

GIAN PIETRO ZACCOMER

## UNA MODALITÀ DI FRUIZIONE LENTA DEL PAESAGGIO: IL CICLOTURISMO FOTOGRAFICO

*Premessa.* – Quello tra turismo e fotografia costituisce un connubio esistente sin dalla nascita di quest’ultima, o quanto meno da quando gli apparecchi fotografici, grazie all’evoluzione della tecnologia, sono diventati più maneggevoli e facili da trasportare. Anche la relazione tra fotografia e paesaggio si perde nella storia o, tornando indietro nel tempo, fino a quando J.N. Niépce, presumibilmente nel 1826, non immortalò dalla sua finestra la vista del panorama circostante. La possibilità di fotografare il mondo accrebbe inoltre l’importanza e la funzione dei nuovi mezzi di locomozione – non solo per poter raggiungere nuovi luoghi da ritrarre “su carta”, ma anche per poter portare con sé l’amato apparecchio – compresa, *ça va sans dire*, la bicicletta. Questo complesso di relazioni era stato già ampiamente presentato e descritto attraverso un articolo apparso nell’aprile del 1903 sulle pagine della Rivista mensile del Touring Club Italiano.

Rispetto agli inizi del Novecento, il miglioramento tecnologico ha fatto registrare, più recentemente, nuovi passi da gigante. Tuttavia, se dal punto di vista tecnico le moderne macchine digitali continuano ancora a sfruttare il *principio della camera oscura*, il maggior impatto innovativo si osserva nel massiccio utilizzo e consumo sociale della fotografia. Oggigiorno gli scatti effettuati sono enormemente di più rispetto al passato anche se, nella gran parte dei casi, questi non vengono nemmeno più stampati poiché fruiti digitalmente attraverso i *social media*. Tale fenomeno sta dando luogo a quella che potremmo definire, senza sforzo di fantasia, la *fotografia dematerializzata*.

Nonostante questo fermento, la relazione con il paesaggio – grazie anche alla maggiore attenzione verso la sostenibilità e, più in generale, ad un’accresciuta coscienza ambientale – non è venuta meno; al contrario si è decisamente rafforzata come si può leggere da quanto scrive lo scrittore portoghese Joaquim Murale nel 2019.

Guardare il mondo attraverso le lenti di una macchina fotografica è molto più che l'abilità estetica di catturare paesaggi, volti, sguardi, oggetti o l'esercizio giornalistico di registrare l'azione e il momento. Nel mondo di oggi, dove lo sviluppo tecnologico ha semplificato e democratizzato la sua pratica, fotografare significa anche abbattere le frontiere facendo conoscere e avvicinando paesi e persone, distruggere pregiudizi, seminare affetti e contribuire a rafforzare la coscienza collettiva di quanto necessaria e urgente sia la preservazione di questo bellissimo pianeta, la Terra, casa comune di tutti noi. All'alba del XXI secolo, la Fotografia si afferma come l'arte delle emozioni elevata all'infinito.

*La nicchia del turismo fotografico.* – Ancora oggi si sente spesso parlare di *turismo fotografico* in modo improprio. Sovente questa espressione la si usa per indicare l'atto di immortalare – o di immortalarsi tramite *selfie* – luoghi, più o meno lontani, visitati o anche solo semplicemente attraversati.

Il turismo fotografico, invece, è praticato da persone che non corrispondono più al *cliché* del 'turista armato di macchina fotografica', ovvero allo stereotipato turista di massa così ben descritto da Susan Sontag negli anni Settanta, che, come un cacciatore, si aggira 'per catturare' – o meglio 'per appropriarsi' come specificato in tempi più recenti – di quanto fotografato. Un comportamento non molto dissimile da quanto già era accaduto, pochi secoli prima, durante il *Grand Tour* quando i rampolli della nobiltà nord-europea acquistavano *in loco* vedute paesaggistiche o commissionavano ritratti. Ritratti con dettagli e particolari ben precisi (dall'abbigliamento all'obbediente presenza di un cane da caccia) da esibire poi nel salotto di rappresentanza a testimonianza del viaggio effettuato e dell'esperienza vissuta.

Invece no! Non solo il turismo fotografico costituisce qualcosa di più del semplice girare equipaggiati di apparecchio fotografico – che oggi si riduce, nella gran parte dei casi, a uno smartphone in tasca –, ma ancor più non riguarda la massa. Pertanto, va definito in modo chiaro e circoscritto prima di poter considerare le sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio regionale.

Solo nel 2014 Deborshee Gogoi fornì la moderna definizione di turismo fotografico in linea con quella degli *Special Interest Tourism*, dei '1000 turismi' dell'era globale mossi dalle infinite forme e possibilità di svago nonché dalle molteplici passioni dei singoli individui.

