



Citation: Vincenti, G. (2025). Viaggi e pellegrinaggi attraverso la “campagna romana”: riflessioni sul turismo lento in una terra di transito. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 145-155. doi: 10.36253/bsgi-7504

© 2025 Author(s). This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.fupress.com>) and distributed, except where otherwise noted, under the terms of the CC BY 4.0 License for content and CC0 1.0 Universal for metadata.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Viaggi e pellegrinaggi attraverso la “campagna romana”: riflessioni sul turismo lento in una terra di transito

Journeys and Pilgrimages Through the “Roman Countryside”: Reflections on Slow Tourism in a Land of Transit

GIULIA VINCENTI

Università degli Studi di Messina, Italia
E-mail: giulia.vincenti@unime.it

Abstract. In both historical and contemporary contexts, Rome has represented a point of convergence in the imagination of travellers and pilgrims, encompassing landscapes, countryside, and the intermediate phase of the journey known as “territorial transit”. The journey to Rome was viewed as both an obligation and an obstacle, creating a sense of “desert” in the surrounding areas. Following a general overview, the analysis shifts to contemporary dynamics, considering pilgrimage as a form of slow travel with a deeper connection to the traversed space. The potential for landscape and environmental revitalization through walking experiences is explored, with a focus on spatial contexts considered marginal, specifically the Tuscia Viterbese. The study focuses on the internal area of “Alta Tuscia - Antica Città di Castro,” aiming to identify potential elements of synergy between slow tourism and the development of internal areas.

Keywords: pilgrimage, slow travel, desert, Rome, Tuscia viterbese.

Riassunto. In passato, ma anche nella realtà contemporanea, Roma ha rappresentato un punto di convergenza nell’immaginario di viaggiatori e pellegrini, includendo paesaggio, campagna e la fase intermedia del viaggio nota come “transito territoriale”. La via per Roma era vista come un obbligo e un ostacolo tra il viaggiatore e la “meta delle mete”, generando una percezione di “deserto” nelle aree circostanti. L’analisi quindi dopo una disamina generale si sposta sulle dinamiche contemporanee, considerando il viaggio-pellegrinaggio come una forma di viaggio lento con una connessione più intima allo spazio attraversato. Si esplora la possibilità di ri-vitalizzazione paesaggistico-ambientale legata all’esperienza del cammino, con un focus su contesti spaziali considerati marginali, in particolare sulla Tuscia viterbese. L’attenzione è rivolta all’area interna “Alta Tuscia - Antica Città di Castro”, cercando di individuare possibili elementi di dialogo tra il turismo lento e lo sviluppo delle aree interne.

Parole chiave: pellegrinaggio, viaggio lento, deserto, Roma, Tuscia viterbese.

1. Introduzione

Se si considera la marginalità come uno stato dinamico piuttosto che una caratteristica stabile e immutabile di una zona, non si può etichettare un luogo come marginale solo per le sue caratteristiche fisiche o la distanza geografica da un centro. Il concetto di margine può essere inteso non solo come isolamento geografico, ma anche come isolamento “relazionale” di certi territori distanti dai centri principali (Bock 2016). Questo approccio complesso allo spazio e alle sue interazioni si inserisce nel contesto del concetto di prossimità, che comprende le relazioni politiche, sociali, culturali ed economiche tra i luoghi (Boschma 2005). Questo concetto solleva la questione di come le politiche pubbliche che mirano a intervenire sulle disuguaglianze spaziali non possano limitarsi a ridurre la distanza fisica tra i luoghi (Moscarelli 2020).

Da queste basi teoriche nasce l'intenzione di esplorare possibili azioni per ridurre la distanza relazionale tra i luoghi. L'intersezione tra marginalità e turismo non è nuova, sia a livello internazionale (Espon 2017; Pelc 2018) sia in Italia, soprattutto riguardo alle aree interne (Ferrari, Cavuta 2018; Meini 2019). L'articolo propone due principali direttrici: una riguarda il turismo, visto non solo come occasione di marketing territoriale, ma come possibile leva per ripensare la pianificazione dei luoghi; l'altra riguarda il viaggio a piedi, che offre una dimensione territoriale capace di connettere i luoghi attraversati. L'idea è che i progetti di mobilità lenta non rappresentino semplicemente un'opportunità di sviluppo turistico ed economico, ma possano creare nuove relazioni tra i luoghi attraversati, contrastando le disuguaglianze spaziali. In tale contesto, la riflessione si concentra sui viaggi devozionali e sulla loro relazione con la città di Roma e il suo contesto. La città, con la sua sfaccettata identità, è stata, come noto, un crocevia storico per pellegrini e differenti tipologie di viaggiatori. Peculiare nell'ambito dei viaggi a Roma è il fatto che il percorso di avvicinamento alla città, soprattutto nella sua fase conclusiva, costituisca un dovere, un impegno, talvolta persino un fastidio o un ostacolo tra il viaggiatore e il raggiungimento della “meta delle mete”. Il concetto di “deserto” che nel tempo è stato associato al territorio circostante Roma ha assunto una dimensione simbolica, creando una frattura spaziale e percettiva tra i territori del transito e la destinazione finale.

Partendo da queste istanze, il contributo volge lo sguardo al contesto delle dinamiche contemporanee, in cui il viaggio-pellegrinaggio può considerarsi una declinazione del viaggio lento, caratterizzata da una connessione più intima con lo spazio attraversato, e un possi-

bile contributo a un cambio di approccio esperienziale rispetto al passato in ottica di relazioni tra i luoghi. In tal senso, questa analisi intende esaminare la possibilità di ri-vitalizzazione paesaggistico-ambientale legata all'esperienza del cammino, in particolare per contesti spaziali considerati marginali. Per questo motivo, è parso interessante soffermare l'attenzione sul territorio della Tuscia viterbese, zona di transito tra la Toscana e Roma, e in particolare sull'area interna “Alta Tuscia - Antica Città di Castro”, per individuare possibili elementi di dialogo tra turismo lento e sviluppo delle aree interne.

2. Pellegrinaggi e cammini: da vie antiche a percorsi moderni

La storia del viaggio offre un punto di vista privilegiato per osservare le società e i loro contatti a livello di mercati, economie, strutture politiche e civili. Il viaggio, infatti, emerge come un elemento centrale nelle trasformazioni storiche, soprattutto nei processi di costruzione dell'identità e nei rapporti di inclusione ed esclusione tra diversi gruppi sociali. (Leed 2007). Diversi motivi hanno spinto e spingono le persone a viaggiare: il desiderio di esplorare ciò che si trova al di là dei confini quotidiani, la necessità di stabilire nuovi rapporti economici, sociali, politici e culturali, oltre alla ricerca dei luoghi della fede (Platania 2003).

Il viaggio religioso ha per lungo tempo rappresentato una delle motivazioni principali che hanno spinto l'uomo a mettersi per via e il pellegrinaggio si è posto come una dei fenomeni religiosi e culturali più diffusi nonché tratto comune delle maggiori religioni del mondo (Jackowski, Smith 1992; Mazza 2007).

