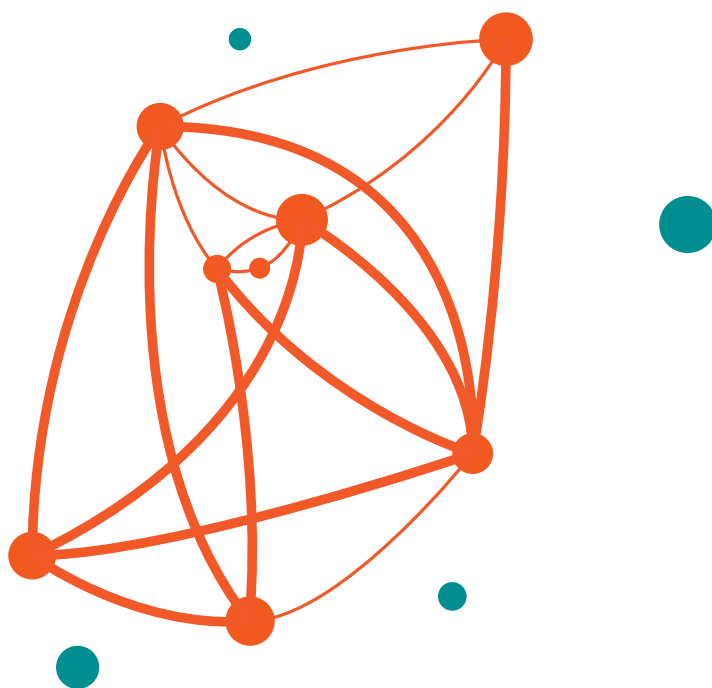


a cura di
Emanuela Casti e Federica Burini

Centrality of Territories

VERSO LA RIGENERAZIONE DI BERGAMO
IN UN NETWORK EUROPEO



BERGAMO UNIVERSITY PRESS

sestante edizioni

Coordinatore scientifico della ricerca:

Emanuela Casti, responsabile del Laboratorio Cartografico *Diathesis*,
Università degli Studi di Bergamo, www.unibg.it/diathesis

Gruppo di ricerca:

Università degli Studi di Bergamo (I): Federica Burini (coordinatore),
Daniela Andreini, Sara Belotti, Renato Ferlinghetti, Alessandra Ghisalberti, Giuseppe Psaila
Anglia Ruskin University, Cambridge (GB): Michael Duignan, Chris Wilbert
Universidad de Cantabria, Santander (E): Angel Herrero, Andrea Pérez
Universitat de Girona (E): Jaume Feliu, Rafel Llussà†, Joan Vicente Rufi
Université de Technologie de Compiègne (F): Thierry Gidel, Michael Vicente
Haute Ecole Provinciale de Hainaut-Condorcet, Charleroi (B): Elise Boucq, Stéphanie Crabeck
Fachhochschule Lübeck – University of Applied Sciences (D): Stephanie Eilers, Achim Laleik

I saggi pubblicati nel presente volume sono stati sottoposti a *peer review* da parte di due *referee*.

Editing e revisione dei testi di Sara Belotti e Elena Bassi.

Pubblicato con il contributo di:



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BERGAMO

In copertina il logo del network *Centrality of Territories*
elaborato dal team di esperti coordinato da
Mathieu Strainchamps e Frédéric Bruyère
presso la *Haute Ecole Provinciale de Hainaut-Condorcet*.

© 2015, Bergamo University Press
Sestante Edizioni - Bergamo
www.sestanteedizioni.it

Centrality of Territories.
Verso la rigenerazione di Bergamo in un network europeo.
Emanuela Casti / Federica Burini (a cura di)
p. 328 cm. 17x24
ISBN: 978-88-6642-210-5

Printed in Italy
by Sestanteinc - Bergamo

Sommario

Index

Remo Morzenti Pellegrini

Sinergia tra università ed enti locali nel segno dei territori in rete	p. IX
<i>Synergy between universities and local institutions for networked territories</i>	p. XIII

Emanuela Casti, Federica Burini

“Territori al centro”: un modello di cooperazione universitaria	p. XVII
<i>“Centering on territories”: a model of university cooperation</i>	p. XXI

PARTE PRIMA

CENTRALITY OF TERRITORIES: TEORIE E METODI

PART ONE

CENTRALITY OF TERRITORIES: THEORIES AND METHODS

1. Prospettive teoriche e metodi “indisciplinari” della ricerca <i>Centralità dei Territori</i> <i>Emanuela Casti</i>	p. 3
2. La mobilità aerea low-cost in Europa e la sostenibilità turistica s-Low <i>Sara Belotti</i>	p. 33
3. Metodologie partecipative per la rigenerazione turistica dei territori in un network europeo <i>Federica Burini</i>	p. 53
4. Dalla teoria alla pratica: il processo realizzativo di una ricerca <i>Alessandra Ghisalberti</i>	p. 73
5. Place branding: marketing in a s-Low tourism perspective <i>Giuseppe Pedeliento, Daniela Andreini,</i> <i>Mara Bergamaschi, Francesca Magno</i>	p. 91

PARTE SECONDA
IL CASO DI BERGAMO:
VERDE AGRICOLO URBANO E TECNOLOGIE SMART

PART TWO
THE CASE OF BERGAMO: GREEN AGRICULTURAL
URBAN SPACES AND SMART TECHNOLOGIES

6. S-Low Bergamo: green agricultural spaces in urban evolution
Renato Ferlinghetti p. 111
7. Verso la valorizzazione di Bergamo s-Low:
un sistema di mapping tridimensionale del verde urbano
Sara Belotti p. 141
8. Volunteered Geographic Information and Spatial Data
Infrastructures to promote s-Low resources:
the case study of the *Orti di Bergamo* smart application
Gloria Bordogna, Paola Carrara, Luca Frigerio,
Tomáš Kliment, Simone Sterlacchini p. 165
9. Mobilità e *social computing*: tecnologie smart e mapping
per lo studio del turismo s-Low a Bergamo
Alessandra Ghisalberti, Giuseppe Psaila, Maurizio Toccu p. 183

PARTE TERZA
TERRITORI A CONFRONTO: IL NETWORK EUROPEO

PART THREE
COMPARING TERRITORIES: THE EUROPEAN NETWORK

10. Going s-Low in Cambridge:
opportunities for sustainable tourism in a small global city
Chris Wilbert, Michael Duignan p. 199
11. Sustainable tourism and Cittaslow. The Costa Brava experience
Rafel Llussà p. 217
12. Perspectives and tools for an integrated urban planning
in the s-Low network: the case of Lübeck
Achim Laleik, Stephanie Eilers p. 231
13. Strategies and levers to promote sustainable mobility
in tourism destinations:
Charleroi and the province of Hainaut
Elise Boucq, Stéphanie Crabeck p. 255
14. Smart technologies and s-Low tourism: applying ICT
to develop the destinations. The case of SmartSantander
Angel Herrero, Andrea Pérez p. 267
- Indice delle figure**
Index of figures p. 285
- Gli autori**
The authors p. 289

CAPITOLO 2

La mobilità aerea low-cost in Europa e la sostenibilità turistica s-Low

Air low-cost mobility in Europe and s-Low tourism sustainability

SARA BELOTTI

Sintesi

Il presente capitolo, partendo da una breve descrizione dell'evoluzione del settore aereo europeo dopo l'ingresso sul mercato delle compagnie a basso costo, prospetta una riflessione sul ruolo di tali vettori per lo sviluppo di una nuova forma di turismo che nell'ambito del progetto *Centralità dei Territori* è stato definito s-Low. Questa prospettiva si ispira all'idea di turismo *slow*, ma allo stesso tempo se ne discosta, assumendo la potenzialità data dai collegamenti aerei low-cost quale elemento costitutivo di una relazione lento/veloce liberata da connotazioni di valori stereotipate, recuperando un'idea di sostenibilità più complessa e consona ai territori fortemente urbanizzati, come quelli europei. Presentando il contesto di riferimento, in base alla mobilità aerea low-cost in Europa e allo *slow tourism*, si propone una nuova interpretazione di questi fenomeni, assumendo l'idea di s-Low.

