tracciato può essere anche percorso in modo tematico, rispetto agli elementi di pregio del paesaggio costruito e dell'architettura, attraversando borghi e quartieri ricchi di storia, dove la natura riconquista spazi che sembravano dimenticati, come nel parco dei laghetti della Falchera o nei margini

della città, non lontani dalla fabbrica di Fiat Mirafiori, oppure attraversando ampi spazi ancora dedicati all'agricoltura, come nelle aree del gerbido tra Mirafiori e Grugliasco, che offrono anche sguardi aperti verso il paesaggio che circonda la città con le montagne. Naturalmente ci sono gli elementi monumentali, le architetture antiche, moderne e quelle contemporanee: dalle aree dell'esposizione di Italia '61, in parte utilizzate per le Olimpiadi del 2006, dove le trasformazioni continuano nelle aree intorno alla antica fabbrica FIAT del Lingotto e dove è quasi ultimata la Torre di Massimiliano Fuksas per la Regione, nei pressi del Palazzo del Lavoro, ancora in cerca di una destinazione adeguata all'importanza del monumento realizzato da Pier Luigi Nervi.

Il tema del rapporto tra paesaggio naturale, insediamenti industriali e città storica, che è così caratteristico di Torino è di certo un tema molto evidente lungo l'intero percorso, in particolare quando si passa attraverso luoghi come il parco post industriale che sta crescendo sulle vecchie acciaierie della Dora, oppure quando si passa a fianco un'infrastruttura idraulica come il Canale della Ceronda, oppure ancora quando ci si ferma sotto al platano monumentale all'interno del parco della Villa Tesoriera. Come si è già anticipato, il tracciato, negli archi nord, est e sud segue il percorso dei fiumi Stura, Po e Sangone. Sul lato ovest segue in parte la Dora, tuttavia la congiunzione sul lato ovest, tra i parchi Ruffini e della Pellerina si sviluppa lungo un asse verde, costituito dai corsi Monte Cucco e Monte Grappa, considerato come una sorta di fiume urbano, con le case affacciate sulle sponde.

L'itinerario cerca di portare l'attenzione su luoghi che di solito non sono considerati pregiati, come gli spazi delle infrastrutture, dei bordi delle strade e delle ferrovie, che svolgono un ruolo fondamentale perché definiscono linee che ovviamente garantiscono il collegamento tra le varie parti di città, ma che sono spesso viste solo come luoghi di attraversamento. Eppure le sponde di questi elementi indispensabili per il funzionamento delle città possono anche diventare opportunità per una valorizzazione, anche in relazione al fatto che proprio lungo queste sponde la natura ha conquistato, nel tempo, spazi del tutto inattesi, che spesso non sono utilizzati se non in modo estemporaneo. Ogni passaggio lungo le strade e le ferrovie, ogni attraversamento, sopra o sotto, come ad esempio la strada tra i campi che passa sotto alla superstrada per l'aeroporto di Caselle, può essere un modo di usare positivamente questi spazi. In questa prospettiva, si può vedere in termini positivi uno dei nodi al tempo stesso più complessi e affascinanti della città, dove è evidente l'integrazione tra infrastrutture per la mobilità, per la produzione

energetica, con la diga e il canale idroelettrico, e l'elemento naturale del fiume, qui la confluenza tra il Po e la Stura, il tutto in uno scenario paesaggistico eccezionale, affacciato verso l'arco Alpino, dalla Valle di Susa al Gran Paradiso e al Monte Rosa.

L'altro grande tema, ricorrente lungo tutto il percorso è quello dell'arte urbana, che può contribuire alla qualificazione di luoghi più marginali, come nelle opere di arte urbana diffusa del progetto Toward2030 promosso da Lavazza, alle opere come la grande stella della scultura "luce fontana ruota" di Gilberto Zorio a Italia '61, oppure ai numerosi interventi di street art nel parco Dora e in altri spazi della città post industriale.

La bicicletta consente di estendere lo spazio dei luoghi di interesse turistico della città oltre i luoghi tradizionali della città storica, verso spazi e iniziative di grande interesse per la città contemporanea, aprendo anche uno sguardo verso il futuro. Per questo, il percorso tocca luoghi dell'innovazione, che si manifestano spesso fuori dai circuiti più battuti, in questo caso di nuovo il Parco Dora con la chiesa del Santo Volto di Mario Botta, vista dalla straordinaria passerella che attraversa in quota le vecchie acciaierie della Dora, oppure alla Cascina Fossata o agli Orti Generali di Mirafiori, entrambi in zone cruciali per il futuro di Torino, tra paesaggio, storia antica e recente della città-fabbrica in cerca di un nuovo futuro.