Tale esplicitazione chiariva che per il turista fotografico la ragione principale dello spostamento era divenuta lo scattare fotografie di luoghi e/o soggetti che riteneva unici, indipendentemente dal tipo di fotografia praticata (paesaggistica, *street photography*, ecc.) o di tecnica utilizzata (macro, *panning*, ecc.). In quanto turismo di nicchia, siffatto fenomeno coinvolge, per forza di cose, un numero ristretto di persone. Questo elemento, tuttavia, riserva dei livelli qualitativi e contenutistici elevati come si nota entrando nel dettaglio delle proposte di pacchetti viaggio attualmente presenti sul mercato. In essi risulta imprescindibile l'aspetto dell'*edutainment*, ossia della presenza di *workshop* tenuti da fotografi professionisti, meglio ancora se noti sui social media.

Altra peculiarità importante e strettamente legata a questa forma di turismo è che quello fotografico può facilmente incrociarsi ed intersecarsi con gli altri interessi che caratterizzano l'appassionato, permettendo così di formulare proposte che possono diventare uniche nel loro genere.

In realtà è possibile affermare che sin dall'inizio, particolarmente dagli anni Ottanta del secolo scorso, il turismo fotografico si è fortemente sviluppato proprio grazie all'amore verso la natura e alla ricerca di paesaggi (ritenuti) incontaminati. A quei tempi, infatti, l'interesse era rivolto soprattutto verso la *caccia fotografica* in Africa, come alternativa a quella 'grossa' ai *big five*, e verso la fotografia paesaggistica e naturalistica. Quest'ultima realizzata presso i grandi parchi americani o mete, anche europee, particolarmente ricche e suggestive dal punto di vista naturalistico. Tra queste, l'Islanda; da sempre un'attrazione per il turismo *nature-based*, ma che più di recente è divenuta uno dei paradisi di maggior richiamo per i turisti fotografici.

Il presente di questo turismo si ibrida con molti altri turismi di nicchia anch'essi collegati, non tutti a onor del vero, agli elementi della natura e del paesaggio. In questo senso la crescente passione per le due ruote fatta registrare negli ultimi anni, e più in generale per la mobilità lenta, non poteva che rinsaldarne il loro legame, già evidente agli inizi del Novecento, tanto da divenire anche oggetto di pianificazione paesaggistica da parte di alcuni legislatori regionali.

*La mobilità lenta nella pianificazione paesaggistica regionale.* – L'espressione *mobilità lenta*, o *dolce*, è sinonimo di una mobilità sostenibile, poiché priva di motorizzazione, e nel linguaggio corrente viene utilizzata per indicare

forme di mobilità pedonali e ciclabili. Ultimamente, è sempre più spesso impiegata anche per includere, in questa categoria, le biciclette e i monopattini elettrici. Mezzi che, seppur siano muniti di motore, non possono superare per legge velocità ben definite. Sembra quindi che l'assenza di una motorizzazione sia diventato un requisito meno stringente, confinandolo o escludendolo da tale categorizzazione solo i mezzi con motore alimentato da combustibili fossili.

In un'ottica sempre più ambientalista, la possibilità di spostamento lento è divenuta uno dei pilastri principali della transizione ecologica relativa alla mobilità *tout court*. Tuttavia, il fenomeno della mobilità lenta va ben oltre questa prospettiva. Essa è infatti direttamente legata alla possibilità di accedere più agevolmente alle risorse presenti (ambientali, paesaggistiche e culturali) e a quella di conoscere maggiormente e dettagliatamente il proprio territorio e quindi di farlo conoscere agli altri, attraverso la valorizzazione del *turismo lento*. Quest'ultimo concetto permette inoltre di confermare come il paesaggio rappresenti una risorsa fondamentale anche per il turismo, e che la sua qualità, ma soprattutto la sua salvaguardia nel tempo, vada perseguita costantemente; ciò affinché tutti gli *stakeholders*, pubblici e privati, adottino o mutuino pratiche ispirate ai principi della sostenibilità tali da garantire la perpetuazione futura dei servizi ecosistemici.

La totalità degli aspetti fin qui introdotti sono stati riconosciuti anche a livello regionale come emerge dalla predisposizione dei *Piani Paesaggistici*. Documenti pianificatori che sovente esplicitano al proprio interno una *rete per la fruizione lenta del paesaggio regionale*, come fatto dalla Toscana, tanto per citare un esempio.

Riguardo al Friuli Venezia Giulia, secondo quanto scrive Franca Battigelli nel 2019, la 'scoperta del paesaggio' attraverso la bicicletta è uno degli obiettivi del suo piano paesaggistico.

Rendere possibile e diffusa la conoscenza e la fruizione del paesaggio in modalità sostenibile è appunto quanto si propone il Piano paesaggistico della regione Friuli Venezia Giulia, che, nel contesto della propria parte Strategica, quella ispirata ad una visione dinamica e prospettica del paesaggio, e delle tre reti – i 'pilastri-chiave' – che la caratterizzano, prevede una Rete della mobilità lenta (ReMoL) accanto alla Rete ecologica e a quella dei beni culturali.

La ReMoL individuata sul territorio regionale è di tipo gerarchico poiché si basa su quattro direttrici primarie a scala regionale alle quali si aggranciano sette direttrici secondarie a scala di *ambito di paesaggio* – definito come area sub-regionale omogenea dal punto di vista paesaggistico – che permettono di raggiungere luoghi non attraversati dalle direttrici di primo livello.

*La convergenza progettuale.* – In Friuli Venezia Giulia, la realizzazione del piano paesaggistico regionale che ora ha forza di legge – con l'individuazione di ben dodici ambiti di paesaggio e la possibilità di sfruttare la ReMoL, interconnessa alle altre due reti citate – chiude il cerchio in modo del tutto naturale favorendo la progettazione di proposte di cicloturismo, o più semplicemente di ciclo escursionismo, fotografico.

Scopo principale del cicloturismo o del ciclo escursionismo fotografico è tanto quello di 'portare a casa le memorie fotografiche', magari realizzando qualche 'scatto perfetto', quanto quello di godere del paesaggio in maniera più accurata e del tutto sostenibile rispetto a un viaggio in automobile.

Ecco perché, anche in collaborazione con alcuni circoli fotografici, si stanno progettando diversi pacchetti per amatori che verranno successivamente raccolti in un unico documento. Questo, successivamente, sarà posto al vaglio delle istituzioni e degli operatori locali. Tra essi, una prima proposta riguarda l'ambito di paesaggio della laguna (di Grado e Marano) e della costa seguendo un circuito che si innesta direttamente sulla ReMoL nella parte finale della direttrice principale che è la ciclovia Alpe-Adria la quale, nel suo sviluppo, collega Salisburgo a Grado, per l'appunto. Questa proposta contiene in sé un alto valore storico e ambientale poiché, oltre a raggiungere Aquileia, conduce i turisti fotografici anche alla scoperta della Valle Cavanata e del Caneo, presso la foce dell'Isonzo, tutti siti Natura 2000.

La seconda proposta, invece, si colloca più a nord rispetto alla precedente. Precisamente si snoda nell'ambito della Val Canale, del Canal del Ferro e della Val Resia. Sfruttando, anche in questo caso, la ciclovia Alpe-Adria la proposta si concentra sull'Opera 4 Ugovizza, meglio conosciuta come Forte Beisner, situata nella località di Valbruna, presso cui vengono organizzati visita guidata e *workshop*.

In quest'ultima proposta vi sono due elementi peculiari: il primo è

quello di poter sfruttare, per gli spostamenti più lunghi, anche il treno del servizio MiCoTra (acronimo di Miglioramento dei Collegamenti transfrontalieri di trasporto pubblico), istituito in accordo tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e il Land della Carinzia, il quale da Trieste e Udine raggiunge la località austriaca di Villach. Il convoglio dispone di un intero vagone dedicato al trasporto delle biciclette per una perfetta integrazione con la ciclovía Alpe Adria (attualmente anche Trenitalia, ma solo nel periodo giugno-settembre, dispone di alcune carrozze interamente attrezzate per il trasporto delle biciclette); il secondo riguarda il recupero di una delle moltissime aree militari dismesse – si parla di più di 400 siti sparsi su tutto il territorio regionale anche se purtroppo non esiste un censimento ufficiale – in una tra le zone più militarizzate d’Italia e d’Europa. Questo territorio, dopo la fine della Guerra Fredda, si è ritrovato una pesante eredità – in termini di strutture militari per lo più in stato di degrado e abbandono – difficilmente gestibile da parte dagli enti territoriali, Comuni *in primis*.

In sostanza, entrambe sono proposte di cicloturismo fotografico. Nel primo caso questo viene coniugato con gli aspetti naturali e della storia antica, mentre nel secondo caso risultano maggiormente coinvolti quelli della storia più recente e della lotta al degrado. Quest’ultima, come detto, fa sicuramente parte delle azioni per la tutela del paesaggio necessarie al mantenimento dell’attrattività turistica di un territorio nell’era globale.

*A slow way of enjoying the landscape: photographic cycle tourism.*

*Università degli Studi di Udine, Dipartimento di lingue e letterature, comunicazione,  
formazione e società  
gianpietro.zaccomer@uniud.it*