Parole chiave: mobilità aerea, voli low-cost, sostenibilità, turismo s-Low

Abstract

Starting with a brief description of the evolution of the EU airline industry after the opening of market to the low-cost carriers, this chapter offers a reflection on the use of these air carriers for the development of a new form of tourism that in the project Centrality of Territories was defined s-Low. This perspective is inspired by the idea of slow tourism, but at the same time gets away from it, taking the potential envisaged by low-cost air connections as a constitutive element of the relationship slow/fast freed from connotations of values stereotyped, recovering an idea of sustainability more complex and suited to highly urbanized areas such as Europe. Presenting the context, starting from the situation of low-cost mobility airline in Europe and the description of slow tourism, this chapter offers a new interpretation of these phenomena, introducing the concept of s-Low.

Keywords: air mobility, low-cost flights, sustainability, s-Low tourism

1. La mobilità aerea low-cost in Europa

Il settore dei voli in Europa ha iniziato un percorso di profondo cambiamento a partire dal 1987, quando, sulla spinta del mercato statunitense, anche in Europa ha preso il via il processo per la costituzione del Mercato Unico per il trasporto aereo. Infatti, fino a quel momento tale settore era caratterizzato da una rigida regolamentazione che impediva qualunque com-

petizione tra vettori nazionali e fissava le tariffe sulla base di accordi bilaterali tra Stati. Ciò comportava l'esistenza di specifiche convenzioni sulle rotte, sugli aeroporti, sull'uso di certi tipi di aeromobile e sulle frequenze dei voli. In questo contesto, l'ingresso di una compagnia non di bandiera sui mercati nazionali era quasi impossibile a causa delle restrizioni di capacità sulle rotte principali e delle tariffe alte (Alivernini, D'Ignazio, Migliardi, 2013). Con l'inizio del processo di liberalizzazione, durato circa dieci anni, sono state introdotte numerose norme che hanno progressivamente sostituito i precedenti regimi regolatori nazionali a carattere protezionistico. Grazie a questo processo le compagnie europee hanno ottenuto la completa libertà riguardo sia alle rotte, sia alle capacità e alle tariffe, stabilite oggi tenendo conto della domanda e degli operatori del mercato, senza interferenze da parte dei governi nazionali (Arrigo, Giuricin, 2006). La definizione di nuove politiche in questo settore ha favorito l'ingresso sul mercato delle compagnie aeree low-cost che nell'ultimo decennio sono state protagoniste incontrastate di tale processo di sviluppo (Arrigo, Giuricin, 2006). I dati, infatti, confermano questa tendenza con un aumento del 14% dei posti offerti dai vettori a basso costo tra il 2004 e il 2009 a livello mondiale, contro l'1% delle compagnie tradizionali. Inoltre, l'Europa risulta essere il mercato più vitale del settore, come dimostrano i dati sulla nascita di tale tipo di compagnie tra il 2000 e il 2009, con 75 di esse, cui è corrisposto anche un elevato tasso di chiusure – 34 sempre nello stesso periodo (ONT, 2011). Ciononostante, il mercato del low-cost costituisce un fenomeno significativo non solo per i trasporti, ma anche per lo sviluppo del turismo¹.

Anche a livello italiano tale mercato si è sviluppato in modo significativo, raggiungendo una quota del 45,75% del traffico nazionale e del 45,85 % di quello internazionale, nel 2014. In particolare, Ryanair è al primo posto per il traffico internazionale nella graduatoria dei primi 10 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati nel 2014 (Fig. 2.1), seguita a breve distanza da altre quattro compagnie a basso costo (Easyjet al terzo posto, Vueling al quinto, Wizz Air all'ottavo e AirBerlin al nono), mentre rispetto al traffico nazionale si colloca in seconda posizione, subito dopo Alitalia (ENAC, 2014).

La diffusione di queste compagnie, oltre a dinamizzare il mercato, ha determinato impatti sociali e ambientali contrastanti. Infatti, se è vero che la presenza di rotte low-cost presso aeroporti secondari – spesso poco utilizza-

¹ Un'analisi condotta dalla ELFAA (*European Low Fares Airline Association*) nel 2004 evidenziava come la maggior parte dei passeggeri low-cost erano nuovi viaggiatori (59%), che non avrebbero effettuato nessun viaggio aereo in assenza di servizi a basso costo (71%) o avrebbero utilizzato altri mezzi di trasporto (29%) (ELFAA, 2004).

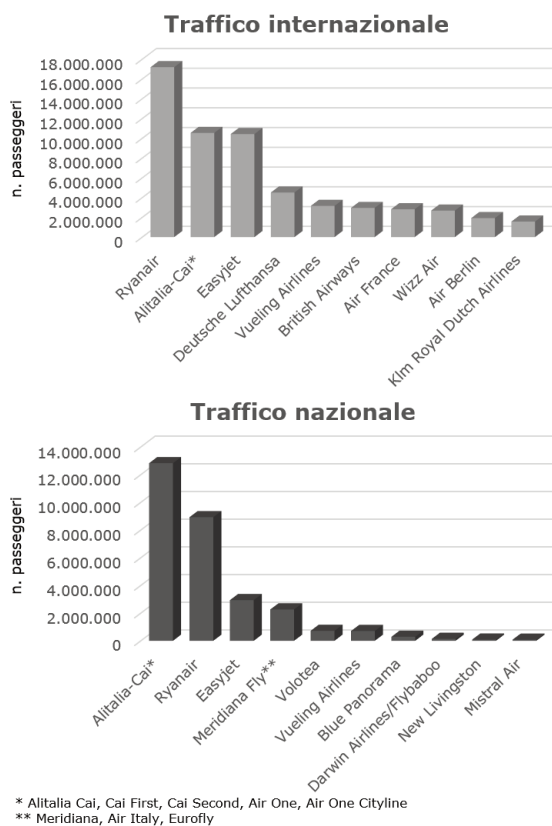


Fig. 2.1 – Graduatoria dei primi 10 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per tipo di traffico nel 2014

Fonte: ENAC, 2014

ti prima dell'avvento delle compagnie a basso costo – favorisce nuovi flussi turistici e maggiore visibilità a destinazioni poco conosciute², allo stesso tempo gli impatti negativi sono a carico esclusivamente delle città che ospitano le stazioni aeroportuali. Infatti, seppure la costruzione e la manutenzione di un aeroporto aumenti le entrate fiscali locali e crei nuovi posti di lavoro

² Le regioni in cui sono situati aeroporti secondari possono incentivare l'apertura di nuove rotte mediante alcuni meccanismi di finanziamento definiti *marketing fee*. Questi possono favorire le compagnie aeree low-cost riducendo significativamente le loro spese, ma consentono allo stesso tempo alle regioni di promuovere se stesse utilizzando il marketing della compagnia aerea, con messaggi promozionali all'interno delle cabine, sul magazine distribuito ai passeggeri o direttamente sull'aeromobile (Olipra, 2012).

ro, provoca altresì una vasta gamma di problemi ambientali (come il rumore, l'inquinamento dell'aria e del territorio) e sociali (conflitti tra residenti e amministratori aeroportuali) (Olipra, 2012). In più, le città sede degli scali, a fronte di forti aumenti dei passeggeri low-cost spesso diretti verso le grandi metropoli a loro vicine, apparentemente non registrano significativi aumenti dei turisti e dunque non riportano una ricaduta in termini di sviluppo dei loro territori. Di conseguenza, queste città hanno bisogno di riprogettare il proprio ruolo, non in funzione metropolitana ma in funzione decentrata.