Fig. 2 - Passerella nel parco della Dora con la chiesa del Santo Volto di Mario Botta



Fonte: foto dell'autore

In conclusione, la valorizzazione dei territori attraversati dai percorsi lenti, con un'attenzione al tema dell'intermodalità, della valorizzazione delle infrastrutture non solo come soluzione al problema della mobilità, ma come occasione per costruire spazi ed esperienze di qualità. L'intero passante ferroviario che intercetta il percorso di AbbracciaTO, in particolare nelle stazioni di Fossata Rebaudengo, di Stura (e nella futura stazione di San Paolo nei pressi del Parco Ruffini), insieme ai percorsi della metropolitana offrono l'occasione per ripensare, integrandoli con la rete ciclabile, la dimensione metropolitana della Città e le sue connessioni con il contesto regionale.

AbbracciaTO nella dimensione territoriale di una regione turistica

La città di Torino e l'intera Regione Piemonte, hanno una dotazione di ferrovie già esistenti, che collegano luoghi di straordinario pregio e attrattiva anche turistica, a ma che non sono del tutto valorizzate in termini di fruizione proprio in questa chiave: verso il sistema dei laghi e del mare, Arona, Savona, Genova, Ventimiglia; verso i luoghi della montagna e della neve, Aosta con Pila, Bardonecchia e Oulx con gli impianti olimpici, Limone Piemonte solo per citare le relazioni più evidenti. Ma occorre anche considerare altri luoghi che hanno una valenza turistica, così come la rete invece più minuta, più vicina, che porta verso Susa, Pinerolo, Ivrea, Biella, Bra, Alba, connette anche ai territori, diciamo, più intermedi come quelli delle colline delle Langhe, del MAB dell'Unesco, del MAB del Monviso.

In questo senso, Torino potrebbe diventare un vero e proprio Hub del turismo attivo, da dove partire (magari utilizzando anche il treno) per raggiungere le diverse mete. Una città dove il Po (insieme agli altri fiumi) potrebbe diventare il luogo di partenza per itinerari aperti verso il paesaggio non solo introno alla città ma verso l'intero nord Italia, dando forma ad un'idea di territorio turistico tra Alpi, laghi, pianure e colline che forse non ha eguali a livello mondiale.

Le attività di ricerca sviluppate al Politecnico di Milano con l'Osservatorio E-scapes portano avanti da tempo questo approccio, basato sull'integrazione tra infrastrutture e paesaggio e che vede nell'uso della bicicletta un elemento che deve essere incluso ad ogni livello possibile: da quello dei piccoli spostamenti quotidiani a quello della mobilità di raggio metropolitano. Il turismo, in questo senso può svolgere un ruolo determinante, e alcune esperienze svolte negli ultimi anni, ad esempio in Puglia e Basilicata, in

collaborazione con il Parco Nazionale Alta Murgia e con la Commissione Nazionale per l'Unesco, oppure con l'Anello Ciclabile Tra i Siti UNESCO del Piemonte hanno dimostrato come un approccio di questo tipo, basato sull'intermodalità e sull'integrazione tra diverse reti sia possibile. In entrambi i casi sono possibili soluzioni che consentono di percorrere gli itinerari partendo direttamente alle stazioni ferroviarie, dalle aree di servizio delle autostrade, persino dagli aeroporti.

In questa prospettiva, lo sviluppo di strategie innovative per il turismo sostenibile possono avvalersi delle competenze e delle attività di ricerca caratteristiche delle discipline di analisi e progetto di scala territoriale, promuovendo le migliori relazioni tra paesaggio, città e infrastrutture, a vantaggio non solo dei turisti, ma di tutti.

