

# Cammini

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO  
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN: 978-88-99237-75-2

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati  
con licenza Creative Commons, Attribuzione -  
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0  
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano

06

# Cammini

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO  
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU  
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO  
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Architettura – DiARC Università degli Studi di Napoli  
“Federico II”, con Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale – DADI  
Università della Campania Luigi Vanvitelli

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),  
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di  
Torino), Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato  
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli  
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),  
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università  
Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),  
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE

Michelangelo Russo (direttore DiARC), Enrico Formato (responsabile  
conferenza), Adriana Galderisi (responsabile YOUNGERSIU), Antonio Acierno,  
Libera Amenta, Antonia Arena, Anna Attademo, Gilda Berruti, Nicola Capone,  
Marica Castigliano, Emanuela Coppola, Claudia De Biase, Daniela De Leo,  
Gabriella Esposito De Vita, Carlo Gasparrini, Vincenzo Gioffrè,  
Giuseppe Guida, Giovanni Laino, Laura Lieto, Cristina Mattiucci,  
Maria Federica Palestino, Paola Piscitelli, Alessandro Sgobbo,  
Marialuce Stanganelli, Anna Terracciano.

COMITATO ORGANIZZATIVO

Ludovica Battista (coord.), Nicola Fierro (coord.), Rosaria Iodice (coord.),  
Giada Limongi (coord.), Maria Simioli (coord.), Federica Vingelli (coord.) con:  
Giorgia Arillotta, Chiara Bocchino, Greta Caliendo, Augusto Fabio Cerqua,  
Stefano Cuntò, Paolo De Martino, Daniela De Michele, Giovanna Ferramosca,  
Carlo Gerundo, Walter Molinaro, Sofia Moriconi, Antonietta Napolitano,  
Veronica Orlando, Benedetta Pastena, Sara Piccirillo, Chiara Pisano,  
Francesco Stefano Sammarco, Marilù Vaccaro, Bruna Vendemmia,  
Marina Volpe.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Be tools srl  
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti della Sessione 06:

“Cammini”

Chair: Michele Zazzi

Co-Chair: Emanuela Coppola

Discussant: Elisa Conticelli, Adriana Galderisi, Paolo La Greca,  
Stefano Munarin, Chiara Rizzi, Silvia Rossetti

Ogni paper può essere citato come parte di:

Zazzi M., Coppola E. (a cura di, 2025), *Cammini,  
Atti della XXVI Conferenza Nazionale SIU “Nuove ecologie territoriali.  
Coabitare mondi che cambiano”, Napoli, 12-14 giugno 2024*, vol. 06,  
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

---

MICHELE ZAZZI, EMANUELA COPPOLA

## 9 **Cammini**

- 15 **Mobilità sostenibile e fruibilità ecologico-culturale. La rete di connessione (negata) dei Campi Flegrei**  
ANTONIO ACIERNO, IVAN PISTONE
- 23 **Sotto questo sole. Un'analisi sui percorsi e i rifugi climatici nei quartieri di Torino**  
ANDREA AIJMAR, ELENA CAMILLA PEDE, LUCA STARRICO
- 29 **Forme di mobilità sostenibile e qualità urbane: quale integrazione?**  
FRANCESCO ALBERTI, GIOVANNA ACAMPA, MASSIMO CARTA
- 35 **Una Milano accessibile per e camminabile da tutti**  
CARLA BALDISSERA
- 43 **Ecologie urbane e territoriali. Pianificare e progettare la mobilità lenta in termini multiscalari**  
ALESSANDRO BOVE
- 48 **Cammini e territori. Un approccio *walkshop* per la rigenerazione culturale e socio-economica**  
FRANCESCO BRUZZONE, CAMILLA ARIANI, GIULIA MOTTA ZANIN
- 56 **Strategie di mobilità come terapia per la dipendenza dall'automobile**  
FEDERICO CAMPANINI, EZIO NICOLÀS BRUNO URBINA
- 61 **La fruizione del patrimonio culturale nei modelli di sviluppo delle aree marginali. Gli itinerari culturali potenzialità e progetto**  
NATALINA CARRÀ
- 66 **La pratica del cammino come strumento di *empowerment* della comunità rivierasca: il caso del Contratto di Torrente Mugnone a Firenze**  
ELISA CARUSO, BENEDETTA MASIANI, CLAUDIA MEZZAPESA, ELENA MORETTI
- 75 **La rigenerazione del territorio attraverso la riconversione dei tracciati ferroviari dismessi in reti per la mobilità dolce. L'occasione dell'ex ferrovia Sangritana in Abruzzo**  
BARBARA CASELLI, GLORIA PELLICELLI, SILVIA ROSSETTI
- 83 **Il diritto al paesaggio, generatore di visioni locali e sovralocali**  
GIULIA CASOLINO
-

- 
- 88 Camminare nella storia. Eventi, norme e processi trasformativi lungo le antiche vie della transumanza  
CHIARA CATTANI, FRANCESCO ZULLO, CRISTINA MONTALDI, EMILIO MARZIALI
- 94 L'ascesa del turismo dei cammini negli ecosistemi culturali metropolitani  
ANTONIO CIASCHI, MARIO MORRICA
- 99 Le greenway litoranee in Italia: da piste ciclopedonali a infrastrutture ambientali  
ANTONIO ALBERTO CLEMENTE, ANGELICA NANNI
- 107 Ondate di calore e mobilità attiva: implicazioni per gli spostamenti a piedi e l'accessibilità urbana  
NICOLA COLANINNO, ROUNAQ BASU, ABDULAZIZ ALHASSAN, ANDRES SEVTSUK
- 113 Narrare i territori interni, oltre il turismo. L'esperienza di ricerca-azione dell'Atlante di Storie e di Luoghi di Santo Stefano Quisquina  
ANNALISA CONTATO, BARBARA LINO
- 121 La rete verde come infrastruttura socio-ambientale: il caso degli assi verdi a Barcellona come processo del modello "Superilles"  
EMANUELA COPPOLA, MIGUEL MAYORGA, SERENA SOLE
- 130 I cammini del progetto di piano del parco regionale del Vulture  
SILVANA D'AMBROSIO, GERARDO PROTA
- 140 Strategie operative integrate per la mobilità sostenibile e la riqualificazione di aree urbane storiche: il caso dei Quartieri Spagnoli a Napoli  
ELVIRA DE FELICE, LUCREZIA CIOFFI, ANNA LIMMATOLA, CARLO GERUNDO
- 150 Grandi cammini e mobilità lenta. Il ruolo della via Francisca come asse portante per la rigenerazione diffusa dei luoghi culturali a Varese  
ETTORE DONADONI, LARA MADERNA, ANDREA ARCIDIACONO
- 157 Prossima fermata: Ferrara. Un progetto di ricerca integrato a supporto della mobilità sostenibile urbana  
ELENA DORATO, CATERINA RONDINA, MARCO ODORIZZI
- 165 Vie di transumanza in Basilicata: opportunità e scenari di valorizzazione  
**BEST PAPER** ILARIA GESUALDI
- 172 La lentopolitana dei "due mari". Esplorazioni lungo il "Sentiero dei Greci" in Lucania  
SIMONE GUARNA
-