È importante, tuttavia, sottolineare come tale fenomeno non sia statico: il pellegrinaggio medievale, motivato dalla fede religiosa e caratterizzato da pratiche ascetiche e penitenziali, nonché da un profondo senso di inquietudine, ha cambiato forma con la secolarizzazione della cultura europea (Berti 2012).

L'interesse per il pellegrinaggio si è evoluto e il modo in cui le persone vedono e vivono questa esperienza appare influenzato da istanze che mettono in risalto una diversità di approcci e interpretazioni. Stanno emergendo evidenti differenze tra il vecchio modo di vedere il pellegrinaggio, che enfatizzava esclusivamente gli aspetti religiosi, e le nuove ricerche che promuovono modelli di viaggio secolari (non religiosi): il pellegrinaggio motivato unicamente da ragioni religiose non è più un paradigma adeguato a una lettura del fenomeno, ma è necessario considerare anche il pellegrinaggio secolare (Collins-Kreiner 2010). Questa evoluzione non implica l'assenza

di similitudini con i pellegrinaggi del passato. Ancora oggi, ci sono elementi spirituali e modalità di viaggio che ricordano l'antico viandante, come la preferenza per camminare a piedi e il desiderio di mantenere un contatto diretto con la terra, evitando strutture che facilitano il viaggio e senza intermediari (Bartolomei 2009). Un contributo alle modificazioni dei paradigmi e delle teorie sul pellegrinaggio e il turismo religioso deriva anche dai significativi cambiamenti che lo stesso concetto di viaggio ha subito negli ultimi decenni, andando a includere istanze quali la ricerca di un benessere fisico e psicologico rinnovato con il conseguente emergere di nuove esperienze turistiche che valorizzano la dimensione culturale oltre che quella spirituale (De Salvo 2015).

Mentre quindi in passato il pellegrinaggio era essenzialmente un atto di devozione religiosa, oggi è spesso una ricerca di significato personale. Coloro che viaggiano al di fuori di un contesto religioso tradizionale sono spesso motivati dalla necessità di introspezione e di trovare una sicurezza interiore. Questo li aiuta a gestire meglio la vita quotidiana con serenità e saggezza (Barber 1993).

Questa tendenza ha portato il viaggiatore contemporaneo a preferire percorsi e itinerari piuttosto che visitare siti culturali estremamente famosi. Questi percorsi e itinerari uniscono vari elementi del patrimonio culturale materiale e immateriale, inclusi paesaggi ed elementi che rappresentano l'identità locale o esperienze umane significative. I percorsi sono solitamente di lunghezza medio-breve e, se legati alla religione, spesso recuperano antichi cammini devozionali locali. Gli itinerari, invece, sono di lunghezza medio-lunga e variano nello spazio e nel tempo. Questi spesso utilizzano, in tutto o in parte, percorsi già esistenti e tracciano strade che includono vie storiche di comunicazione. Inoltre, comprendono elementi del patrimonio culturale che mostrano le relazioni e le influenze condivise per lungo tempo da diversi gruppi culturali (Trono, Oliva 2013). Gli itinerari si sviluppano a livello nazionale e internazionale seguendo antiche vie, come quelle dei pellegrinaggi, dei commerci e delle grandi rotte marittime. Oggi, queste vie sono percorse non solo per il loro valore storico, ma anche per il loro significato psicologico e spirituale.

In base a quanto affermato, il fattore umano appare dunque un elemento essenziale per ragionare di cammini e strade, tenendo conto della realtà, degli aspetti materiali e immateriali e della molteplicità dei suoi utilizzi. L'*homo viator*, infatti, con ogni suo spostamento traccia il proprio cammino e contribuisce a plasmare lo spazio stradale. Già Paul Vidal de La Blache (1908) suggeriva di associare la strada a un tipo di circolazione. Lucien Febvre riprese questa idea (1922) distinguendo le strade politiche da quelle commerciali, religiose e

intellettuali. All'inizio degli anni Duemila, Georges Livet (2005) ha offerto una prospettiva simile per il periodo medievale nella sua ultima sintesi sulla storia delle strade, sottolineando i due motori principali degli spostamenti: la fede e il commercio. È possibile quindi osservare come i percorsi riflettano le trasformazioni territoriali agendo come una sorta di “Cartografia senza carte” (Nuti 2008), stratificandosi nel corso dei secoli e rivelando cambiamenti culturali e fisici significativi.

Nella prospettiva del presente lavoro l'attenzione è rivolta ai viaggi verso e attraverso Roma, con specifico riferimento al territorio della Toscana.

Storicamente, la Toscana è stata la principale via di passaggio per coloro che viaggiavano da nord a Roma via terra, per motivi religiosi, culturali, di svago, d'affari, politici o diplomatici. Sebbene esistessero altri percorsi, come la via Lauretana che scendeva lungo l'Adriatico passando per l'Umbria, la documentazione letteraria (Mosca 2002; Esch 1998) indica che la via attraverso la Toscana, proveniente da Toscana e Siena, era la più frequentata. Questo percorso seguiva la via Francigena e la via Cassia, due vie di comunicazione sovraregionali che spesso si sovrapponevano o erano molto vicine tra loro, mantenendo un legame con l'antica via Cassia romana. La via Cassia, derivata dalla rete stradale romana, rimaneva una strada ben definita nonostante le modifiche nel corso dei secoli, con strutture architettoniche significative come ponti e terrapieni. Al contrario, la Francigena non era un'unica strada, ma un insieme di percorsi variabili usati principalmente dai pellegrini e altri viaggiatori. Questi cammini si formarono durante il periodo longobardo e variarono nel tempo e nelle stagioni, adattandosi alle condizioni del terreno. Lungo questi percorsi, si trovavano stazioni obbligate come ponti, guadi, santuari e strutture di accoglienza per i pellegrini (Mazza 1992).

Durante il Medioevo e l'età moderna, chi percorreva la Cassia usava mezzi di trasporto rapidi come carrozze, cavalli o vetture postali, mentre i meno abbienti continuavano a viaggiare a piedi o con animali da soma. Questa distinzione nei mezzi di trasporto influenzava anche la percezione della distanza che separava da Roma: i viaggiatori su mezzi veloci si sentivano prossimi all'arrivo, concentrando le loro aspettative su Roma, mentre il paesaggio perdeva interesse man mano che si avvicinavano alla “città eterna”.

3. Roma e il suo deserto

Quella che è stata definita una calamita di pietra (Pifferi 2017) nel corso dei secoli ha attirato a sé una vasta gamma di viaggiatori: politici, pellegrini, artisti,

letterati e intellettuali. Nonostante la diminuzione della centralità politica della corte papale, Roma ha continuato a essere il centro gravitazionale per i viaggiatori, anche in contesti non esclusivamente legati alla religione cattolica.