Infine, tali vettori devono il successo a livello europeo alla propria strategia imprenditoriale, che si rivela piuttosto aggressiva nei confronti degli aeroporti di riferimento, aprendo e chiudendo i voli esclusivamente sulla base della resa economica, prestando poca attenzione agli effetti che questo può provocare sul territorio. Un esempio di tale pratica si può trovare nel caso di Londra-Stansted che costituisce la principale base operativa di Ryanair, responsabile della gestione di circa il 70% dei passeggeri. Su questo scalo, a causa della forte riduzione delle frequenze dei voli operata da Ryanair³ in risposta a un sostanziale raddoppio delle tariffe aeroportuali applicate dalla società di gestione BAA fra il 2007 e il 2011, il traffico passeggeri è calato da 24 milioni del 2007 a 18 nel 2011 (-25%). Una strategia analoga è stata intrapresa da Ryanair con lo scalo di Valencia, dove nel 2008 il vettore ha cessato di operare a causa di incomprensioni contrattuali sul marketing di nuove rotte, comportando un calo di circa un milione di passeggeri⁴ (Éupolis Lombardia, 2012). Tali scelte operate dalla compagnia hanno inevitabilmente conseguenze significative sui territori in cui sorgono gli aeroporti. Questi ultimi, infatti, sono strutture particolarmente complesse dal punto di vista organizzativo, in quanto impostati come un impianto industriale che deve poter funzionare 365 giorni all'anno e 24 ore su 24. Oltre agli effetti economici diretti *on-site*⁵, espressi in termini di occupazione e produzione, queste strutture, svolgendo una funzione di servizio, hanno importanti ricadute dirette e indirette *off-site* che costituiscono la maggior parte degli impatti, calcolabili sulla base di un meccanismo di trasmissione degli effetti economici conosciuto in letteratura con il termine di *ripple effect* (Fig. 2.2), ossia reazione a catena (Éupolis Lombardia, 2012).

³ I voli settimanali di Ryanair sono passati nella stagione estiva dai 1.091 del 2007 agli 840 del 2011 (-23%), per ridursi ulteriormente a 717 nella stagione estiva 2012 (-34,5% in tutto il periodo considerato) (Éupolis Lombardia, 2012).

⁴ Si specifica tuttavia che nel 2010 Ryanair, dopo aver sottoscritto un nuovo accordo commerciale con la società di gestione aeroportuale valenziana, ha riaperto le rotte preesistenti.

⁵ Ossia gli impatti generati dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, cargo, *handler*, società di catering, etc.).

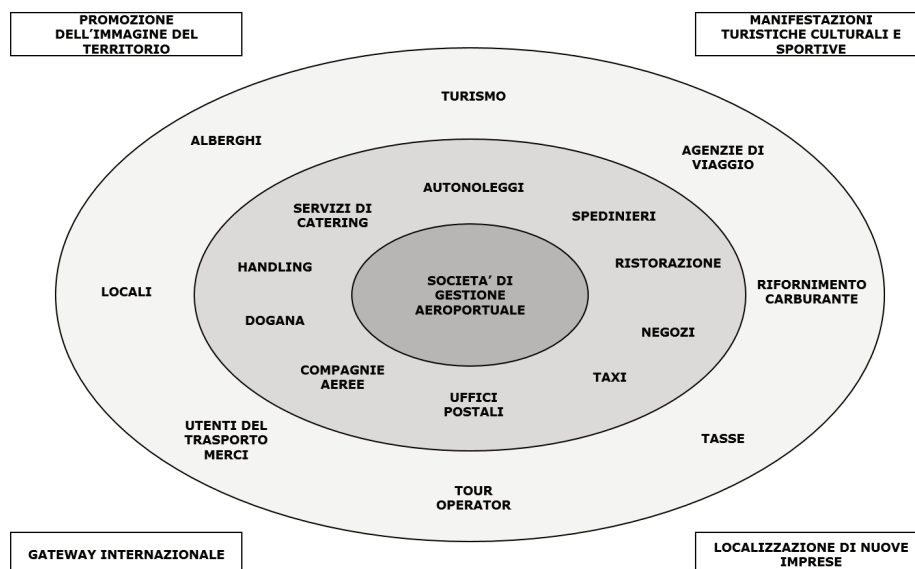


Fig. 2.2 – Il *ripple effect*: l'attività di un aeroporto e il ciclo di impatti economici
 Fonte: Eupolis Lombardia, 2012

Prendendo come esempio lo scalo orobico, secondo i dati raccolti dalla Banca d'Italia, risulta che nell'anno 2010 si è fermato in territorio bergamasco il 17,5% degli stranieri che sono arrivati all'Aeroporto Internazionale di Bergamo-Orio al Serio, mentre nel 2012 questa percentuale si è ridotta al 12% (Macchiavelli, Pozzi, 2013, p. 299). Seppure questo rappresenti una porzione minima dei circa nove milioni di passeggeri che ogni anno transitano nell'aeroporto, costituisce una risorsa economica per Bergamo. I turisti, infatti, si sono fermati mediamente 5 giorni, con circa 1,5 milioni di pernottamenti nel 2010, ridotti a 950.000 nel 2012. A questi è corrisposta una spesa totale di quasi 84 milioni nel 2010 e circa 60 milioni nel 2012, ripartiti tra alloggio, ristorazione, trasporto e altre attività commerciali⁶. Osservando i dati, però, si rileva una sensibile riduzione sia delle

⁶ La spesa più significativa è destinata all'alloggio, con una media, tra tutte le tipologie ricettive, di 25,3 euro sempre nel 2010, contro i 31,7 euro del 2008. Un'osservazione significativa riguarda i cosiddetti VFR (*Visiting Friends and Relatives*), ossia coloro che visitano sul territorio parenti ed amici, che rappresentano oltre il 40% delle notti, tra cui, con permanenze anche lunghe, vi sono probabilmente molti immigrati (CASI, CeSTIT, 2012).

presenze, che della spesa dei turisti⁷ tra il 2010 e il 2012, per diverse ragioni legate alla crisi economica e alla ridotta disponibilità dei viaggiatori (Macchiavelli, Pozzi, p. 299).

A questo si aggiunge il fatto che, essendo Ryanair la principale compagnia aerea che opera sullo scalo bergamasco, una modifica alla propria strategia commerciale, come già avvenuto a Stansted o a Valencia, potrebbe determinare ricadute negative sul territorio.

Al fine di evitare strategie speculative da parte delle compagnie aeree e allo stesso tempo fare in modo che il tasso di turisti in arrivo nelle aree in cui sorgono gli aeroporti possa incidere in modo più significativo sullo sviluppo, invertendo la tendenza negativa registrata negli ultimi anni, il progetto *Centralità dei Territori* si propone di promuovere nuovi percorsi e modalità di valorizzazione delle risorse, creando una collaborazione sia con gli attori del settore turistico che operano sul territorio, sia con le compagnie aeree low-cost e gli enti di gestione degli aeroporti.