- 
- 178 Un cammino tra le torri costiere della Calabria  
NICOLA LA VITOLA
- 183 Stili di vita sani e uso degli spazi urbani: un'indagine tra giovani adolescenti nell'ambito del progetto Prevent Together  
GIULIA LANZA, BARBARA BADIANI, SILVIA GOLIA, MARCO SANDRI
- 190 P.A.S.S. Piedibus Accessibile Spassoso Sicuro  
GAETANO GIOVANNI DANIELE MANUELE
- 199 Camminare per riscoprire il palinsesto territoriale  
MARCO MAREGGI
- 206 Vuoti urbani: spazi di eco-connesione urbana  
CHIARA MARESCA
- 212 Le Regie Trazzere di Sicilia: da patrimonio storico-culturale a infrastruttura ecologico-paesaggistica  
VITO MARTELLIANO
- 218 *Taking back the street*. Le strade scolastiche come occasione di riappropriazione dello spazio pubblico e promozione della mobilità sostenibile  
BENEDETTA MASIANI, LORENZO DI MARCO
- 228 Nuovi modelli di progetto urbano per la città ecologica e di prossimità: dal programma metropolitano all'urbanistica tattica  
FRANCESCA PAOLA MONDELLI, MARTA RABAZO MARTIN
- 236 Il cammino di confine: riscoprire e riqualificare un territorio attraverso la lentezza  
VINCENZO PACE
- 243 Il piano e la gestione territoriale di linee di viaggio lente: il caso austriaco della ciclovia del Danubio  
NICOLA PETACCIA, ROSSELLA MOSCARELLI
- 252 Mobilità e accessibilità in una società che invecchia: il modello della "città dei 15 minuti" è inclusivo?  
FULVIA PINTO, MINA AKHAVAN
- 260 Verso la costruzione di nuove ecologie territoriali rigenerative per le aree interne e marginali attraverso gli itinerari turistico-culturali  
GABRIELLA PULTRONE
-

- 
- 267** Intercomunalità, prossimità e scuole. Un'esperienza di pianificazione nella provincia bolognese  
CRISTINA RENZONI, ETTORE DONADONI, CHIARA NIFOSI
- 276** Intessendo le reti: un approccio integrato per la pianificazione ciclabile d'area vasta  
ANNA RICHIEDEI, MARTINA CARRA, MICHÈLE PEZZAGNO
- 284** Oltre la regione balneare: l'idrovia Litoranea Veneta  
SABRINA RIGHI
- 289** Mobilità sostenibile e pratiche spaziali: un approccio integrato alla conoscenza e alla riqualificazione dello spazio urbano  
MICHELANGELO RUSSO, MARIALUCE STANGANELLI, MARILISA BOTTE, BRUNA DI PALMA
- 297** Comunità vulnerabili e inclusione urbana. Le domande di città di una società che invecchia  
ANTONELLA SARLO
- 302** Percorsi e cammini integrati per la valorizzazione di luoghi fragili  
MARICHELA SEPE
- 308** Infrastrutture di mobilità attiva, telai portanti la rigenerazione resiliente dei territori  
ELENA SOLERO
- 316** La strada, uno spazio conteso. Conflitti e tensioni nella governance delle pedonalizzazioni a Torino  
LUCA STARICCO, ELISABETTA VITALE BROVARONE
- 323** I Cammini degli altipiani: valorizzazione del Cratere del sisma del 2009  
CARMEN ULISSE, RAFFAELLO FICO, EMANUELA FERRINI, ALESSANDRO MARUCCI
- 330** Il ruolo della mobilità attiva per l'urbanistica preventiva: uno studio sperimentale nell'area di Udine  
CATERINA URSELLA, FEDERICO FORMENTI, BRUNO GRASSI
-

## Cammini

Nel quadro degli obiettivi individuati dalla Conferenza SIU 2024 riguardo al ruolo dell'urbanistica rispetto alle nuove ecologie territoriali, alla presente sessione è stato affidato il compito di favorire il confronto e la discussione su due questioni principali: una prima questione considera i recenti accadimenti di scala globale, principalmente conseguenti al quadro post-pandemico, ai conflitti geopolitici e ai cambiamenti climatici, e la loro capacità di condizionare le abitudini relative al muoversi nelle città e nei territori; una seconda concerne il parallelo consolidarsi di una sempre maggiore consapevolezza sociale e politica riguardo all'esigenza di rendere più sostenibili e attrattivi tali modi di spostamento. La sessione ha, pertanto, costituito una ricca occasione di presentazione di esperienze finalizzate alla promozione della mobilità attiva e "lenta" nelle città e nei territori.

L'organizzazione della sessione è stata articolata in due sottosessioni di ampia generalità, rispettivamente dedicati al muoversi "nelle città" e "nei territori", proprio al fine di non limitare eccessivamente la "cornice" concettuale e operativa di un ambito di riflessioni che, come ci si poteva aspettare, ha posto in evidenza una fertile eterogeneità dei riferimenti culturali, degli strumenti tecnici adottati nonché della valenza contestuale delle pratiche.

Nella prima sottosessione, che i curatori avevano orientato verso la discussione del ruolo della mobilità attiva nella ridefinizione del concetto di accessibilità urbana e nel superamento del paradigma improntato all'uso pervasivo dell'automobile, i contributi hanno individuato alcuni temi meritevoli di approfondimento specifico: le implicazioni spaziali e sociali del diritto alla città di pedoni e ciclisti; l'accessibilità universale allo spazio urbano; le relazioni tra mobilità attiva, servizi di prossimità e gestione dei tempi di vita nella "x-minute city"; gli usi temporanei nelle sperimentazioni di urbanistica tattica; la rigenerazione urbana nello scenario "post-car city".

La seconda sottosessione, orientata viceversa a temi di scala territoriale quali i cammini, le ciclovie di lunga percorrenza e il riuso delle ferrovie dismesse, intendeva restituire un quadro di riflessioni utili per ripensare, anche radicalmente, alcuni temi consolidati del progetto di territorio. I contributi hanno, quindi, affrontato le seguenti questioni: la specificità delle relazioni tra città metropolitane, città medie, aree interne e loro contesti; la costruzione di modelli innovativi per lo sviluppo dei territori marginali; la fruizione sociale di parchi e paesaggio; il turismo e la comunicazione per territori "lenti"; i nuovi scenari per il mondo rurale. Trasversale alle due sottosessioni è stata, poi, l'attenzione al ruolo di piani e programmi nella loro messa a confronto con obiettivi e strategie di settore non facilmente riducibili all'attuale articolazione degli strumenti disponibili.