Da sempre il viaggio a Roma può essere caratterizzato da un trittico tipologico che cerca di organizzare e definire in modo completo l'esperienza del viaggio verso la città eterna. Questa triade, spesso fusa e confusa, può essere generalmente associata alle finalità politico-diplomatiche, religiose e culturali che Roma ha veicolato e attratto nel corso dei secoli. La città, al di là del tempo, mescola e sovrappone materialmente e idealmente atmosfere, mondi, epoche, suggestioni, simboli e personaggi diversi. Come affermava Goethe nel suo *Viaggio in Italia*, a Roma si legge la storia in modo unico, poiché sembra essere letta dal di dentro al di fuori, con tutto ciò che si dispone intorno a noi e riprende il suo cammino da noi¹. Si tratta di una città unica e atipica per il viaggiatore: le tre anime che agiscono e interagiscono a Roma attirano viaggiatori delle più diverse tipologie. C'è la Roma sede del vicario di Cristo e dei corpi dei martiri, che con il fenomeno del Giubileo ha sistematizzato il viaggio santo, il pellegrinaggio votivo, l'espiazione dei peccati e la ricerca del cielo in terra. In secondo luogo, c'è la Roma sede papale e centro del potere temporale, che ha sempre attratto viaggiatori di natura diplomatico-politica come re, regine, principi, ambasciatori. Infine, c'è la Roma della storia e della cultura, quella dei grandi artisti e intellettuali che rappresentano il culmine di una tipologia di viaggio educativa e turistica, il viaggio come *exercice profitable*, per citare Montaigne, e non più come costrizione o imposizione divina (Pifferi 2017).

A causa di questa sua rilevanza particolare, Roma è andata assimilando nella percezione collettiva tutto ciò che la circonda: il paesaggio, la campagna e soprattutto quella fase intermedia del viaggio comunemente chiamata "transito territoriale". La strada verso Roma rappresentava (e rappresenta), soprattutto nel suo tratto finale, un dovere, uno sforzo, talvolta persino un fastidio o un ostacolo che si frappone tra il viaggiatore e il raggiungimento di quella che, per le caratteristiche evidenziate, può considerarsi "meta delle mete". Questo meccanismo percettivo ha reso il motivo del deserto che circonda la città eterna una tematica ricorrente nella letteratura di viaggio a Roma, specialmente tra i viaggiatori stranieri che, pro-

venienti dal Nord dopo un lungo percorso, giungevano alla città. Inizialmente basato sulla reale situazione di spopolamento nelle zone limitrofe di Roma, questo concetto si è trasformato in un elemento narrativo ricco di forti e profonde suggestioni. Il deserto intorno allo spazio adiacente alla città era innanzitutto un dato oggettivo e storico, ma ha acquisito forza metaforica attraverso l'immagine dell'intera campagna romana descritta per esempio come un deserto d'Arabia da Chateaubriand che in una lettera del 27 giugno 1803 scriveva: "Arrivato mentre il sole tramontava, ho trovato tutta la popolazione che si dirigeva verso l'Arabia deserta alle porte di Roma" (Chateaubriand 1829)². Questa immagine del deserto attorno a Roma svolge una fondamentale funzione ideologico-immaginifica nella percezione della città da parte dei viaggiatori, come emerge anche da altre forme letterarie come la poesia e il romanzo. Il concetto del deserto, in questo contesto, crea un *topos* letterario che, secondo De Caprio (1998), svolge un ruolo significativo nella rappresentazione di Roma da parte dei viaggiatori, ricorrendo frequentemente senza sostanziali variazioni in diverse opere letterarie. La preoccupazione per la destinazione finale e la rappresentazione del deserto sono elementi chiave nella letteratura di viaggio romana: il primo è collegato alle aspettative del viaggiatore per una città tanto attesa, mentre il secondo assume un significato simbolico segnando una rottura tra Roma e il contesto storico-geografico italiano fino a quel momento esperito dal viaggiatore. Questo deserto rappresenta così una frattura sia spaziale che temporale tra l'ambiente quotidiano del soggetto viaggiante e uno spazio "altro" (De Caprio 2007, 106). È importante sottolineare che questi due aspetti favoriscono una visione centrata su Roma, soprattutto per i viaggiatori dei secoli XVIII e XIX. Il concetto di deserto, che non si limitava ai territori subito intorno a Roma, ma si estendeva toccando principalmente alle aree a nord della città ha progressivamente condotto a una trascuratezza del paesaggio laziale. Questo paesaggio è oggetto di osservazioni fugaci e distratte, con brevi annotazioni specifiche sull'ambiente, poiché tutte le aspettative sono concentrate sull'arrivo imminente; la meta, ovvero Roma, assorbe il viaggio, consumandolo prima di essere raggiunta (De Caprio 2007). I resoconti dei viaggiatori spesso evidenziano il fenomeno della proiezione dell'attenzione in avanti, che rende i territori attraversati virtualmente invisibili. Questo deserto, come accennato, si estende oltre i territori immediatamente circostanti, coprendo l'intero territorio da Viterbo a Roma e oltre, dove sembra non ci sia nulla di degno di osservazione.

¹ "[...] la storia, osserverò in particolare, si legge qui ben diversamente che nel resto del mondo. Altrove, si legge dal di fuori al di dentro: ma qui sembra di leggerla dal di dentro al di fuori; tutto si schiera intorno a noi e tutto riprende il suo cammino da noi. E ciò vale non soltanto per la storia romana, ma anche per la storia universale." Goethe, W. (1998). *Viaggio in Italia*. Milano, Garzanti. La lettera è del 29 dicembre 1786.

² traduzione italiana in *Opere Varie del Visconte Chateaubriand recate in italiano*, Vol. X, Girolamo Tasso, Venezia 1829, 23.

In questo contesto il viaggiatore-pellegrino assume una connotazione particolare. Egli infatti si muove lentamente, il suo punto focale non è ancora centrato sull'arrivo, ma piuttosto sul percorso stesso, il cammino che si sviluppa passo dopo passo. La lentezza intrinseca nel procedere del pellegrino contribuisce a percepire l'arrivo a Roma come ancora abbastanza distante nel tempo. L'ansia della mèta si stempera in una tensione spirituale che anima l'intero itinerario. In questo modo, il pellegrino stabilisce un legame più intimo con lo spazio attraversato, mantenendo la visibilità dell'ambiente e il contatto con l'anima dei luoghi (Hillman 2004) grazie alle memorie storiche e religiose disseminate lungo il percorso.

Risiede pertanto nel rinnovato interesse per la mobilità lenta, l'idea di riflettere sul possibile legame tra viaggiatori lenti del passato, come i pellegrini, con gli *slow traveller* contemporanei, e sul possibile contributo delle dinamiche turistiche attuali alla valorizzazione materiale e percettiva del territorio che collega la partenza alla destinazione. Appare interessante quindi provare a esplorare la connessione tra lo sviluppo turistico, in particolare sul turismo lento, e lo sviluppo territoriale, focalizzandosi su aree considerate “fragili” o “marginali”.