Riferimenti bibliografici

- Rolando A. (2021), AbbracciaTO, un anello per il turismo di prossimità tra i fiumi, i parchi e le aree di trasformazione di Torino, *Politiche Piemonte*, vol. 70, pp. 32-39.
- Rolando A. (2021), AbbracciaTO, *Alvento Italian Cycling Magazine*, n. 15, maggio 2021, pp. 180-192, Mulatero Editore, Piverone.
- Rolando A. (2020), "Reti materiali e immateriali per lo sviluppo del turismo attivo e di prossimità nei territori del Nord Ovest", in *Confindustria Piemonte, Position Paper di indirizzo strategico dell'industria del turismo in Piemonte*, luglio 2020, Torino.
- Rolando A. (2020), *Il turismo di prossimità a piedi e in bicicletta per ripensare gli spazi nelle città e tra le città. Un'opportunità per Torino, Milano e per i territori intermedi in Fragilità Territoriali* (blog), 10 maggio 2020, www.eccellenza.dastu.polimi.it/2020/05/10/il-turismo-di-prossimita-a-piedi-e-in-bicicletta-per-ri-pensare-gli-spazi-nelle-citta-e-tra-le-citta-unopportunita-per-torino-milano-e-per-i-territori-intermedi/.
- Rolando A., Scandiffio A. (2021), "The circle line "AbbracciaTO": an infrastructure in Turin for active proximity tourism as a driver of territorial transformation for a healthy city", in *World Heritage and Design for Health-Le Vie dei Mercanti XIX International Forum*, Gangemi, Roma.
- Rolando A., Scandiffio A. (2020), "A network of slow routes between Italian UNESCO sites. A territorial strategy to enhance the in-between territories and the inner areas", in Gambardella C. (a cura di), *World Heritage and Contamination-Le Vie dei Mercanti XVIII International Forum*, Gangemi, Roma.
- Rolando A., Scandiffio A. (2020), "Dalla Foresta Umbra a Matera. In bici nei Parchi e siti Unesco, tra paesaggio e infrastrutture", in Aa.Vv., *Proceedings of XXII Conferenza Nazionale Società Italiana degli Urbanisti SIU*, Planum Publisher, Milano-Roma.

- Rolando A., Scandiffio A. (2018), “Nodes of tangible and intangible networks in the landscape between Torino and Milano. A transect from Varallo to Crea Sacred Mounts of Unesco World Heritage”, in Salerno R. (a cura di), *Drawing as (In)Tangible*, Gangemi, Roma, pp. 1367-1372.
- Rolando A., D’Armento S., Scandiffio A. (2020), “Tracing a cycle route between the UNESCO sites and the Regional Parks of Apulia and Basilicata: a design oriented strategy for sustainable tourism”, in Pié R., Rosa C., Vilanova J.M., Porfido E. (a cura di), *Turismo Y Pasaje*, 2, Tirant Humanidades, Valencia, pp. 261-281.

Il volume raccoglie e propone le riflessioni di esperti e professionisti del settore turistico italiano incontratisi in occasione del Convegno nazionale “Le sfide della ripresa turistica” del 6 luglio 2021. Il convegno è stato organizzato nell’ambito delle attività del Corso di Studi in Scienze del Turismo e Comunità Locale del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell’Università degli Studi di Milano-Bicocca, in collaborazione con il CEMTET, il Centro studi e ricerca che da diversi anni promuove e realizza attività di supporto alle imprese e alla pubblica amministrazione sul turismo, la mobilità e il territorio. Gli interventi hanno riguardato le sfide dei sistemi ricettivi, dei sistemi turistici, del settore della mobilità e dei trasporti, dei “nuovi turismi”, della digitalizzazione e del mercato del lavoro; sei macro temi attorno ai quali si sono sviluppati dibattiti e riflessioni su come affrontare la ripartenza dopo che la diffusione del Covid-19 ha messo a dura prova il turismo in Italia e nel mondo.

Matteo Colleoni è professore ordinario di Sociologia dell’ambiente e del territorio presso l’Università di Milano-Bicocca dove insegna Fondamenti dei sistemi turistici e ricopre l’incarico di Delegato rettoriale sulla sostenibilità e di Mobility manager. I suoi argomenti di studio e ricerca riguardano la mobilità e le trasformazioni urbane, le politiche territoriali e i sistemi turistici. Tra le sue ultime pubblicazioni *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities* (Springer, 2016) e *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea* (FrancoAngeli, 2019).

Monica Bernardi è ricercatrice presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell’Università di Milano-Bicocca, dove insegna Turismo urbano all’interno del Corso di laurea triennale in Scienze del Turismo e Comunità Locale. I suoi temi prevalenti di ricerca riguardano l’innovazione sociale nei contesti urbani di smart e sharing city, le pratiche di condivisione e il turismo urbano. Ha di recente pubblicato il volume *Attrattività turistica e distinzione urbana. Elementi di competizione nella metropoli contemporanea* (con E. Mazza, Ledizioni, 2022).