## **Nelle città**

I contributi pervenuti nella sottoseSSIONE “Nelle città” si sono confrontati con i temi prima menzionati accogliendo la sollecitazione dei curatori a individuare utili riferimenti metodologici nel quadro delle politiche, dei piani e dei progetti per l’accessibilità oggi disponibile nelle città italiane ed europee. Azioni e strumenti che per lungo tempo hanno cercato di dare risposta agli effetti prodotti dal forte aumento degli spostamenti urbani in uno scenario di dispersione insediativa e di pressante esigenza di accorciare i tempi di percorrenza, ma che in tempi più vicini hanno dovuto rispondere anche a sollecitazioni contrarie, enfatizzate nel periodo dell’emergenza sanitaria, che hanno richiesto il recupero del concetto di prossimità legato ai tempi di vita individuali, secondo spostamenti “lenti” in un intorno urbano molto più limitato rispetto alle consuetudini acquisite nel passato.

La sottoseSSIONE si è allora posta un duplice obiettivo: verificare se i modelli di accessibilità urbana offerti dalle nostre città siano in grado di integrare pienamente i flussi di mobilità attiva nel quadro complessivo degli spostamenti urbani, supportando di conseguenza stili di vita e localizzazioni funzionali più coerenti con tali forme di mobilità e definendo un sistema efficace e attrattivo per modularne i modi e i tempi d’uso; indagare se le politiche, i piani e i progetti oggi disponibili abbiano prestato adeguata attenzione alla coerenza degli assetti spaziali, alla minore decentralizzazione dei poli attrattori (commerciali e del terziario in generale), alla migliore organizzazione dei servizi di prossimità e ai loro tempi d’uso, alle soggiacenti e collegate questioni attinenti alla sicurezza e piacevolezza degli spostamenti pedonali e ciclabili nonché alle loro positive conseguenze sulla salute e il benessere dei cittadini (Tolley 2003, Papa et al. 2018, Tira et al. 2020, Bertolini 2023).

Entrando nel merito dei contenuti affrontati nei contributi presentati nella sottoseSSIONE, pur con qualche inevitabile forzatura che il lavoro di curatela spesso impone, è stato possibile riconoscere alcuni “addensamenti” di temi e riflessioni. Un primo nucleo di contributi ha riflettuto sulle varie possibilità di declinare l’accessibilità in ambito urbano: mediante pratiche di mobilità sostenibile in grado di assicurare qualità urbana e riqualificazione dello spazio urbano nelle sue varie articolazioni (Alberti e Carta, Russo et al., Dorato et al., De Felice et al., Mondelli e Rabazo Martin) oppure approfondendo il ruolo della strada nelle sue implicazioni di spazio conteso nella specificazione o limitazione dei modi di utilizzazione, anche con la dovuta attenzione ai diritti d’uso di uno spazio urbano che sia davvero disponibile “per tutti” (Staricco e Vitale Brovarone, Masiani e Di Marco, Manuele, Baldissera). Un secondo nucleo ha approfondito le potenzialità offerte dalla integrazione delle reti di percorribilità pedonale e ciclistica nell’ambito dell’organizzazione reticolare del sistema ambientale urbano: sia mediante la piena considerazione dei vuoti urbani e della “rete verde” nella definizione dei modelli di fruizione socio-ambientale della città sia nel definire criteri e interventi per assicurare il comfort e la sicurezza degli spostamenti alla luce dei fenomeni ascrivibili al

cambiamento climatico (Maresca, Coppola et al., Colaninno, Pede e Staricco). Un terzo nucleo, anche attraverso punti di vista extradisciplinari, ha affrontato le questioni relative al ruolo che la mobilità attiva può svolgere nei confronti della promozione della salute individuale e collettiva, con particolare attenzione ai risvolti che possono interessare componenti specifiche della compagine sociale, quali la popolazione anziana e i giovani (Ursella et al., Campanini et al., Pinto e Akhavan, Lanza et al.). Un ultimo gruppo di contributi ha posto in evidenza le potenzialità di alcuni strumenti di pianificazione riguardo ad alcune questioni centrali affrontate nella sottoseSSIONE: il modello post-car city nei piani urbani per la modalità sostenibile, la riorganizzazione dello spazio di prossimità delle scuole nei piccoli centri all'interno dei programmi metropolitani di rigenerazione, la pianificazione della mobilità ciclistica di area vasta (Guaiani, Renzoni et al., Richiedei et al.).

### **Nei territori**

John Brinckerhoff Jackson, teorico del paesaggio, affermava che “le strade non conducono più soltanto a luoghi, sono esse stesse dei luoghi”, introducendo un nuovo termine legato al paesaggio: l'odologia (dal greco *bodos* ossia strada, cammino, viaggio), che rappresenta il modo di percepire i luoghi attraverso il camminarci. Fin dall'inizio dei tempi, il camminare ha, infatti, rappresentato la forma simbolica con cui l'uomo ha iniziato a trasformare il paesaggio.

I contributi pervenuti nella sottoseSSIONE “Nei territori” hanno evidenziato l'attualità di tale interpretazione nel momento in cui alla pratica del cammino risulti possibile attribuire un ruolo primario per il riconoscimento e l'attivazione di azioni di rigenerazione dei territori guidate contemporaneamente da una consapevole percezione dei luoghi (*topofilia*) e dalla pratica del *walkscape*, inteso sì come pratica estetica (Careri 2006) ma in grado di attivare anche altre dimensioni dell'esperienza. Il valore attribuito alla passeggiata risulta, infatti, ben superiore a quello di semplice visione estetica dei luoghi o di potenziale inno alla libertà, come del resto ci ricorda Henry David Thoreau nel suo manifesto sul camminare (2009, ed. or. 1862): “Ogni cammino è una sorta di crociata”, ovvero un modo di elevazione spirituale e di comunicazione interiore anche con il divino.

La prima questione che ci ha restituito questa sottoseSSIONE è riscontrabile nell'esistenza di una comunità che esplora il territorio con nuove modalità e secondo visioni locali e sovralocali di paesaggio, tanto da poter parlare di vera e propria ascesa del turismo dei cammini e (Ciaschi e Morrica, Righi, La Vitola). Un turismo culturale nuovo, legato alla conoscenza identitaria che i luoghi raccontano attraverso un cammino che è un progetto da costruire attraverso la creazione di un percorso narrativo. In tal senso, i cammini possono essere intesi come linee di forza capaci di attivare economie locali legate a un turismo consapevole e rispettoso del territorio (Christin 2019). Il legame tra i cammini e la narrazione dei territori è allora, di fatto, strettissimo: “La narrazione è uno degli strumenti essenziali con cui la mente umana costruisce e comunica la

realtà. Questo processo di ordinamento e rappresentazione è intrinsecamente legato alla soggettività di chi narra e influenza profondamente il modo in cui la realtà stessa viene percepita e trasferita” (Contato e Lino). Con la proclamazione del 2016 ad “Anno dei Cammini” il MiBACT ha di fatto sancito il ruolo di questa filiera turistica nella valorizzazione sostenibile del patrimonio storico, naturalistico e culturale dell’Italia, dove il camminatore è inteso come turista “vocazionale”, attento al costruito paesaggistico sia materiale sia immateriale, che manifesta l’interesse a scoprire ogni aspetto identitario di un territorio.