4. Tuscia, terra di transito

Nello specifico la presente riflessione intende muoversi nel contesto della Tuscia viterbese, terra di transito per flussi, turistici e non, da e verso la capitale. Per un lungo periodo, il principale collegamento stradale tra la Toscana e Roma era la Via Cassia, che attraversava integralmente la Tuscia e passava vicino a Viterbo, rendendo questa regione nota come una zona di transito. Questo riguardava non solo il traffico locale o quello tra Roma e Viterbo, ma anche il flusso nazionale di turisti da e verso la capitale (Vona, Zaccheo 2007). Tuttavia, questa situazione ha subito un cambiamento significativo con l'apertura dell'Autostrada del Sole nei primi anni Sessanta. Le amministrazioni locali, probabilmente nel solco della tradizionale tendenza della Tuscia di preservare la sua autonomia, hanno stabilito di far passare l'autostrada per Orte, situata a circa 30 km da Viterbo, in modo che sfiora solo marginalmente il suo territorio. Questa scelta ha dirottato la maggior parte dei viaggiatori provenienti dal Nord e diretti al Centro-Sud verso l'autostrada, allontanandoli dalla Via Cassia. Di conseguenza, Viterbo si è ritrovata nuovamente in una posizione decentrata rispetto alle principali vie di comunicazione italiane, sia stradali che autostradali, come già accaduto in passato con le ferrovie. La costruzione dell'autostrada lontano da Viterbo rappresenta probabilmente l'ultima manifesta-

zione di una tendenza che ha radici in un passato piuttosto remoto (Bentivoglio, Valtieri 1993).

Questo stato storico di marginalità rispetto ai flussi di traffico ha rappresentato senza dubbio un ostacolo per lo sviluppo del turismo moderno, il quale richiede collegamenti facili e rapidi, nonché una vasta e variegata gamma di strutture ricettive. Tuttavia, questa stessa situazione ha anche preservato in gran parte l'ambiente naturale e il paesaggio da eccessive modifiche umane, consentendo la conservazione di tradizioni, culture e caratteristiche distintive della vita sociale. Di conseguenza, questo antico svantaggio può trasformarsi in un'opportunità potenziale; se inizialmente rappresenta il costo delle carenze infrastrutturali moderne, offre anche il vantaggio di una risorsa preziosa e quasi incontaminata, composta da un patrimonio naturale, paesaggistico, storico, culturale e artistico che necessita di essere valorizzato e gestito in modo appropriato. In questo contesto, la lentezza può emergere come un nuovo modello possibile per vivere i luoghi, dove paesaggio, arte, memorie storiche e religiose dell'antico si intrecciano, evocando risonanze interiori. In tale prospettiva la rivitalizzazione paesaggistica ambientale può passare proprio dalla valorizzazione del transito e delle sue pratiche “slow”, recuperando conoscenze e abilità del viaggiare lento che hanno contraddistinto questi territori. Il turismo lento può emergere come un modo di attraversare i territori, consentendo una conoscenza approfondita delle loro caratteristiche, ritmi e stili di vita. Oltre a essere un'opportunità di sviluppo sostenibile, suggerisce un modello di turismo integrato e incentrato sulla condivisione dello spazio anziché sul suo sfruttamento.

Quanto evidenziato si inserisce nel quadro di un incremento dell'interesse per forme di mobilità descritte come “lente” (Cisani, Visentin 2021), “dolci” (Di Marcello 2015) o anche “silenziose” (Paragano, Vincenti 2021). A partire dalla fase del cosiddetto “mobility turn” (Sheller, Urry 2006), molte riflessioni si sono concentrate non solo sul significato della mobilità in generale, ma anche su modalità di spostamento alternative, esplorandone le potenzialità e i vantaggi. Le forme di mobilità lenta, in particolare, suscitano un notevole interesse, soprattutto in relazione al paesaggio, diventando una prospettiva privilegiata di osservazione (Paragano, Vincenti 2021). Questa pratica, per il suo carattere immersivo, consente un rapporto intenso con il paesaggio, fungendo anche da modalità di tutela, canale educativo e opportunità narrativa per i territori (De Vecchis 2014). Parallelamente agli approfondimenti scientifici, si osserva una crescita di pratiche e politiche legate alle diverse forme di mobilità lenta, dalla promozione di percorsi pedonali e ciclabili all'implementazione di interventi da parte di attori

diversi (Castiglioni et al. 2020). Le forme di mobilità lenta sono emerse come mezzi di riscoperta del paesaggio, per le possibilità di contatto con paesaggi remoti o diversi dal contesto urbano comune che sono in grado di offrire, dando origine a particolari manifestazioni turistiche. Luoghi come le aree montane, i borghi e le zone rurali cercano così di plasmare o rimodulare la propria identità in risposta a tali richieste, orientando le trasformazioni del territorio in chiave turistica. Se consideriamo la marginalità territoriale come una disuguaglianza nella relazione tra centri e aree interne, come suggerito da Moscarelli (2021), diventa imperativo pensare allo sviluppo di progetti che ri-configurino tale dinamica. In questo contesto, le vie turistiche lente emergono come possibili assi attorno ai quali esplorare nuove relazioni tra i diversi territori. La deliberata lentezza di tali percorsi crea una connessione significativa tra i poli e le aree interne, attribuendo valore e importanza a ciascun luogo attraversato (Pileri 2020). In questo contesto, ci si propone di delineare i tratti più significativi di alcune esperienze di mobilità lenta nel contesto di territori considerati marginali, per aprire una possibile pista analitica su questo tipo di contesti e sulla loro eventuale capacità di tracciare modelli sociali potenzialmente alternativi alle gerarchie territoriali dominanti. In particolare, l'idea è quella di porre l'accento sul dialogo tra turismo lento e sviluppo delle aree interne, nell'ambito del contesto dell'area interna Lazio 1 "Alta Tuscia - Antica Città di Castro".

5. L'Alta Tuscia, la Via Francigena, la Via Clodia e il Sentiero dei Briganti

L' "Alta Tuscia-Antica Città di Castro" è stata identificata come una delle quattro aree della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) nella regione del Lazio, all'interno di una più ampia classificazione territoriale condotta dall'Agenzia Italiana per la Coesione, secondo il grado di spopolamento e la mancanza di servizi essenziali a livello nazionale. Il Documento Strategico per l' "Alta Tuscia-Antica Città di Castro" ha coinvolto diversi attori pubblici e privati tra cui i diciannove comuni situati nell'area interna (Acquapendente, Arlena di Castro, Canino, Capodimonte, Cellere, Farnese, Gradoli, Grotte di Castro, Ischia di Castro, Latera, Marta, Montalto di Castro, Onano, Piansano, Proceno, San Lorenzo Nuovo, Tessennano, Tuscania e Valentano), l'Autorità Nazionale dell'Energia (ENEL), l'Azienda Sanitaria Locale di Viterbo, gli Uffici Scolastici Regionali della provincia di Viterbo, l'Istituto Tecnico Statale per l'Agroalimentare e l'Istituto per i Servizi Aziendali.