2. Il turismo come fenomeno sociale

Dalle previsioni degli organi internazionali che si occupano di turismo emerge un trend in costante crescita che lo rende un fenomeno fondamentale nello sviluppo economico mondiale dei prossimi decenni⁸. L'aumento del numero di visitatori non solo ha effetti rilevanti sulle entrate finanziarie e sullo sviluppo economico dei territori interessati, grazie alla crescita dei lavoratori e delle entrate monetarie, ma comporta anche importanti ricadute di tipo sociale⁹. Il turismo, infatti, è oggi considerato un fattore della mondializzazione che si lega strettamente allo sviluppo della mobilità, venendo a costituire una delle modalità di esperire, modellare e configurare il mondo e i rapporti interculturali (Stock, 2010, p. 106). Per questo motivo possiamo considerarlo più che un'attività sociale genericamente intesa, come un *habitus*, una conformazione mentale, un insieme di attitudini e di comportamenti individuali (Turco, 2012, p. 69). Inoltre, è importante tenere conto di due aspetti del turismo come attività sociale: il primo riguarda

⁷ È importante notare che nel periodo 2004-2010 la spesa totale dei turisti è cresciuta in modo costante (da 43 a 84 milioni), registrando una sensibile frenata negli ultimi due anni analizzati (Macchiavelli, Pozzi, 2013, p. 299).

⁸ Secondo le stime del UNWTO il numero degli arrivi internazionali a livello globale crescerà in media del 3,8% all'anno tra il 2010 ed il 2020 (UNWTO, 2014, p. 12).

⁹ Per esempio, la riduzione della povertà è diventata oggi uno degli obiettivi principali del turismo, soprattutto nei contesti del sud del mondo, in linea con i *Millennium Development Goals* (Hall, 2007).

la sua dimensione spaziale basata sulle relazioni multiple prodotte sul territorio, che intervengono nel processo di territorializzazione da un punto di vista materiale, simbolico e organizzativo; mentre il secondo aspetto considera tali relazioni spaziali di carattere transcalare, poiché prevedono attori in grado di agire tenendo conto di fattori che si manifestano a scale differenti. Ciò significa che, non solo vengono messi insieme due piani – locale e globale – ma è altresì necessario considerare la capacità degli attori di muoversi tra le differenti scale. Analizzare questo fenomeno, dunque, non significa solo studiare la destinazione turistica, ma tener conto delle connessioni tra luoghi che si vengono a determinare mediante la pratica turistica (Turco, 2012, p. 70). In tal senso, è quindi necessario analizzare il fenomeno turistico quale pratica di un agire individuale e sociale che può conservare o distruggere le risorse turistiche (Galli, Notarianni, 2002).

A questo proposito, negli ultimi anni, si sono diffuse nuove forme di turismo “etico”, che recuperano le nozioni di sostenibilità e partecipazione, quali il turismo *slow*, il turismo responsabile, il turismo ambientale e l’ecoturismo. Tra di essi, il progetto *Centralità dei Territori* prende ispirazione dal turismo *slow* in quanto si basa su una fruizione dolce del territorio privilegiando l’apprendimento mediante la scoperta e la condivisione. Inoltre, a differenza dell’ecoturismo, collegato alla natura, o del turismo etico e responsabile, spesso legato ai Paesi in via di sviluppo, non si riferisce a specifici contesti, ma presuppone un diverso modo di percepire il viaggio. Allo stesso tempo, però, la ricerca va oltre la prospettiva *slow*, ampliandosi e assumendo la reticolarità quale elemento centrale in grado di prospettare tale pratica a livello internazionale. Infatti, se il turismo *slow* si muove prevalentemente su di un piano locale, rispettando l’ambiente, le culture e la tradizione delle comunità, messe al centro della progettazione (Vir Singh, 2012), il turismo qui proposto proietta tutto questo a scala globale. Dunque, la ricerca assume la potenzialità prospettata dai collegamenti aerei low-cost quale elemento costitutivo di una relazione lento/veloce liberata da connotazioni di valori stereotipate e recuperando un’idea di sostenibilità più complessa e consona a territori fortemente urbanizzati come quelli europei.

3. Dal turismo *slow* allo s-Low

L’emergere del fenomeno *slow tourism*, secondo diversi studiosi fra cui Heitmann *et al.* (2011), è in buona parte da ricondurre a due movimenti nati in Italia, ma che nel giro di pochi anni si sono diffusi a macchia d’olio fino ad assumere una dimensione di respiro internazionale: Slow Food (www.slowfood.it) e Cittaslow (www.cittaslow.org). Seppure entrambi si pongano in modo critico nei confronti della globalizzazione rimarcandone

gli aspetti più problematici, essi non rifiutano completamente le implicazioni che ne scaturiscono. Inoltre, ambedue sono animati da riflessioni i cui presupposti filosofici presentano una valenza culturale tesa al recupero e alla valorizzazione delle tipicità locali che pare essere contemporaneamente conservatrice e squisitamente innovativa.

Più nel dettaglio, Slow Food è un'associazione internazionale no-profit fondata da Carlo Petrini nel 1986 che oggi conta 100.000 iscritti, con volontari e sostenitori in 150 Paesi e 1.500 condotte (sedi locali). Essa si colloca in aperta opposizione al processo di standardizzazione dei gusti e delle culture e allo strapotere dell'industria agroalimentare e ha come finalità l'educazione al gusto, all'alimentazione e alle scienze gastronomiche, la salvaguardia della biodiversità e delle produzioni alimentari tradizionali a essa collegate e la promozione di un nuovo modello alimentare, creando al tempo stesso una rete virtuosa di relazioni internazionali e una maggior condivisione di saperi. Il cibo, come suggerisce il motto dell'associazione "buono, pulito e giusto", viene dunque ad assumere la connotazione di portatore di piacere, cultura, identità e uno stile di vita, oltre che alimentare, rispettoso dei territori e delle tradizioni locali.

L'associazione Cittaslow – Rete Internazionale delle città del buon vivere, fondata in Italia nel 1999 su ispirazione dei concetti cardine del movimento Slow Food, riunisce comuni e piccole città di norma inferiori ai 50 mila abitanti che intendono mettersi in rete, impegnandosi a rispettare una serie di criteri individuati nello statuto dell'associazione in materia di politiche ambientali e infrastrutturali, tecnologie volte al miglioramento della qualità urbana, salvaguardia dei prodotti locali, ospitalità e consapevolezza¹⁰. A questa

¹⁰ Secondo la *Carta Costitutiva* dell'associazione, contenuta nel suo Statuto, nelle Cittaslow: 1) si attua una politica ambientale tendente a mantenere e sviluppare le caratteristiche del territorio e del tessuto urbano, valorizzando in primo luogo le tecniche del recupero e del riuso; 2) si attua una politica delle infrastrutture che sia funzionale alla valorizzazione del territorio, e non alla sua occupazione; 3) si promuove un uso delle tecnologie orientato a migliorare la qualità dell'ambiente e del tessuto urbano; 4) si incentivano la produzione e l'uso di alimenti ottenuti con tecniche naturali e compatibili con l'ambiente, con l'esclusione di quelli transgenici, provvedendo, ove sia necessario, alla istituzione di presidi per la salvaguardia e lo sviluppo delle produzioni tipiche in difficoltà; 5) si salvaguardano le produzioni autoctone che hanno radici nella cultura e nelle tradizioni e che contribuiscono alla tipizzazione del territorio, mantenendone i luoghi e i modi, promuovendo occasioni e spazi privilegiati per il contatto diretto tra consumatori e produttori di qualità; 6) si promuove la qualità dell'ospitalità come momento di reale collegamento con la comunità e con le sue specificità, rimuovendo gli ostacoli fisici e culturali che possono pregiudicare l'utilizzazione piena e diffusa delle risorse della città; 7) si promuove tra tutti i cittadini, e non solo tra gli operatori, la consapevolezza di vivere in una Cittaslow, con una particolare attenzione al mondo dei giovani e della scuola, attraverso l'introduzione sistematica dell'educazione al gusto (*Statuto Cittaslow Internazionale*, 1999).