Ulteriore impulso ai cammini è avvenuto dopo la pandemia da Covid-19. E da allora che le *Long-distance Walking Routes (LDWR)* sono emerse definitivamente come una forma alternativa e innovativa di turismo, con l’obiettivo di stimolare lo sviluppo economico locale, migliorare l’attrattività delle aree interne, promuovere la rigenerazione resiliente dei territori tramite la riscoperta di palinsesti territoriali di lungo periodo (Solero, Clemente e Nanni, D’Ambrosio e Prota, Mareggi, Ulisse et al.)

“Questi itinerari non sono solo apprezzati per il loro valore storico e scientifico, ma anche per la loro capacità di promuovere una nuova economia turistica, basata su principi di sostenibilità e valorizzazione delle risorse locali.

La rigenerazione dei luoghi attraversati da un cammino diventa di fatto *walkshop*, ovvero un metodo che mira a generare proposte operative per una pianificazione sostenibile e partecipativa dei percorsi, dell’ospitalità e delle attività di supporto” (Bruzzone et al. 2023). Questo include la co-progettazione di strategie di valorizzazione dal basso a livello locale, come la creazione di mappe, segnaletica e gruppi di studio, fino alla produzione di output a livello nazionale, come portali online, riconoscimenti e finanziamenti, nonché la protezione del patrimonio culturale e naturale. Si possono, infatti, aprire relazioni con le culture e i paesaggi locali, capaci di costruire una vera e propria narrazione generativa che si snodi lungo i cammini e che consenta la valorizzazione e la scoperta di luoghi, territori, identità, tradizioni (Pileri et al. 2018).

Ulteriore tema di rilievo che la sottosezione ha fatto emergere è quello della lentezza. La ciclovia lungo il Danubio è stata presentata come caso di successo di turismo lento in Europa (Petaccia e Moscarelli), così come la “lentopolitana” della Grande Grecia (Guarna) e i cammini lungo i tratturi o le antiche vie della transumanza (Cattani et al., Gesualdi, Martelliano), che, anche grazie al recente riconoscimento di *UNESCO Intangible Cultural Heritage e Cultural Route of the Council of Europe*, pongono l’attenzione sul portato culturale di questi tracciati e sul loro possibile reimpiego in qualità di strumenti di promozione territoriale. Ulteriori approfondimenti hanno riguardato il ruolo dei paesaggi fortificati, quali occasioni privilegiate per la ricostruzione di reti lente con valenza ecosistemica (Casolino) e le difficoltà che si possono incontrare nel tentativo di individuare un sistema di fruibilità sostenibile in ambiti ad alta stratificazione di valori storici e paesaggistici ma in presenza di diffusa frammentazione

ecologica (Acierno e Pistone).

Strettamente connesse al tema dei cammini sono le questioni poste dalle aree interne, che sono state declinate in una molteplicità di casi quali il progetto dei Cammini degli altipiani dei Comuni del Cratere, il Cammino di Confine tra Calabria e Basilicata (Pace), la via Francisca come asse portante per la rigenerazione diffusa dei luoghi culturali (Donadoni et al.) oppure mediante lo strumento del Contratto di Torrente Mugnone a Firenze (Caruso et al.). In queste aree in forte spopolamento e particolarmente fragili, lo strumento del cammino può valorizzare il patrimonio storico-architettonico e paesaggistico, restituendone una narrazione che contribuisce a costruire un'identità territoriale distinta e riconoscibile (Sepe, Pultrone, Carrà).

Infine, i contributi dedicati al tema delle ferrovie dismesse come nuovi cammini hanno consentito di riportare al centro dell'attenzione il possibile "riciclo" di circa 7.000 km di linee ferroviarie dismesse italiane di cui solo circa 800 km sono stati rigenerati. Si tratta di un patrimonio da riscoprire e risignificare in accordo con la Carta di Roma del 2009, che, tra i suoi principi, ricorda come il profilo testimoniale rappresentato dal patrimonio ferroviario e, in particolare, dal viaggio in treno – inteso anche come mezzo lento privilegiato di osservazione del paesaggio – è stato parte della storia sociale ed economica del nostro Paese e della vicenda umana delle nostre popolazioni, documentato in mille e diversi modi dalla letteratura, dal cinema, dall'arte in tutte le sue espressioni (Caselli et al., Bove).

### **Riferimenti bibliografici**

- Bertolini, L. (2023), "The next 30 years: planning cities beyond mobility?", in *European Planning Studies*, 31(11), pp. 2354-2367.
- Bruzzone, F., Ariani, C., Zanin, G. M., Mounecif, R. (2023), "Cross-border Long Distance Walking Routes beyond tourism. Insights from an experience along the ancient via Egnatia", in *Plurimondi*, n. 20, pp. 19-47.
- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- Rossetti S., Caselli B., Stabile F., Carra M. (2024), "How do SUMP's Consider Factors Influencing Walkability and Cyclability? A Review of Literature and Planning Tools", in *European Transport/Trasporti Europei*, vol. 97, p. 1-11.
- Christin R. (2019), *Turismo di massa e usura del mondo*, Elèutera, Torino.
- Coppola E., D'Avino M., Moccia F.D. (2021), *Riciclo dei trasporti scartati e dei paesaggi dimenticati*, Clean Editore, Napoli.
- Papa R., Fistola R., Gargiulo C. (eds) (2018), *Smart Planning: Sustainability and Mobility in the Age of Change*, Springer, Cham, Switzerland.
- Pileri P., Giacomel A., Giudici D., Munno C., Moscarelli R., Bianchi F. (a cura di, 2018), *Ciclabili e cammini per narrare territori. Arte, design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE).
- Sabatini F. (2023), "Dalla remoteness all'attrattività turistica: un'analisi di discorsi nazionali e locali sulle aree interne", in *Rivista geografica italiana*, CXXX, 2, pp. 5-21.
- Tira M., Pezzagno M., Richiedei A. (eds.) (2020), *Pedestrians, Urban Spaces and Health. Proceedings of the XXIV International Conference on Living and Walking in Cities*, CRC Press, London.
- Tolley R. (ed.) (2003), *Sustainable Transport. Planning for Walking and Cycling in Urban Environments*, CRC Press, Cambridge.