Per quanto riguarda il sistema scolastico, l'area interna ha stipulato un accordo quadro con l'Università della Tuscia, che, pur non essendo fisicamente situata nell'area interna, riveste un'importanza notevole all'interno della rete educativa, facilitando la creazione di una cooperazione interdisciplinare tra i vari ambiti educativo, accademico, scientifico ed economico nella regione. (Agenzia per la Coesione Territoriale 2020).

Questa area progetto ha previsto la realizzazione del "Geoparco degli Etruschi" le cui linee di fruizione lenta, come la Via Francigena, la Via Clodia e il Sentiero dei Briganti diventano degli assi di accesso e scoperta dell'area³. Queste rappresentano le tre direttrici principali: la Via Francigena lungo il versante orientale, il Sentiero dei Briganti che attraversa l'area da Nord-est a Sud-ovest e la Via Clodia da Tuscania a Castro e al confine con la Toscana. Questi percorsi principali si incrociano in alcuni punti, unificando l'intero territorio. Dall'area si diramano nuovi sentieri minori che rendono accessibili le emergenze culturali e ambientali diversamente dislocate.

Il primo percorso menzionato fa parte dei Cammini Europei (MIBACT, Atlante dei Cammini), un rinomato *brand* a livello globale, e con interrelazioni con segmenti coincidenti con la Via Cassia. Il secondo percorso, creato nel 2000 attraverso il Programma Leader 2, è un itinerario che collega l'area da est a ovest, dalla Riserva Naturale di Monte Rufeno fino al mare, coinvolgendo undici comuni, dodici musei (alcuni nazionali) e sette aree archeologiche. La Via Clodia, una strada consolare il cui tracciato non è completamente noto, presenta tratti di basolato di epoca romana nella zona di Tuscania. Le tre direzioni si intersecano in alcuni punti, unificando l'intero territorio. Da questi percorsi principali si diramano nuovi sentieri minori che, come detto, possono fungere da punto di accesso per ulteriori punti di interesse dell'area e con percorsi che sono stati pensati per essere praticabili a piedi, a cavallo e in bicicletta.

³ Nella sua formulazione ufficiale, un geoparco è un'area sufficientemente estesa che contribuisce allo sviluppo economico locale e possiede un patrimonio geologico e geomorfologico peculiare per il suo interesse scientifico, rarità, richiamo estetico o valore educativo. Questi geoparchi devono includere diversi geositi, siti geologici di particolare importanza che narrano la storia della Terra e l'evoluzione del paesaggio, ma possono anche abbracciare luoghi di notevole valore ecologico, archeologico, storico o culturale. L'Area in questione attualmente conta ventiquattro geositi riconosciuti, di cui sei hanno una valenza nazionale. La geologia, rappresentata dai fenomeni geologici generati e modellati dal Distretto Vulcanico Vulsino, svolge un ruolo unificante nell'intero territorio. Gli interventi si concentrano sulla valorizzazione del territorio attraverso la creazione di una rete fisica e digitale per l'accessibilità, la fruibilità e la valorizzazione del Geoparco. Questi interventi includono la riqualificazione di sentieri esistenti e la creazione di nuovi percorsi, la realizzazione di punti di accoglienza e un sistema turistico digitale.

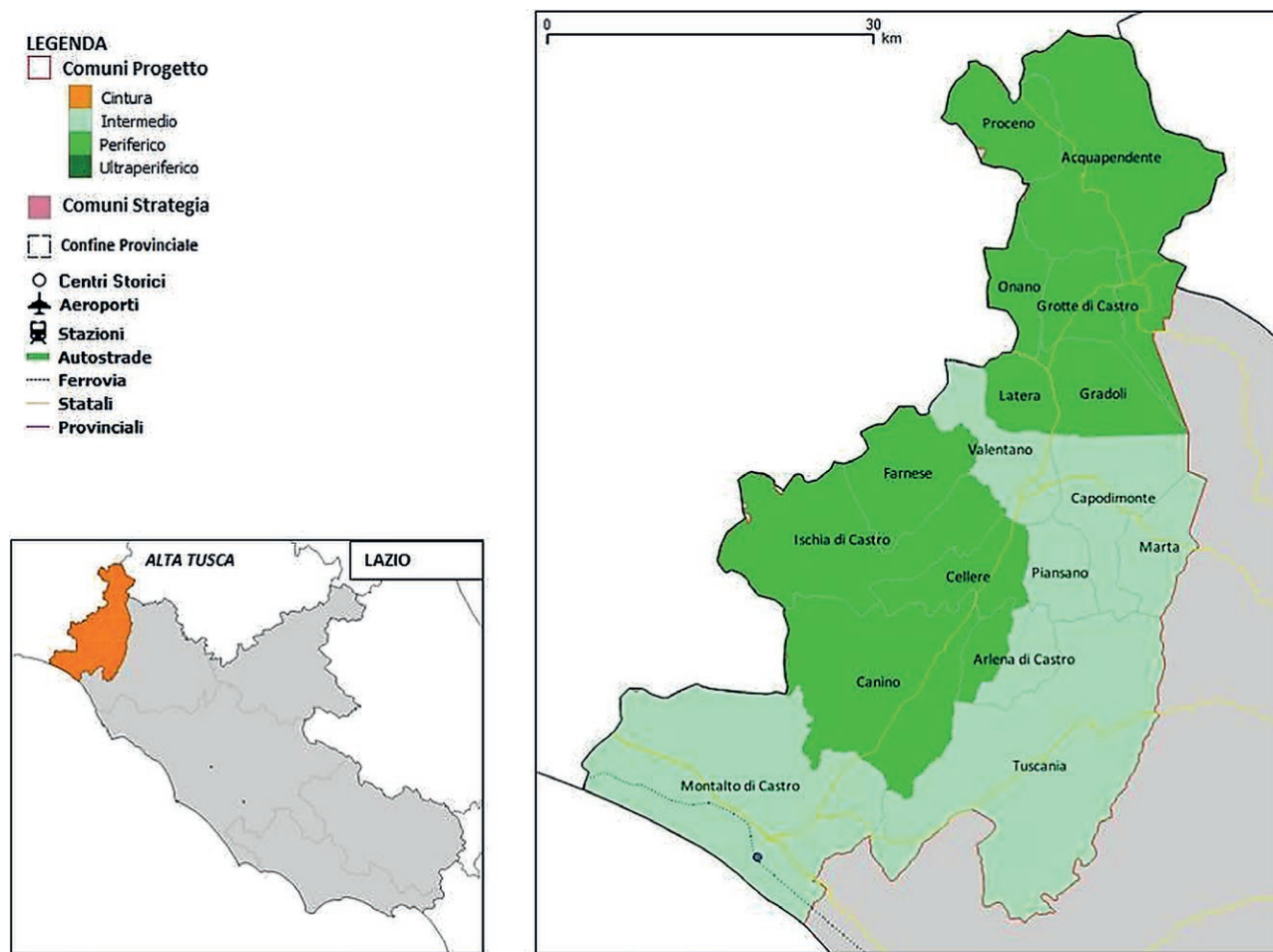


Figura 1. Area interna “Alta Tuscia Antica Città di Castro” e la sua localizzazione rispetto alla Regione Lazio. Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale.

L’individuazione dei percorsi ha inteso privilegiare le strade rurali e vicinali, evitando la creazione *ex novo* di passaggi lungo strade trafficate. L’intervento della Strategia ha portato alla creazione di una rete di sentieri di circa 300 km, l’installazione di cartelli con una grafica uniforme, la realizzazione di trentacinque aree di sosta, picnic e punti panoramici, oltre a lavori di recupero e riqualificazione per migliorare l’accessibilità e la fruizione del territorio. Queste azioni comprendono anche la valorizzazione di siti come l’Archeodromo e il Museo diffuso di Piansano, l’antico molino sotterraneo ad Arlena di Castro e Castel Araldo a Marta. Inoltre, sono stati aperti nuovi accessi a Valentano e Proceno, sono stati implementati quindici musei e antiquarium con postazioni multimediali, è stato istituito un punto informativo multimediale nella Chiesa di Sant’Antonio a Tessennano (Accordo di Programma Quadro Regione Lazio “Area Interna - Alta Tuscia Antica Città di Castro” 2021).

La Via Francigena, il Sentiero dei Briganti e la Via Clodia sembrano convergere dunque in un più ampio progetto di sviluppo locale. In particolare, la creazione del percorso della Via Clodia e delle sue varianti sembra ampliare ulteriormente le possibilità di esplorazione del territorio già offerte (e note) dal tracciato della Via Francigena. Il Sentiero dei Briganti si innesta su queste dinamiche di rivitalizzazione dei percorsi e, in virtù dell’insicurezza che li caratterizzava, più di altri hanno subito le dinamiche percettive penalizzanti descritte in questa sede.

6. Alcune osservazioni

L’articolo ha voluto percorrere l’idea che i progetti di turismo lento possano diventare strumenti per favorire la cooperazione e il dialogo tra gli spazi attraversati, ponendo l’accento sulle differenze esperienziali e



Figura 2. Tavola dei sentieri presenti nell'area interna. Fonte: strategia d'area, Agenzia per la Coesione Territoriale

percettive dei territori analizzati. Questa forma di collaborazione potrebbe offrire l'opportunità di ridurre le disuguaglianze socio-economiche, che spesso portano a marginalità, disuguaglianza ed esclusione territoriale. In relazione alle riflessioni teoriche sulla marginalità, è cruciale comprendere che essa può essere vista come una condizione di squilibrio tra territori, derivante da disuguaglianze spaziali e relazionali.

Per rendere un progetto di turismo lento coerente e integrato, è fondamentale stabilire una rete di relazioni politiche, culturali ed economiche tra vari luoghi. Questo approccio potrebbe contribuire a riequilibrare i rapporti tra le aree coinvolte: nella cooperazione verticale, anche i comuni più periferici, caratterizzati da un basso grado di prossimità relazionale, possono essere inclusi in una rete che consente loro di interagire con istituzioni superiori; nella cooperazione orizzontale, invece, è possibile collegare comuni molto diversi tra loro per dimen-

sioni demografiche, servizi disponibili, conformazione geografica e significato economico e culturale.

Questa ipotesi è stata esaminata attraverso il caso studio, con l'idea di aprire piste di ricerca che possono analizzare sinergie tra le politiche di riequilibrio territoriale e quelle di sviluppo turistico per progetti di territorio con cui ridefinire la pianificazione o la cooperazione tra gli attori e i luoghi. In questo quadro la comparazione dei dati sopra menzionati e del quadro teorico in cui si colloca l'area di progetto dell'Alta Tuscia-Antica Città di Castro consente di proporre alcune osservazioni analitiche sulle dinamiche tra gli stakeholder dell'area interna, evidenziando alcune delle criticità e delle potenzialità del binomio turismo lento-aree interne. A tale scopo, sono stati esaminati i documenti nazionali e i settantadue documenti strategici di tutte le aree interne in Italia, insieme ai tre documenti locali.

Dall'analisi dei settantadue documenti strategici emerge che gli *stakeholder* principali sono associazioni civiche, rappresentanti di categorie economiche e professionali, operatori economici (guide turistiche, piccoli artigiani, imprenditori locali, agricoltori). Le associazioni volontarie rappresentano principalmente l'attivismo civico in vari settori, dall'ambito sociale a quello della salute, della cittadinanza, della cultura e dell'animazione territoriale fino alle politiche trasversali per la tutela dei diritti all'istruzione e all'ambiente. Il profilo della cittadinanza attiva nelle aree interne è in media più giovane rispetto ai dati nazionali, raggiungendo il 22,3% rispetto al 19,4% nel resto d'Italia (De Leo et al. 2023). Nei documenti, il processo partecipativo è descritto e promosso attraverso concetti come esercizio esplorativo, confronto con la comunità e attività di ascolto (Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica 2014). Tuttavia, l'analisi dei documenti strategici locali mostra che, nella maggior parte dei casi, si è ricorsi a pratiche consultative piuttosto che deliberative, con un predominio di tavole tematiche e riunioni pubbliche.

Il processo per l'area interna in esame è iniziato nel 2018, con l'approvazione dell'area progettuale da parte della Regione Lazio. Il coinvolgimento di diciannove comuni, di un team di esperti e di diversi stakeholder ha seguito le linee guida nazionali, con una fase partecipativa che ha preceduto la finalizzazione e l'approvazione del documento strategico, avvenuta nel luglio 2021 da parte della Regione Lazio. Tuttavia, nonostante una visione ambiziosa per la città policentrica, il riconoscimento del geoparco UNESCO e una riconfigurazione dei servizi a favore delle persone vulnerabili, la strategia non sembra aver ancora realizzato appieno i suoi piani e azioni. Le pratiche di multi-stakeholder non sembrano fornire spinte efficaci per condividere il piano strategico e rea-

lizzare una trasformazione territoriale basata su un coinvolgimento più forte. L'assenza di monitoraggio a medio termine a livello nazionale e regionale ha limitato l'apprendimento istituzionale o comunitario.

Questo perché, sebbene il percorso sia formalmente completato, manca spazio per i *feedback* del processo, elementi essenziali nella politica pubblica per contrastare o adattare i problemi durante l'attuazione. L'analisi delle pratiche *multi-stakeholder* indica che, nonostante il soddisfacimento dei requisiti procedurali, le relazioni tra gli *stakeholder* non sono state sviluppate in modo significativo, con la *governance* amministrativa che ha assorbito la maggior parte dell'energia (De Leo et al. 2023).

La domanda che si pone a valle delle riflessioni proposte riguarda la capacità dell'approccio meno invasivo del turismo lento di porsi come attivatore di potenzialità sopite o rese opache dalla preponderanza di poli attrattivi maggiori. Seguendo il filo del ragionamento suggerito in questa sede, si è inteso delineare alcuni elementi utili a riflettere non solo su quest'ultimo aspetto ma anche sul ruolo della mobilità lenta nel restituire al turismo un significato esperienziale che va oltre il mero consumo dell'evento, contribuendo a trasformazioni sociali più ampie.

In particolare, è possibile considerare le aree interne e le infrastrutture del turismo lento come aspetti complementari di una stessa realtà: le aree interne aspirano al riscatto attraverso progetti di turismo lento, e le rotte del turismo lento, nel racconto del loro percorso, traggono nutrimento dalla bellezza e dal capitale territoriale delle aree interne. Il connubio tra turismo e sviluppo territoriale, focalizzato nella dialettica tra turismo lento e sviluppo delle aree marginali, è stato ampiamente discusso nelle politiche pubbliche e oggetto di studio nel dibattito accademico nazionale e internazionale (Meini 2019; Ferrari, Cavuta 2018; OECD 2006; Pelc 2018). Il turismo è visto come un mezzo per valorizzare il capitale territoriale e si configura come uno strumento valido per rivitalizzare territori marginali (Espon 2017). In modo simile, la stessa Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) considera il turismo come una delle cinque linee di sviluppo locale, insieme ad altri quattro *asset* strategici. Tuttavia, se il turismo è indubbiamente un settore potenziale per lo sviluppo, non tutte le tipologie di turismo sono adatte a contesti fragili e complessi come quelli delle aree marginali e interne. È essenziale considerare anche le riflessioni critiche sul tema (Moscarelli et al. 2022).

Nel contesto italiano, i recenti sforzi volti a esaminare il turismo come catalizzatore per lo sviluppo delle aree interne (Meini et al. 2017; Battino, Lampreu 2017; Salvatore, Chiodo 2016), fanno emergere questa complessità di cui appare essenziale tener conto. L'“Area inter-

na Alta Tuscia-Antica Città di Castro” è esemplificativa dell'alternativo destino di una “terra di transito”, ma anche del fatto che, nonostante un percorso definito a livello nazionale con chiare linee guida per il processo partecipativo, sia essenziale la collaborazione tra i vari *stakeholder* territoriali per sviluppare relazioni solide o garantire una qualità di interazione significativa. L'analisi condotta da De Leo e Altamore (2023) rivela infatti che la struttura governativa e l'organizzazione della governance amministrativa hanno assorbito la maggior parte delle risorse, relegando le pratiche *multi-stakeholder* agli attori istituzionali, spesso impreparati e privi di risorse per affrontare processi complessi. Le istituzioni locali hanno dimostrato un impegno sporadico e scarso interesse per il processo partecipativo, compromettendo la possibilità di partenariati innovativi. Inoltre, la mancanza di spazi adeguati all'apprendimento pratico ha limitato la condivisione di conoscenze e competenze, affidando l'esperienza a un numero ristretto di attori.

Al di là di valutazioni specifiche sugli interventi nell'area, quello che si intende sottolineare è la necessità, ai fini di un cambio di paradigma nell'approccio ai territori marginali-marginalizzati. La possibile relazione tra aree interne e turismo lento sembra mancare allo stato attuale di una prospettiva di gestione del territorio associata a percorsi ciclabili o cammini. Sembra pertanto essenziale riflettere su come queste infrastrutture possano contribuire a ridefinire i luoghi attraversati, oltre a esplorare come le linee di turismo e viaggio lento possano essere l'asse portante per innescare progetti di sviluppo territoriale. Appare altrettanto urgente sollevare dubbi e domande orientate a riflettere su cosa potrebbe cambiare se le linee di turismo e viaggio lento diventassero l'elemento centrale per innescare progetti di sviluppo territoriale che metta in relazione i luoghi e contrasti quella frammentazione territoriale che esclude sempre di più i margini e acuisce le disuguaglianze tra territori.

Riferimenti bibliografici

Aa. Vv. (1829). *Opere varie del visconte Chateaubriand recate in italiano*. Vol. 10. Venezia, Girolamo Tasso editore.

Accordo di Programma Quadro Regione Lazio “Area Interna – Alta Tuscia Antica Città di Castro” (2021) https://www.lazioeuropa.it/app/uploads/2022/04/dgr_54_2021_02_02_approv_apq_alta_tuscia.pdf

Agenzia per la Coesione Territoriale. (2020). *Area Interna Alta Tuscia Antica Città di Castro Strategia d'Area*. <https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2020/12/Lazio-Alta-Tuscia-strategia.pdf>

- Barber, R. (1993). *Pilgrimages*. Londra, The Boydell Press.
- Bartolomei, L. (2009). Pilgrimages and Tourisms. Differences and Intersections between Different Ways of Land Use. In Trono, A. (a cura di). *Proceedings of the International Conference, Lecce, Poggiardo 27th-29th October 2009: Tourism, Religion & Culture: Regional Development through Meaningful Tourism Experiences*. Galatina, Congedo.
- Battino, S., Lampreu, S. (2017). Strategie di valorizzazione e promozione in chiave turistica del patrimonio culturale nelle aree interne. Un caso in Sardegna. *Annali del Turismo*, 6, 83-105.
- Bentivoglio, E., Valtieri, S. (1993). *Guida a Viterbo*. Bari, Edizioni Dedalo.
- Berti, E. (2012). *Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa: tra ricerca di identità e progetto di paesaggio*. Firenze, University Press.
- Bock, B. (2016). Rural Marginalization and the Role of Social Innovation: A Turn Towards Nexogenous Development and Rural Reconnection, *Sociologica Ruralis*, 56(4), 552-573. DOI: <https://doi.org/10.1111/soru.12119>
- Boschma, R.A. (2005). Proximity and Innovation: A Critical Assessment. *Regional Studies*, 39, 61-74. DOI: <https://doi.org/10.1080/0034340052000320887>
- Brilli, A. (1995). *Quando viaggiare era un'arte. Il romanzo del Grand Tour*. Bologna, Il Mulino.
- Brilli, A. (2014). *Gerusalemme, la Mecca, Roma. Storie di pellegrinaggi e di pellegrini*. Bologna, Il Mulino.
- Buttay, F., Livet, G. (2005). Histoire des routes & des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences. *Histoire, économie & société*, 24(2), 312.
- Castiglioni, B., Cisani, M., Piccolo, M. (2020). Camminare nel paesaggio come pratica educativa: una prospettiva geografica. *Studium Educationis*, 1, 65-82. DOI: <https://doi.org/10.7346/SE-012020-06>
- Cisani, M., Visentin, F. (2021). Paesaggi in movimento e movimenti nel paesaggio: pensare, esplorare e creare paesaggi attraverso le mobilità lente. In Castiglioni, B., Puttilli, M., Tanca M. (a cura di). *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*. Firenze, Società di Studi Geografici, 131-136.
- Collins-Kreiner, N. (2010). The Geography of Pilgrimage and Tourism: Transformations and Implications for Applied Geography. *Applied Geography*, 30, 153-164. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2009.02.001>
- De Caprio, V. (1998). Giuseppe Acerbi a Roma. Diario di un viaggiatore diventato turista. In Roscetti, F. (a cura di). *Il viaggio in testi inediti o rari*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (2007). L'ansia della meta e la scomparsa del Lazio. In De Caprio, V. (a cura di). *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane 1800-1920*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (a cura di, 2007). *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane 1800-1920*. Roma, Istituto nazionale di studi romani.
- De Caprio, V. (2008). Fra Francigena e Cassia nel viterbese. Spunti di riflessione sul viaggiare lento. In De Caprio, V. (a cura di). *Via Cassia e via Francigena nella Tuscia*. Viterbo, Sette Città.
- De Leo, D., Altamore, S. (2023). Why Multi-Stakeholder Practices Don't Work: Looking Beyond the Extent and Diversity of Actors for Co-Producing Collective Action; A Case Study from an Inner Area in Italy. *Planning Practice & Research*, 38(3), 447-463. DOI: <https://doi.org/10.1080/02697459.2023.2199647>
- De Salvo, P. (2015). Il viaggio tra spiritualità e territorio: una visione moderna del pellegrinaggio. La Via di Francesco. In Giacalone, F. (a cura di). *Pellegrinaggi e itinerari turistico-religiosi in Europa*. Perugia, Morlacchi Editore, 245-258.
- De Vecchis, G. (2014). *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*. Roma, Carocci.
- Di Marcello, R. (2015). Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette. *Geotema*, 49, 95-99.
- Esch, A. (1996). *La via Cassia: sopravvivenze di un'antica strada con note per un'escursione tra Sutri e Bolsena*. Roma, Viella.
- Espon. (2017). *Policy Brief: Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions*. www.espon.eu/rural-shrinking
- Febvre, L. (1922). *La Terre et l'évolution humaine, introduction générale de l'histoire*. Parigi, La Renaissance du Livre.
- Ferrari, F., Cavuta, G. (a cura di, 2018). *Turismo e aree interne. Esperienze, strategie, visioni*. Roma, Aracne.
- Goethe, W. (1998). *Viaggio in Italia*. Milano, Garzanti.
- Hillman, J. (2004). *L'anima dei luoghi*. Milano, Rizzoli.
- Ilardi, E., Capalbi, D. (2016). Grand Tour: Imaginary, Territory and Digital Cultures. *DigitCult - Scientific Jour-*

- nal on Digital Cultures*, 1(3), 37-48. DOI : <https://doi.org/10.4399/97888548993914>
- Jackowski, A., Smith, V. (1992). Polish Pilgrim-tourists. *Annals of Tourism Research*, 19(1), 92-106. DOI: [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90109-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90109-3)
- Leed, E.J. (2007). *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*. Bologna, Il Mulino.
- Maćzak, A. (1994). *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*. Roma-Bari, Laterza.
- Mazza, C. (1992). Carta dei pellegrinaggi. In Andreatta, L. (a cura di), *Santuario e pellegrinaggio: evangelizzare la pietà popolare*, Roma, A. Primerano, 27-32.
- Mazza, C. (2007). *Turismo religioso. Un approccio storico-culturale*. Bologna, EDB.
- Meini, M. (a cura di, 2019). *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Meini, M., Di Felice, G., Nocera, R. (2017). Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 161, 4-21. DOI: <https://doi.org/10.13137/2282-572X/21485>
- Mosca, A. (2002). *Via Cassia: un sistema stradale romano tra Roma e Firenze*. Firenze, Leo S. Olschki.
- Moscarelli, R. (2020). Il turismo lento come occasione di pianificazione territoriale e di rinnovamento urbano. Il caso del Cammino di Santiago. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 129(3), 152-174.
- Moscarelli, R. (2021). Marginality: From Theory to Practices. In Pileri P., Moscarelli R. (a cura di). *Cycling and Walking for Regional Development. How Slowness Regenerates Marginal Areas*. Cham, Springer, 3-16.
- Moscarelli, R., Introini, V., Toma, G. (2022). Aree interne e turismo lento: un'analisi sulla coerenza delle politiche nazionali lungo la Via Francigena e la ciclovía dell'Acquedotto Pugliese. *Territorio*, 101(2), 1-186.
- Nuti, L. (2008). *Cartografe senza carte. Lo spazio urbano descritto dal Medioevo al Rinascimento*. Milano, Jaca Book.
- OECD (2006). *Innovation and Growth in Tourism. Organization for Economic Cooperation and Development*. Paris, OECD Publishing. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264025028-en>
- Papotti, D. (2003) Attività odepórica ed impulso scritto: la prospettiva geografica sulla relazione di viaggio. *Annali d'Italianistica*, 21, 393-407.
- Paragano, D., Vincenti, G. (2021). Mobilità lente in aree interne. La Via Silente: tra nuove forme di valorizzazione territoriale e diffusione di modelli sociali alternativi. In Castiglioni, B., Puttilli, M., Tanca, M. (a cura di). *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*. Firenze, Società di Studi Geografici, 240-250.
- Pelc, S. (2018). Drivers of Marginalization from Different Perspectives. In Pelc, S., Koderman, M. (a cura di). *Nature, Tourism and Ethnicity as Drivers of (De)Marginalization. Insights to Marginality from Perspective of Sustainability and Development*. Cham, Springer, 3-27.
- Pifferi, S. (2017). Le guide di e per Roma. Evoluzione e dinamiche scritte della guidistica romana in Età Moderna. In Aletta, A. (a cura di). *Il mondo rappresentato. Metafora del viaggio e viaggi reali*. Roma, Artemide, 67-83.
- Pileri, P. (2020). *Progettare la lentezza*. Busto Arsizio, People.
- Platania, G. (2003). *Viaggi, Mercatura e Politica*. Viterbo, Sette Città.
- Platania, G. (2006). *Da est ad ovest, da ovest ad est. Viaggiatori per le strade del mondo*. Viterbo, Sette Città.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Simonica, A. (1995). *Antropologia del turismo*. Roma, NIS.
- Smith, V.L. (1992). Introduction: the quest in guest. *Annals of Tourism Research*, 19, 1-17.
- Timothy, D.J., Olsen, D.H. (2006). *Tourism, Religion and Spiritual Journeys*. Londra, Routledge.
- Trono, A., Oliva, L. (2013). Percorsi religiosi tra turismo culturale e strategie di pianificazione sostenibile: ricerca e innovazione. *Annali del turismo*, 2, 9-34.
- Turner, V., Turner, E. (1978). *Il Pellegrinaggio*. Lecce, Argo.
- Vidal de la Blache, P. (1908). *Tableau de la géographie de la France*. Parigi, Hachette.
- Vincenti, G. (2023). Geografia e racconto di viaggio negli itinerari dei travellers italiani: Giuseppe Acerbi e Capo Nord. *Memorie Geografiche - Narrazioni/Narratives*. Firenze, Società di Studi Geografici, 865-870.
- Vona, S., Zaccheo, L. (2007). *Strade Regionali del Lazio*. Roma, ASTRAL-Regione Lazio.