Fig. 2.3 – Elaborazione infografica: distribuzione Cittaslow per nazione

Fonte: www.cittaslow.org

rete, che ha l'obiettivo di promuovere e diffondere la cultura del buon vivere attraverso la ricerca, la sperimentazione e l'applicazione di soluzioni per l'organizzazione della città, hanno finora aderito 198 città situate in 30 Paesi diversi (Fig. 2.3), 75 delle quali si trovano in Italia¹¹.

3.1. Slow tourism in letteratura e riflessioni

In letteratura, come fa notare Calzati (2012, p. 33), non è ancora presente una definizione univoca e condivisa di cosa si intenda per turismo *slow*, tuttavia sono numerosi i tentativi da parte di diversi autori di fornire una possibile interpretazione di tale formula mediante l'identificazione di principi, idee e comportamenti che caratterizzano il turista lento. Tra questi, Matos (2004), uno dei primi a utilizzare l'espressione *slow tourism*, auspica un interessante sviluppo delle aree alpine secondo quest'ottica come alternativa a modalità di visita più impattanti. Secondo l'autore, per essere definito "lento" il turismo necessita di due condizioni essenziali (Matos, 2004, p. 100):

¹¹ Per una lista completa delle città che fanno parte dell'associazione si rimanda al sito internet: www.cittaslow.org.

- “il riappropriarsi del tempo”, instaurando una relazione con la natura e con i luoghi visitati slegata dalla temporalità del quotidiano e cercando di vivere in armonia con il luogo, i suoi abitanti e la sua cultura;
- “l’attaccamento ad un luogo particolare”, che va esperito in modo polisensoriale e cercando di entrare in sintonia con il “senso del luogo”, alla cui creazione contribuiscono in maniera determinante alcune caratteristiche specifiche della località, tra le quali, ad esempio, i suoi elementi architettonici.

Per Heitmann *et al.* (2011), lo *slow tourism* è una forma di turismo che rispetta le culture locali, la storia e l’ambiente e dà valore al concetto di responsabilità sociale, celebrando la diversità e i legami tra le persone. Esso è caratterizzato dalle dimensioni della scoperta, dell’apprendimento e della condivisione nella prospettiva di ridurre la quantità delle esperienze, cercando invece di aumentarne la qualità. Si concepisce così un turismo lento in opposizione al turismo di massa che si contrappone ai ritmi frenetici dettati dalle logiche “mordi e fuggi” e alla conseguente mercificazione e banalizzazione della cultura locale.

Cercando di sopperire alla mancanza di un *framework* teorico condiviso, Lumsdon e McGrath (2011) sostengono che in letteratura sia possibile individuare diverse linee di pensiero che pongono l’accento su quattro tematiche principali:

- la lentezza e il valore del tempo;
- la località e le attività nella destinazione;
- il mezzo di trasporto e l’esperienza di viaggio;
- la coscienza ambientale.

Secondo Zago (2011), invece, lo *slow tourism* non costituisce né un’attività, né un prodotto turistico a sé stante, bensì rappresenta un modo diverso e più coinvolto di vivere la vacanza, una filosofia che può risultare trasversale alle diverse tipologie di post-turismo (in particolare, al turismo naturalistico, enogastronomico, rurale, culturale, sociale, sportivo). Per definire le dimensioni in cui si può declinare il turismo *slow*, egli elabora un modello definito utilizzando l’acronimo CASTLE, indicando sei criteri, la cui compresenza caratterizzerebbe i prodotti turistici *slow*. Nello specifico:

- I Contaminazione*: riguarda la sfera relazionale e la capacità del sistema di offerta di creare opportunità di scambio tra le persone (ospite-comunità locale, ospite-offerta turistica, tra ospiti stessi);
- II Autenticità*: attiene alla capacità di creare e offrire un’esperienza caratterizzata, non artificiale e fortemente connessa alla cultura e alla tradizione di quella destinazione;
- III Sostenibilità*: ha a che vedere con l’impatto dell’attività turistica sull’ambiente locale inteso in senso lato, che deve essere ecologicamente legge-

ro, economicamente conveniente e socialmente equo nei riguardi delle comunità locali;

IV Tempo: si riferisce alla centralità della dimensione temporale a medio-lungo termine anche all'interno dell'organizzazione aziendale e territoriale;

V Lentezza: concerne i ritmi rallentati della fruizione turistica, che consentono all'ospite di stabilire un contatto più profondo con la realtà locale;

VI Emozione: implica la capacità di generare momenti memorabili, in modo da far vivere al turista un'esperienza coinvolgente e gratificante.

Infine, l'approccio dello *slow travel*, sviluppatosi in parallelo a quello dello *slow tourism*, pone l'accento sulla componente del viaggio piuttosto che sulle attività svolte una volta giunti a destinazione (Gardner, 2009).

Uno degli elementi condivisi dai diversi approcci a questa forma di turismo è la critica all'uso dell'aereo, quale fonte d'inquinamento ambientale (Dickinson, Lumsdon, 2010, pp. 27-28). Tale posizione, a volte estesa anche ad altri mezzi, quali treni ad alta velocità e automobili, implica però un'esperienza turistica dai tempi estremamente dilatati, forse poco adatta alla figura del turista post-moderno, che si muove in un mondo percorso da flussi di persone, oggetti e informazioni formando reti estese (Lévy, 2010). A questo proposito Dickinson *et al.* (2011, p. 295) propongono una distinzione tra *hard slow traveller*, che assume anche nel viaggio uno specifico stile di vita particolarmente attento all'ambiente, e *soft slow traveller*, che svolge attività *slow* utilizzando anche mezzi veloci, come l'aereo. Partendo da quest'ultima riflessione, il progetto *Centralità dei Territori* ha scelto di porre la propria attenzione principalmente, ma non esclusivamente, sul secondo, con la consapevolezza che per Bergamo e le sue città cluster l'aeroporto low-cost rappresenta un imprescindibile motore di sviluppo economico e culturale locale.

3.2. Confronto con altre esperienze di slow tourism

A dimostrazione dell'accresciuto interesse degli ultimi anni a diverse scale verso il fenomeno dello *slow tourism*, sono state prese in considerazione alcune recenti esperienze che ad esso fanno riferimento. A tal proposito, due progetti comunitari risultano di particolare rilevanza: il Progetto Strategico *Slow Tourism Italia-Slovenia* e *ProArbora*¹². Il primo, finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e da fondi nazionali, mira alla valorizzazione e alla promozione di forme di turismo lento

¹² *Slow Tourism Italia-Slovenia*: www.slow-tourism.net; *ProArbora*: www.proarbora.it.

nelle aree di confine tra Italia e Slovenia caratterizzate da elementi naturalistici di pregio, con una particolare attenzione alla risorsa acqua, mediante una serie di azioni integrate e congiunte. Esso ha portato alla creazione di un circuito di 125 operatori dell'Alto Adriatico operanti nei settori della ricettività, della ristorazione e di altri servizi offerti al turista, oltre che alla definizione di itinerari turistici *slow*.

Il secondo, *ProArbora*, è finalizzato a promuovere la tutela della vegetazione di pregio quale elemento insostituibile del tessuto urbano e periurbano, rendendo consapevoli i cittadini che essa può rappresentare il principale attrattore delle aree di confine, come quella compresa tra le province di Como e Varese e la Svizzera, che potrebbero attrarre consistenti flussi turistici grazie ai propri luoghi d'interesse naturalistico. Finanziato nell'ambito del programma INTERREG di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Svizzera 2007-2013, il progetto prevede il censimento, la catalogazione e la resa cartografica cartacea e digitale degli esemplari di alberi monumentali e storici; la realizzazione e promozione di itinerari e circuiti transfrontalieri; la sistemazione dell'arboreto della Scuola Agraria di Giardinaggio di Mezzana (Ticino); il conferimento del marchio di qualità europeo a parchi, orti, giardini botanici e la formazione per la cura e la salvaguardia degli alberi veterani.

Oltre a questi due progetti, sono sempre più numerose le iniziative legate al turismo *slow*, tra le quali ricordiamo:

- associazioni, come Slow Tourism Club (www.slowtourismclub.eu), che conferisce il "Passaporto Slow" ai viaggiatori ad essa associati e i marchi Slow Tourism e Slow Botanic Tourism (quest'ultimo in collaborazione con l'Associazione Sviluppo Rurale, partner del progetto *ProArbora*) alle imprese turistiche che adottano buone pratiche in grado di valorizzare la cultura locale, l'ambiente e le risorse naturali;
- riviste, quali *Hidden Europe* (www.hiddeneurope.co.uk), che nel 2009 ha pubblicato il *Manifesto del viaggiare slow* (Gardner, 2009);
- numerose comunità on line, tra le quali, a titolo d'esempio, SlowTrav (www.slowtrav.com).

3.3. Verso una dimensione s-Low

Allontanandosi e nello stesso tempo rilanciando tale contesto, il progetto *Centralità dei Territori* si propone di promuovere una nuova forma di turismo, in grado di coniugare le attuali dinamiche che afferiscono alla mobilità e le più recenti tendenze del turismo *slow*. In quest'ottica, la ricerca è ricorsa a un nuovo approccio finalizzato alla rigenerazione urbana, coniugando la mobilità veloce (voli low-cost e alta velocità ferroviaria), con la fruizione sostenibile del territorio. Si è trattato di dare impulso a un turi-

smo *slow* (Fullagar, Markwell, 2012) in grado di valorizzare le risorse turistiche minori dei territori, le quali, se messe in rete, possono prospettare la pluralità dell'identità europea. Tale turismo, applicato ai territori non ancora interessati da intensi flussi turistici internazionali, è progettato basandosi sul ruolo dinamizzante esercitato dalle infrastrutture della mobilità internazionale (aeroporti low-cost, treni ad alta velocità, etc.) e dalla presenza di un centro studi universitario, che tuttavia in questa sede non esaminiamo.

Come già anticipato, tale assunto poggia le proprie basi sul riconoscimento dei fenomeni in atto nel territorio bergamasco, così come delle altre città cluster, che vedono la presenza di aeroporti low-cost quali potenziali poli attrattori che tuttavia vanno stimolati a svolgere attivamente il ruolo di attori territoriali, dal momento che determinano ripercussioni in positivo (sviluppo di attività ricettive, per esempio) o in negativo (inquinamento acustico, dell'aria, etc.) sul territorio. È pur vero che l'idea di mettere insieme sostenibilità e voli low-cost per la promozione di un nuovo tipo di turismo può sembrare azzardata, ma, se teniamo conto della situazione economica mondiale e degli effetti che essa ha determinato sui territori, possiamo evidenziare ancora numerose difficoltà che palesano la necessità di attuare nuove strategie per il contrasto dei suoi effetti negativi¹³ ancorabili alla prospettiva analitica della resilienza. Quest'ultima riguarda la capacità di adattamento di un sistema (sociale, nel nostro caso) a eventi endogeni ed esogeni (Faggi, 1991; Fabbicatti, 2013) che consente di mettere a frutto le potenzialità del territorio¹⁴.

In questo scenario l'aeroporto costituisce, per Bergamo così come per le altre città cluster, una potenzialità territoriale, grazie al sempre maggior numero di passeggeri in arrivo ogni anno, mentre la nascita di un network internazionale può rappresentare la base di partenza per promuovere una progettazione turistica integrata in rete, utile anche per affrontare la crisi economica. Per la buona riuscita di questa operazione risulta strategica la

¹³ Secondo i dati forniti da Camera di commercio di Bergamo, il settore industriale ha registrato, nel corso del 2014, una crescita complessiva del +1,9%, superiore alla media regionale (+1,5%), mentre il settore dell'artigianato manifatturiero resiste con un +0,8%, seppure si attesti su livelli produttivi che non sono più confrontabili con il periodo antecedente la crisi internazionale del 2008. Sono i settori del commercio al dettaglio, con un calo del volume di affari rispetto all'anno precedente del -1,1%, e dei servizi, che registrano la performance peggiore con un -3,8%, in contrasto con la situazione regionale che risulta in recupero. Inoltre, si segnala una tendenziale diminuzione dell'occupazione in tutti i settori (Camera di Commercio di Bergamo, 2015).

¹⁴ Si veda a questo proposito l'impostazione teorica proposta da Emanuela Casti all'inizio del volume.

collaborazione degli aeroporti e delle compagnie aeree, che devono diventare veri e propri attori territoriali, in grado non solo di compensare gli impatti negativi provocati sul territorio, ma anche di incidere in modo significativo sul suo sviluppo.

Alle considerazioni sull'opportunità dei voli low-cost di diventare motori di dinamismo territoriale, va aggiunto tuttavia che le strategie di collocamento territoriale dei vettori possono avere importanti ricadute sulle comunità locali, se disgiunte da una progettazione più ampia e condivisa con gli stakeholder pubblici, privati e associativi. Il destino delle città del network infatti non può essere legato esclusivamente alle scelte di mercato delle compagnie low-cost; piuttosto, si devono integrare forme di mobilità intermodale, facendo leva sulla posizione strategica in prossimità delle metropoli per garantire il mantenimento della connettività interna al network¹⁵.

Ma ancor più necessario è il coinvolgimento delle comunità che mediante il recupero dello *spatial capital*, inteso quale insieme di esperienze dell'abitante che diventano competenze per la gestione del luogo (Lévy, 2003; 2013), possono partecipare in modo attivo alle fasi di progettazione territoriale, garantendo così un miglioramento dell'esperienza del turista e più in generale uno sviluppo delle comunità locali stesse. Questa riflessione ha tenuto conto del fatto che, soprattutto negli ultimi anni, i vettori low-cost risultano sempre più interessati ad affrontare i problemi ambientali derivanti dall'inquinamento che provocano, favorendo un loro possibile coinvolgimento in una progettazione territoriale basata sulle pratiche sostenibili e l'*empowerment* degli attori locali.

Se è vero, infatti, che il settore aereo a livello globale è responsabile del 3% dell'incremento dell'effetto serra di origine antropica (come valore di inquinanti rilasciati) (Commissione Comunità Europea, 2005), è necessario tenere conto che tutto il comparto, così come gli enti governativi, sono sempre più sensibili al tema, anche alla luce degli accordi internazionali firmati negli anni, tra cui il Protocollo di Kyoto. Ad esempio, a inizio 2012 il

¹⁵ A tale proposito, Girona e Lubecca che al momento della costituzione del network erano collegate da voli low-cost con Bergamo, hanno recentemente visto sospeso tale collegamento e, di conseguenza, indotto una riflessione sulla connettività del network. La prima, in presenza di un trasporto intermodale Bergamo-Barcellona/El Prat con l'alta velocità ferroviaria Barcellona-Girona, ha potuto mantenere una connettività efficace al network; la seconda non possiede una simile connettività intermodale, poiché, pur accedendo ad Amburgo tramite il trasporto ferroviario, al momento non può beneficiare di un collegamento aereo Amburgo-Bergamo.

settore dell'aviotrasporto europeo è entrato nell'EU-ETS (*Emission Trading Scheme*)¹⁶, il meccanismo di scambio di emissioni che l'UE ha eletto come strumento cardine per le proprie azioni di mitigazione climatica e di riduzione delle emissioni climalteranti.

A seguito dell'attuazione di queste politiche, oltre che grazie all'aumento della sensibilità dei viaggiatori stessi verso tali tematiche, le compagnie aeree sono sempre più incentivate a promuovere azioni di compensazione e riduzione delle emissioni, così come di diminuzione dell'inquinamento acustico e del territorio. Ciò ha comportato da un lato il miglioramento delle flotte aeree, anche grazie allo sviluppo tecnologico che ha portato alla riduzione dell'uso di carburante, dall'altro il progresso della gestione delle rotte¹⁷. A queste operazioni si sono affiancate anche azioni di compensazione economica, mediante l'inserimento di tasse specifiche per le quote di emissioni di CO₂ – come ha fatto Ryanair a partire dal 2012 – o il versamento volontario di un contributo economico da parte dei viaggiatori – come realizzato da Easyjet attraverso il programma *ECO-Easyjet Carbon Offsetting* avviato nel 2007¹⁸.

¹⁶ Il mercato delle emissioni (*Emissions Trading*) è uno strumento amministrativo utilizzato per controllare le emissioni di inquinanti e gas serra a livello internazionale attraverso una quotazione monetaria ed il loro commercio tra stati diversi, per il rispetto di ciascuno di questi due vincoli ambientali imposti dal protocollo di Kyoto. La Direttiva 2003/87/CE prevede che dal 1° gennaio 2005 nessun impianto che ricada nel campo di applicazione della stessa (settore energia, industria siderurgica, dei prodotti minerali, ceramica e della carta, settore dell'aviotrasporto), possa emettere gas a effetto serra, ossia possa continuare ad operare senza un'apposita autorizzazione. La direttiva parte dal presupposto che lo scambio di diritti di emissione costituisce uno strumento efficiente delle politiche ambientali e, attraverso lo scambio di quote di emissioni, le riduzioni avranno luogo su tutta la comunità. Ogni gestore che non restituisca un numero di quote di emissioni sufficiente a coprire quelle emesse durante l'anno precedente sarà obbligato a pagare un'ammenda pari a 100 euro per tonnellata in eccesso (in precedenza, nel triennio 2005-07, la somma era di 40 euro per tonnellata).

¹⁷ Per esempio, ENAV, la Società a cui lo stato italiano demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile, ha attuato a partire dal 2008 il *Flight Efficiency Plan* (FEP) che prevede interventi pluriennali per l'ottimizzazione delle rotte consentendo la riduzione dei tempi di volo, così come del consumo di carburante ed emissioni di anidride carbonica da parte degli aeromobili.

¹⁸ EasyJet utilizza i fondi derivanti dai contributi dei propri passeggeri per acquistare crediti di compensazione dal progetto legato alla centrale idroelettrica di Perlabi in Ecuador, che ha ricevuto numerose certificazioni ambientali ed è stato conseguentemente certificato dalla Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (1992). Per maggiori informazioni sul progetto si veda: http://corporate.easyjet.com/?sc_lang=it-IT.

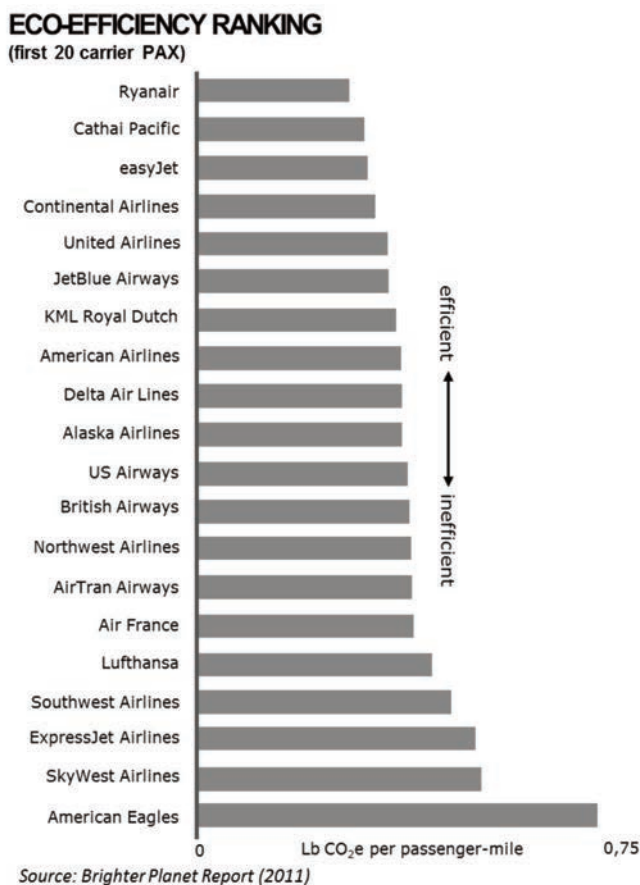


Fig. 2.4 – Classifica dell’eco-efficienza delle compagnie aeree secondo il Brighter Planet Report del 2011

In particolare, le compagnie low-cost risultano essere tra le più efficienti a livello ambientale, come mostrato nel *Brighter Planet Report* del 2011, secondo il quale Ryanair si posiziona al primo posto nella classifica dei vettori più verdi, mentre Easyjet è terza (Fig. 2.4). Per misurare l’efficienza di volo, Brighter Planet ha analizzato cinque variabili: economia di carburante aereo, capacità di carico, densità di posti a sedere, condivisione merci e distanze di volo¹⁹. In questa analisi Ryanair primeggia nello specifico per l’al-

¹⁹ La società che ha redatto il rapporto ha analizzato dati che coprono più di 9 miliardi di partenze di passeggeri e 12.000 miliardi di miglia volate per passeggero, nel corso di 10 anni (Brighter Planet, 2011).

ta densità di posti a sedere e per l'elevato fattore di carico. Inoltre, è stato calcolato che Ryanair consuma poco più di un terzo del combustibile utilizzato da America Eagle, ventesima in questa graduatoria, per il trasporto dei propri passeggeri (Brighter Planet, 2011). Tale dato sottolinea sicuramente l'attenzione posta da parte di questi vettori verso gli aspetti economici, su cui si basa la loro strategia aziendale, ma risulta altrettanto significativo da un punto di vista ambientale.

Queste azioni, come sottolineato in precedenza, per essere davvero sostenibili dovrebbero implicare una maggiore attenzione ai territori nei quali le compagnie operano, adottando strategie commerciali meno aggressive verso coloro che vi abitano, ma in ogni caso dimostrano una propensione al rispetto dell'ambiente.

Da questa riflessione è nato il termine s-Low, che vede la combinazione del concetto di sostenibilità con le potenzialità date dallo sviluppo dei voli low-cost, sottolineando come il settore turistico debba assicurare uno sviluppo locale che preservi e valorizzi le risorse naturali e culturali presenti sul territorio mediante la partecipazione delle comunità locali. Infine, esso prospetta un nuovo modo di vivere l'esperienza turistica grazie all'uso delle tecnologie smart, quali sistemi abilitanti l'accessibilità reale e virtuale dei territori.

4. Conclusioni

I più recenti studi sulla progettazione territoriale mostrano che tre sono gli imprescindibili elementi da recuperare: l'esito della mobilità, la connettività dei territori (Urry, 2007; Lévy, 2010) e lo *spatial capital* (Lévy, 2003; 2013), ossia l'insieme di esperienze dell'abitante che diventano delle competenze per far funzionare i luoghi, quale volano per una progettualità condivisa e sostenibile²⁰. Assumendo tale prospettiva, la ricerca *Centralità dei Territori* prospetta un turismo s-Low volto a promuovere la partecipazione al fine di attivare uno sviluppo slegato dalla polarizzazione metropolitana, proponendo una rigenerazione urbana policentrica (Soja, 2011) mediante l'applicazione di tecnologie smart per individuare i bisogni dei cittadini (Goodchild, 2007); i processi di governance basati sulle tecniche del *collaborative mapping* (Casti, 2006; 2013); l'identificazione di criticità presenti, come l'accessibilità (materiale e virtuale) dei territori.

Il progetto *Centralità dei Territori*, portando avanti l'idea di un turismo che coniuga due aspetti apparentemente in antitesi, come voli low-cost e

²⁰ Si veda a questo proposito il capitolo di Federica Burini in questo volume.

sostenibilità, propone una progettazione congiunta tra le città cluster al fine di promuovere azioni innovative di rigenerazione territoriale basate sulla messa in rete delle risorse sia a livello internazionale, grazie alla collaborazione attivata con le altre città europee, che locale, con la creazione di progetti pilota rivolti allo sviluppo turistico²¹, vedendo nel turismo s-Low un nuovo elemento propulsivo di sviluppo sociale.

²¹ Sulla descrizione operativa del progetto a livello locale e internazionale si sofferma di Alessandra Ghisalberti in questo stesso volume.

Riferimenti bibliografici

Arrigo, U., Giuricin, A. (2006) "Gli effetti della liberalizzazione del trasporto aereo e il ruolo delle compagnie low cost. Un confronto USA-Europa", paper presentato alla XVIII Conferenza SIEP, Società Italiana di Economia Pubblica, *Servizi Pubblici. Nuove tendenze nella regolamentazione, nella produzione e nel finanziamento*, Dipartimento di economia pubblica e territoriale, Università di Pavia, Pavia, 14-15 settembre 2006, www.rtbicocca.it [ultima consultazione luglio 2015].

Calzati, V. (2012) "Turista slow e stile di vita: una prima indagine sul territorio di Todì in Umbria", in Calzati, V., de Salvo, P. (a cura), *Le strategie per una valorizzazione sostenibile del territorio*, Milano: FrancoAngeli, pp. 28-44.

Casti, E. (2006) "Geografia e partecipazione: la strategia SIGAP nella RBT W (Africa Occidentale)", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XII, vol. XI, pp. 949-975.

Id. (2013) *Cartografia critica. Dal topos alla chora*, Milano: Guerini scientifica.

Dickinson, J.E., Lumsdon, L.M. (2010) *Slow Travel and Tourism*, London: Earthscan.

Dickinson, J.E. et al. (2001) "Slow travel: issues for tourism and climate change", *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), pp. 281-300.

Fabbricatti, K. (2013) *Le sfide della città interculturale. La teoria della resilienza per il governo del territorio*, Milano: FrancoAngeli.

Faggi, P. (1991) *La desertificazione: geografia di una crisi ambientale*, Milano: Etas.

Fullagar, S., Markwell, K., Wilson, E. (2012) *Slow Tourism Experiences and Mobilities*, Bristol: Channel View Publications.

Galli, P., Notarianni, M. (2002) *La sfida dell'ecoturismo*, Novara: De Agostini.

Gardner, N. (2009) "A manifesto for slow travel", *Hidden Europe Magazine*, n. 25, pp. 10-14, www.hiddeneurope.co.uk/a-manifesto-for-slow-travel [ultima consultazione luglio 2015].

Goodchild, M.F. (2007) "Citizens as voluntary sensors: spatial data infrastructure in the world of Web 2.0.", *International Journal of Spatial Data Infrastructures Research*, Vol. 2, pp. 24-32.

Hall, C.M. (2007) *Pro-poor tourism: who benefits?: perspectives on tourism and poverty reduction*, Clevedon: Channel View Publications.

Heitmann, S., Robinson, P., Povey, G. (2011) "Slow food, slow cities and slow tourism", in Robinson, P., Heitmann, S., Dieke, P. (a cura), *Research Themes for Tourism*, Oxford: CAB International, pp. 114-127.

Lévy, J. (2003) "Capital spatial", in Lévy, J., Lussault, M. (a cura), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, pp. 124-126.

Id. (a cura) (2010) *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Milano: Bruno Mondadori.

Id. (2013) *Réinventer la France: Trente cartes pour une nouvelle géographie*, Paris: Fayard.

Lumsdon, L.M., McGrath, P. (2011) "Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach", *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3), pp. 265-279.

Macchiavelli, A., Pozzi, A. (2013) "I passeggeri low cost tra crisi economica e politiche dei vettori: tendenze all'Aeroporto di Orio al Serio", *Economia dei Servizi*, n. 3, pp. 293-308.

Matos, R. (2004) "Can slow tourism bring new life to alpine regions?", in Weirmair, K., Mathies, C. (a cura), *The Tourism and Leisure Industry Shaping the Future*, London: Routledge, pp. 93-104.

Olipra, L. (2012) "The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations", *Atti del Convegno Cittaslow: il valore della lentezza per il turismo del futuro*, Peru-

gia/Orvieto, 13-14 giugno 2012, http://www.sinergiejournal.it/index.php?option=com_content&view=article&id=370&Itemid=508 [ultima consultazione luglio 2015].

Soja, E.W. (2011) "Regional urbanization and the end of the metropolis era", in Bridge, G., Watson, S. *The new blackwell companion to the city*, Hoboken: Wiley Blackwell, pp. 679-689.

Statuto Cittaslow Internazionale (1999) Cittaslow-Rete Internazionale delle città del buon vivere.

Stock, M. (2010) "Il mondo è mobile", in Lévy, J. (a cura), *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Milano: Bruno Mondadori, pp. 103-133.

Turco, A. (2012) *Turismo e territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Milano: Unicopli.

Urry, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity Press.

Vir Singh, T. (a cura) (2012) *Critical Debates in Tourism*, Bristol: Channel View Publication.

Zago, M. (2011) "Lo slow tourism per il rilancio del turismo transfrontaliero", *I.U.I.E.S. Journal*, 5 (1-2), pp. 91-107.

Rapporti

Alivernini, A., D'Ignazio, A., Migliardi, A. (2013) "L'impatto dei voli low cost sulla spesa turistica degli stranieri in Italia", *Il turismo internazionale in Italia: dati e risultati*, n. 12, Banca d'Italia, pp. 99-118.

Kling, M., Hough, I. (2011) *Air travel carbon and energy efficiency*, Vermont-San Francisco: Brighter Planet.

Camera di Commercio di Bergamo (2015) *La congiuntura economica. Industria, artigianato, commercio, servizi e costruzioni in provincia di Bergamo nel quarto trimestre 2014*, Servizio Studi della CCIAA di Bergamo, 10 febbraio 2015.

CASI, CeSTIT (2012) *Il turismo internazionale dall'aeroporto di Orio al Serio: caratteristiche, comportamenti e impatto sul territorio*, Bergamo: Università degli Studi di Bergamo.

Commissione Comunità Europea (2005) *Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni*, Bruxelles, 27 settembre 2005.

EELFA European Low Fares Airline Association (2004) *Liberalization of European Air Transport: the Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, Brussels, www.elfaa.com [ultima consultazione luglio 2015].

ENAC (2014) *Dati di traffico 2014*, Direzione Sviluppo Aeroporti.

Éupolis Lombardia (2012) *Strategie di sostenibilità ambientale dei City airport in Lombardia. Confronti con il contesto europeo. Rapporto finale*, Milano, settembre 2012, www.eupolis.regione.lombardia.it/shared/ccurl/6/934/2012C008_RF_def_201209.pdf [ultima consultazione luglio 2015].

ONT Osservatorio Nazionale del Turismo (2011) *Caratteristiche del settore low cost in Europa e in Italia*, 17/06/2011, http://www.ontit.it/opencms/opencms/ont/it/focus/focus/Caratteristiche_del_settore_low_cost_in_Europa_e_in_Italia [ultima consultazione luglio 2015].

UNWTO (2014), *UNWTO Annual report 2013*, Madrid: UNWTO.