---

Toureau H. D. (2009), *Camminare*, Mondadori, Milano (ed. or. in *The Atlantic Monthly*, IX (LVI), June 1862, pp. 657-674).

# Le Regie Trazzere di Sicilia: da patrimonio storico-culturale a infrastruttura ecologico-paesaggistica

Vito Martelliano

Università degli Studi di Catania

DICAR - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, SDS di Siracusa in Architettura e Patrimonio Culturale

Email: [vito.martelliano@unict.it](mailto:vito.martelliano@unict.it)

## Abstract

La struttura territoriale del Mezzogiorno d'Italia è caratterizzata dalla presenza di due importanti sistemi di viabilità storica: i Tratturi e le Regie Trazzere. Diversi per qualità e dimensione, essi condividono l'uso storico legato alle pratiche della transumanza e alcuni principi giuridici. A differenza del sistema dei Tratturi dell'Italia peninsulare, la rete delle Regie Trazzere di Sicilia (con i suoi 690 tracciati che si estendono per oltre 11 mila chilometri) non è mai stata oggetto di un organico piano di tutela e valorizzazione, pur rappresentando il più esteso e storicamente consolidato sistema di percorsi storici dell'isola. Se in passato la realizzazione dei piani paesaggistici dei 17 ambiti regionali ha rappresentato in molti casi un momento di riconoscimento dell'intrinseco valore paesaggistico delle Regie Trazzere, le attuali politiche regionali di alienazione dei tratti trazzerali o di concessione degli stessi per il passaggio diavidotti o elettrodotti stanno invece considerevolmente intaccando l'importanza di questo patrimonio storico-culturale.

In questo contesto, a partire dalla ricerca svolta negli ambiti territoriali di Catania ed Enna in occasione della redazione dei rispettivi Piani Paesaggistici (ancora in via di approvazione), il contributo intende illustrare le qualità storico-paesaggistiche del sistema delle Regie Trazzere di Sicilia unitamente ai rischi a cui esso è attualmente esposto. Intende anche offrire una rilettura del patrimonio delle Regie Trazzere siciliane quale fondamentale infrastruttura storica con valenza ecologico-paesaggistica dell'isola oltre a suggerire possibili politiche di salvaguardia e valorizzazione.

**Parole chiave:** mobility, heritage, paesaggio

## Le origini delle Regie Trazzere di Sicilia

La struttura territoriale del Mezzogiorno d'Italia è caratterizzata dalla presenza di due importanti sistemi di viabilità storica: i Tratturi e le Regie Trazzere. Diversi per qualità e dimensione, essi condividono l'uso storico legato alle pratiche della transumanza e alcuni principi giuridici.

Sull'origine del sistema dei Tratturi esistono notizie ben precise (Tesoriere, 1994: 126) mentre sulle Regie Trazzere manca idonea documentazione storica tuttavia l'archeologo Paolo Orsi individua in esse il persistere delle «pessime e grandi strade dell'antichità greca e romana» (Orsi, 1907: 750). L'origine di questi pubblici passaggi può ritenersi fondata oltre che sulla consuetudine della pastorizia di fare migrare stagionalmente gli armenti dai pascoli delle pianure costiere a quelli montani, sui bisogni legati al commercio tra l'entroterra e le città portuali. Fino agli inizi dell'Ottocento le cronache dei viaggiatori che attraversavano la Sicilia restituiscono un giudizio profondamente negativo sulla condizione della viabilità isolana, di cui il sistema delle Regie Trazzere rappresenta l'impianto fondativo. Nel corso del secolo prende avvio il processo di ammodernamento della viabilità e il sistema delle Regie Trazzere di Sicilia diviene, quando l'orografia lo consente, il supporto privilegiato per la realizzazione delle nuove strade rotabili e delle linee ferroviarie che ancora oggi costituiscono gran parte dell'attuale infrastruttura di mobilità (Vinciguerra, 2002). Tutta una serie di dispacci emanati tra il 1787 e il 1811 chiariscono le caratteristiche della rete trazzerale siciliana stabilendo una gerarchia tra i percorsi e definendo trazzere principali quelle di larghezza di 18 canne e due palmi (pari a 37,68 m), secondarie quelle di larghezza di 12 canne (pari a 24,77 m) e trazzere minori quelle di larghezza pari a 6 e a 3 canne (pari rispettivamente a 12,39 m e 6,19 m)<sup>1</sup>.

La progressiva riduzione della pratica della transumanza nel tempo ha comportato l'abbandono di molti percorsi trazzerali che in mancanza di utilizzo nel corso degli anni sono stati oggetto di processi di usocapione da parte dei proprietari frontisti. Nel 1917 per porre rimedio a questi processi viene definito un nuovo regime giuridico delle trazzere di Sicilia e, poco dopo, nel 1923, vengono unificate le sorti delle due più importanti reti armentizie dell'Italia meridionale: i tratturi di Puglia e le trazzere di Sicilia di cui, tre anni più tardi, viene approvato il regolamento per il loro definitivo assetto. L'approvazione del regolamento segna

---

<sup>1</sup> Il Regio Decreto n. 3836 del 1877 stabilisce che una canna è pari m. 2,064783 e un palmo è pari a m. 0,2580978.

un momento importate per le Regie Trazzere di Sicilia in quanto dà l'avvio all'imponente lavoro di individuazione e decretazione dei tracciati da parte dell'Ufficio Tecnico Speciale delle Trazzere.



*Figura 1* | Un tratto della Regia Trazzera n. 647 in cui si constata la trasformazione del sedime in parte in linea ferroviaria e in parte in percorso viario a servizio di un campo eolico.  
Fonte: Foto dell'autore.

Questo lungo lavoro iniziato nel 1926 con la Regia Trazzera n. 1 Caltagirone-Paternò si conclude in epoca Repubblicana con l'emanazione del decreto di demanialità della Regia Trazzera n. 690 Tortorici-Bronte nel 1956. Ciò che emerge da questo processo di accertamento è un vero e proprio Catasto delle Regie Trazzere di Sicilia la cui importanza va ben oltre l'interesse fiscale e demaniale per configurarsi, alla luce dell'alto valore storico-culturale, quale inventario di riferimento per ogni studio sulla viabilità storica siciliana. Ciò nonostante, a differenza del sistema dei Tratturi dell'Italia peninsulare, la rete delle Regie Trazzere di Sicilia, con i suoi 690 tracciati che si estendono per oltre 11 mila chilometri, pur rappresentando il più esteso e storicamente consolidato sistema di percorsi storici dell'isola non è mai stato oggetto di un organico piano di tutela e valorizzazione.

### **La 'scoperta' paesaggistica delle Regie Trazzere**

Per molti decenni la centralità della rete delle Regie Trazzere all'interno dei beni storico culturali siciliani resta un mero auspicio. Anzi, dal 1999, in seguito all'emanazione di alcuni provvedimenti normativi regionali, ne viene sancita l'alienabilità dando così avvio a una fase di privatizzazione e frammentazione di questo patrimonio. Agli inizi del nuovo millennio quale conseguenza del consistente sviluppo delle reti tecnologiche le Regie Trazzere siciliane sono interessate da un nuovo fenomeno. A seguito del rilascio di concessioni regionali diventano il reticolo demaniale di supporto alla realizzazione della rete di distribuzione del gas e, in misura più limitata, dell'energia elettrica. Questa trasformazione, da semplici cammini erbosi in 'moderne' infrastrutture tecnologiche e di trasporto (Fig. 1), insieme ai fenomeni di usurpazione da parte dei proprietari frontisti, ne ha concretamente alterato le caratteristiche, l'uso e la proprietà. L'insieme di questi fatti ci restituisce un ruolo inedito e moderno del sistema delle Regie Trazzere all'interno del territorio siciliano, sempre più legato al valore economico delle reti infrastrutturali e tecnologiche e sempre meno al valore culturale che tale infrastruttura storica ha posseduto e che in parte continua a mantenere (Martelliano, 2012: 24-26).

Per intravedere un'inversione di rotta nella gestione delle Regie Trazzere e il riconoscimento del loro intrinseco valore paesaggistico bisogna attendere l'avvio della stagione dei piani paesaggistici con la

redazione delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale nel 1996 e, più significativamente, la realizzazione dei piani paesaggistici dei 17 ambiti regionali. Con i piani d'ambito per la prima volta si dà inizio ad un sistematico e rigoroso studio della viabilità storica che riconosce quale sua componente strutturante la rete delle Regie Trazzere. L'esperienza maturata nell'ambito della redazione dei Piani Paesaggistici d'Ambito delle provincie di Catania ed Enna ci restituisce non solo la mappatura della rete ma anche le sue caratteristiche di sedime, uso e valore paesaggistico attuale (Martelliano, 2012). Un processo di riconoscimento che porta oggi a considerare questo insieme di tracciati da meri cammini armentizi e rurali a percorsi che disvelano il paesaggio isolano. «Partendo dalla considerazione che questi tracciati fanno parte del patrimonio storico-culturale siciliano, i piani territoriali paesaggistici delle provincie di Catania ed Enna hanno proposto una nuova contestualizzazione storico-culturale per questa risorsa definendo propri modi di fruizione, attraverso la condivisione e la tutela della *sostanza storico-paesaggistica attuale delle Regie Trazzere* e la riappropriazione di questa mobilità lenta quale occasione per nuovi processi di valorizzazione della percezione storico-paesaggistica del territorio» (Martelliano, 2012: 34-35).

### **Nuove strategie per la valorizzazione ecologica delle Regie Trazzere**

La rete ecologica siciliana, la cui realizzazione avviata dalla regione siciliana negli anni Ottanta si è concretizzata solo negli anni 2000 con la redazione della relativa carta regionale, è definita quale «infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di relazionare ambiti territoriali dotati di un elevato valore naturalistico, è il luogo in cui meglio può esplicitarsi la strategia di coniugare la tutela e la conservazione delle risorse ambientali con uno sviluppo economico e sociale che utilizzi come esplicito vantaggio competitivo la qualità delle risorse stesse e rafforzi nel medio e lungo periodo l'interesse delle comunità locali alla cura del territorio»<sup>2</sup>. Essa mette a sistema le aree protette, le riserve naturali terrestri e marine, i Parchi, i siti della Rete Natura 2000 che costituiscono i nodi dell'infrastruttura naturale con le pietre da guado, le aree di collegamento e le buffer zones che sono gli elementi secondari di connessione. Tra questi ultimi, i corridoi ecologici<sup>3</sup> rappresentano gli elementi che assolvono al delicato compito di collegare le emergenze ambientali ed ecologiche prioritarie favorendo la biodiversità. Nell'ambito di questa rete ecologica regionale, quale ruolo può avere il sistema delle Regie Trazzere?

Constatato che le politiche regionali di alienazione dei tratti trazzerali e il rilascio di concessioni per il passaggio di cavidotti o elettrodotti stanno intaccando considerevolmente l'importanza di questo patrimonio storico-culturale, l'emergere delle priorità ecologiche-ambientali e la riscoperta paesaggistica della rete di trazzere suggeriscono una risignificazione delle Regie Trazzere quale supporto alla rete ecologica siciliana. Tre sono le argomentazioni che avvalorano questa tesi: la natura demaniale dei tracciati, l'estensione capillare della rete e le caratteristiche intrinseche dei percorsi. L'appartenenza al demanio regionale delle Regie Trazzere ottenuta attraverso il lungo lavoro di accertamento e decretazione della demanialità le rendono uno dei più estesi patrimoni pubblici presenti in Sicilia. La diffusione capillare di questa infrastruttura, che permette di collegare territori distanti tra loro attraversando le principali aree naturalistiche della Sicilia, il sedime naturale di gran parte dei tracciati, la presenza ai margini di ampie fasce erbose naturali, la larghezza che in alcuni casi è ancora quella originale (Fig. 2) sono tutte caratteristiche che la rendono, quando ne esistono le condizioni, un potenziale sistema di corridoi ecologici capaci di assolvere alla funzione di connettori tra serbatoi di naturalità e percorsi paesaggistici di mobilità dolce per la fruizione lenta del territorio e la promozione del turismo naturalistico.

Quanto detto è perfettamente in linea con l'obiettivo specifico 3.2 della programmazione FESR 2007-2013 della Regione Siciliana che mira a «rafforzare la rete ecologica siciliana, favorendo la messa a sistema e la promozione delle aree ad alta naturalità e conservando la biodiversità in un'ottica di sviluppo economico e sociale sostenibile e duraturo, mediante due obiettivi operativi: rafforzare la valenza e l'identità naturalistica dei territori (Obiettivo operativo 3.2.1) e incentivare lo sviluppo imprenditoriale che opera nel settore della valorizzazione dei beni ambientali e naturalistici e della correlata promozione del turismo diffuso, coerentemente con i modelli e i piani di gestione e conservazione dei siti Rete Natura 2000 parchi e riserve (Obiettivo operativo 3.2.2)».

---

<sup>2</sup> La rete Ecologica Siciliana. Linee Guida, documento disponibile all'indirizzo internet: [http://www.artasicilia.it/web/natura\\_2000/index.htm](http://www.artasicilia.it/web/natura_2000/index.htm)

<sup>3</sup> Corridoi ecologici sono definite delle strutture lineari e continue del paesaggio, di varie forme e dimensioni, che connettono tra loro le aree a buona/elevata naturalità e rappresentano l'elemento chiave della rete ecologica poiché consentono la mobilità delle specie e l'interscambio genetico, fenomeno indispensabile al mantenimento della biodiversità. Fanno parte dei corridoi ecologici le fasce perfluviali, le aree di pertinenza dei corpi idrici e i varchi.



*Figura 2* | Regia Trazzera n. 29 in un tratto in cui ha mantenuto le sue dimensioni originali.  
Fonte: Foto dell'autore.

In questo contesto le Regie Trazzere possono assolvere a due ruoli all'interno della rete ecologica regionale. Quando ricadono all'interno dei nodi dell'infrastruttura naturale esse possono diventare percorsi ad alto valore storico culturale e sentieri legati all'esercizio delle attività tradizionali e alla fruizione turistica dell'area mentre, quando ricadono all'esterno dei nodi infrastrutturali, esse possono diventare ulteriori elementi lineari dell'infrastruttura naturale o connessioni privilegiate tra le aree naturali della rete ecologica e i contesti antropici favorendone la fruizione a partire dai centri abitati.

### **Da patrimonio storico-culturale a infrastruttura ecologico-paesaggistica. Nuovi scenari per il sistema delle Regie Trazzere nelle provincie di Catania ed Enna**

La ricerca svolta nella prima decade degli anni 2000, in occasione della redazione dei Piani Paesaggistici negli ambiti territoriali di Catania ed Enna, fa emergere una forte eterogeneità tra le qualità storico-paesaggistiche del sistema delle Regie Trazzere delle due provincie, dovuta principalmente ai differenti livelli di antropizzazione e in parte alla presenza del cono vulcanico etneo. Alcuni dati possono aiutarci a comprendere meglio questa situazione. La rete delle Regie Trazzere si sviluppa per 1023 km con una densità di 0,577 Km/Kmq nella provincia di Catania e per 1442 km con una densità di 1,344 Km/Kmq nella provincia di Enna (Fig. 3). È evidente una notevole differenza di densità di Km di tracciati trazzerali per unità di superficie. È interessante notare, inoltre, che nella provincia ennese ben 331 km di percorsi continuano a conservare l'uso storico della transumanza e che il 55,65 % della rete è ad elevato o eccezionale valore paesaggistico contro rispettivamente i 77 km e il 39,83 % della provincia catanese (Martelliano, 2012: pp. 40-45) (Fig. 3).

I risultati di questa ricerca mostrano come, nonostante tutto, il sistema delle Regie Trazzere continua a mantenere una consistenza, una leggibilità d'insieme e un uso all'interno dell'entroterra siciliano soprattutto nei territori ad alta valenza naturalistica.

La lettura paesaggistica del sistema delle Regie Trazzere apre nuovi scenari interpretativi multifunzionali in cui al riconoscimento della qualità storico-culturale si aggiunge un più innovativo e attuale riconoscimento del valore paesaggistico ed ecologico. Questo approccio multifunzionale supera la loro esclusiva valorizzazione in termini di bene storico-culturale a vantaggio di una lettura territoriale ed ecosistemica. Alla luce di questo cambiamento di prospettiva per l'interpretazione contemporanea del sistema di percorsi trazzerali in Sicilia si propongono sei possibili scenari:

- rete di luoghi della lentezza;
- rete di luoghi privilegiati per la fruizione di paesaggi antichi ma anche e soprattutto di luoghi in cui sono possibili antichi modi di percepire il paesaggio siciliano;
- rete di luoghi privilegiati per la percezione dei centri storici nel territorio;
- rete di luoghi privilegiati per la fruizione delle aree rurali;
- rete di percorsi e sentieri per la fruizione dei nodi della rete ecologica siciliana;
- rete di corridoi ecologico-paesaggistici a supporto della rete ecologica siciliana.

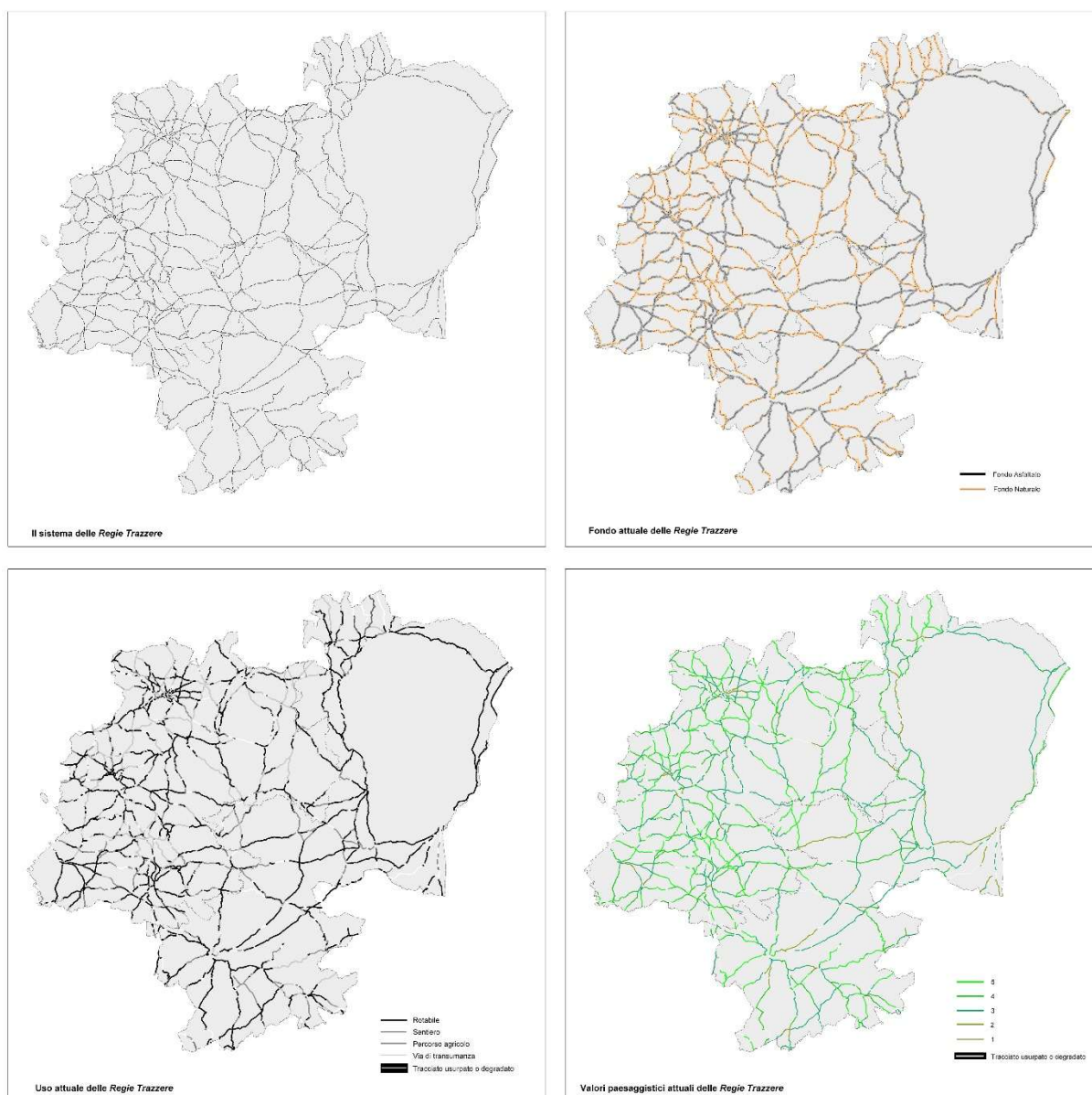


Figura 3 | Carte tematiche del sistema delle Regie Trazzere delle provincie di Catania ed Enna.  
Fonte: Elaborazione grafica dell'autore.

### Il caso studio della Palermo-Messina per le montagne

I tracciati storici che collegano Palermo a Messina sono due: il primo, denominato Palermo-Messina per le marine, costeggia la costa tirrenica e il secondo, denominato Palermo-Messina per le montagne, attraversa l'entroterra siciliano costeggiando le Madonie, i Nebrodi, l'Etna e i Peloritani. Quest'ultimo rappresenta uno dei tracciati più importanti dell'intera isola, è costituito dal susseguirsi di sei Regie Trazzere e attraversa ben quattro provincie: Palermo, Enna, Catania e Messina.

Il tratto etneo, costituito dalle Regie Trazzere n. 10, n. 68, n. 90 e n. 101, attraversa il Simeto, si insinua nella vallata che divide il Parco dei Nebrodi dal Parco dell'Etna, si sviluppa a mezzacosta sulle pendici etnee e, fiancheggiando il Parco fluviale dell'Alcantara, giunge fino al mar Ionio da dove prosegue lungo la costa in direzione di Messina. Costituisce la dorsale di un territorio caratterizzato da due bacini fluviali (Simeto e Alcantara), due geomorfologie (Etna e Nebrodi) e un litorale (Ionio), e ben si presta ad essere luogo privilegiato per la comprensione di questi importanti sistemi naturali siciliani. Dal sistema della dorsale si sviluppa ortogonalmente ad essa un sistema di tracciati di risalita formato da ben nove Regie Trazzere che si inerpicano all'interno del Parco dei Nebrodi esplicitando il passaggio dal paesaggio agricolo del fondovalle al paesaggio naturale della catena montuosa (Fig. 4).



Figura 4 | Strategia di tutela e valorizzazione del tracciato Palermo-Messina per le montagne.  
Fonte: Elaborazione grafica dell'autore.

Il sistema della dorsale esprime soprattutto potenzialità paesaggistiche mentre il sistema di risalita ha in sé potenzialità ecologiche. Infatti, il sistema della dorsale risponde pienamente a tre dei sei possibili scenari proposti: rete di luoghi della lentezza, rete dei luoghi privilegiati per la fruizione di paesaggi antichi e rete dei luoghi privilegiati per la percezione dei centri storici. Il sistema di risalita supporta invece scenari di utilizzo in termini di rete di luoghi della lentezza, rete di luoghi privilegiati per la fruizione delle aree rurali, rete di percorsi e sentieri per la fruizione dei nodi della rete ecologica siciliana.

### Conclusioni

La dimensione territoriale del sistema delle Regie Trazzere sconta l'inadeguatezza di un agire locale non coordinato a livello sovraordinato e una miopia regionale interessata soprattutto agli aspetti economico-finanziari. La suddivisione di competenze a livello regionale – da quelle demaniali a quelle paesaggistiche e da quelle ecologiche a quelle trasportistiche – e a livello locale tra i differenti enti, acuisce questa inadeguatezza. Cionondimeno, l'appartenenza di questo patrimonio al demanio regionale e i Piani Paesaggistici d'ambito costituiscono due condizioni da cui è auspicabile partire per attivare un coerente approccio paesaggistico ed ecologico volto a realizzare un piano che individui il quadro conoscitivo, il quadro delle invariabili, il quadro delle compatibilità e gli scenari per l'interpretazione contemporanea dei singoli tracciati del sistema delle Regie Trazzere di Sicilia.

### Riferimenti bibliografici

- Martelliano V. (2012), *Regie Trazzere di Sicilia. Ricerche ed esperienze di pianificazione*, Anabiblo Edizioni, Roma.
- Orsi P. (1907), "Sicilia. Relazione preliminare sulle scoperte archeologiche avvenute nel sud-est della Sicilia nel biennio 1905-1907", in *Notizie degli scavi di Antichità*, vol. IV, Roma, p. 750.
- Tesoriere G. (1994), *Viabilità antica in Sicilia. Dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*, Zedi Italia, Palermo.
- Vinciguerra S. (2002), *L'isola costruita. Stato, economie, trasformazioni del territorio nella Sicilia borbonica*, Salvatore Sciascia Editore, Caltanissetta-Roma.

### Sitografia

La rete Ecologica Siciliana. Linee Guida, documento disponibile sul sito internet:  
[http://www.artasicilia.it/web/natura\\_2000/index.htm](http://www.artasicilia.it/web/natura_2000/index.htm)

### Riconoscimenti

Questo lavoro è stato supportato dal Programma di ricerca PIA.CE.RI. dell'Università di Catania, Linea 2, 2020.2022, Progetto ADDRESS "Advanced Design for Demand Responsive transport and Services of general interest in inner areas for the Sustainable territorial re-equilibrium".





## **0. Indice**

### **1. Cantieri**

A CURA DI ENRICO FORMATO E ANNA ATTADEMO

### **2. Campagne**

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GILDA BERRUTI

### **3. Mondializzazione e riconfigurazione di territori**

A CURA DI CARLA TEDESCO E MARICA CASTIGLIANO

### **4. Mondializzazione e nuove opportunità**

A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E ANTONIO ACIERNO

### **5. GAIA, territori della biodiversità**

A CURA DI MARIAVALERIA MININNI E ANNA TERRACCIANO

### **6. Cammini**

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

### **7. Infrastrutture**

A CURA DI MARCO RANZATO E ALESSANDRO SGOBBO

### **8. Case e servizi**

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E CRISTINA MATTIUCCI

### **9. Territori della contrazione**

A CURA DI GRAZIA BRUNETTA E LIBERA AMENTA

### **10. Territori della decontestualizzazione**

A CURA DI MAURIZIO TIRA E GIUSEPPE GUIDA

**YoungerSIU 2023**

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN 978-88-99237-75-2  
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano

