

FARI DISMESSI. DALL'ABBANDONO ALLA RIGENERAZIONE

Antonietta Ivona

Abstract

Lighthouses decommissioned. From abandonment to regeneration. - The Italian legislation on cultural heritage introduced, a few years ago, the concept of enhancement and enjoyment of cultural heritage through the outsourcing of cultural assistance and hospitality services for the public. Particularly, the national Project "Valore Paese" of the Agenzia del Demanio is dedicated to lighthouses and it intends to encourage the promotion of the Italian public real estate through the synergy between the sectors of tourism, art and culture, economic and territorial cohesion. In this sense, the recovery of public assets owned by the State and local authorities has the possibility to be considered not only in terms of cost to the community, but also as a significant lever for territorial and social development, in a logic of public-private partnership.

1. I fari nel tempo

Opere di ingegneria umana, ammantate di miti e leggende, i fari sono parte della storia della navigazione. Dai bagliori dei primi fuochi accesi sulle torri di avvistamento fino ai recenti dibattiti sul futuro della rete dei fari, essi hanno da sempre rappresentato anche luoghi identitari.

I primi fari che la storia conosce non erano altro che falò di legna accatastata situati nei luoghi più pericolosi per segnalare la rotta ai naviganti. "I primi fuochi, che dovevano restare accesi tutta la notte, richiedevano continua cura: occorreva combustibile, sapienza tecnica, presenza costante dell'uomo" (Mariotti, 2013, p. 10).

Con l'evolversi della navigazione commerciale, occorre sostituire i falò con strumenti di segnalazione più sicuri e, quindi, più potenti da ubicare nei porti lungo le nuove rotte commerciali. Uno dei più noti e antico è il Colosso di Rodi, risalente al 200 a. C. e citato come una delle sette meraviglie del mondo antico. Un'enorme statua antropomorfa alta circa 32 metri, che rappresentava il dio del sole Elios, con un braciere in mano e fu fatto costruire a cavallo dei due bracci del porto cittadino. Un disastroso terremoto la distrusse nel 224 a. C. Forse il più noto dell'antichità è il Faro di Alessandria d'Egitto (anch'esso tra le sette meraviglie del mondo), realizzato probabilmente sotto il regno di Tolomeo Filadelfo, negli anni Ottanta del III sec. a.C., sull'isolotto omonimo di Pharos (da cui deriva il loro nome) alla foce del Nilo, antistante la città fondata da Alessandro Magno. Alto circa 120 metri, era visibile ad una distanza di oltre 30 miglia (circa 50 km) di distanza dalla costa, grazie ad un gioco di specchi che amplificava l'effetto del braciere posto alla sua sommità. Geografi e

viaggiatori arabi descrissero con dovizia di particolari la possente costruzione che fu distrutta, anch'essa, da un terremoto nel 1303. (Figg. 1 e 2).

A parte i suddetti due esempi di fari monumentali, solo con l'Impero Romano i fari da semplici falò sulla costa assunsero la forma di vere torri con bracieri per favorire l'avvistamento della costa dal mare e rappresentavano, così, dei "punti notevoli" per i naviganti. Essi si diffusero non solo sulle coste del Mediterraneo ma anche su quelle atlantiche di Spagna e Francia. Prima della caduta dell'Impero Romano almeno 30 torri di segnalazione illuminavano il mare.



Figura 1. Il Colosso di Rodi (Fonte: www.treccani.it)

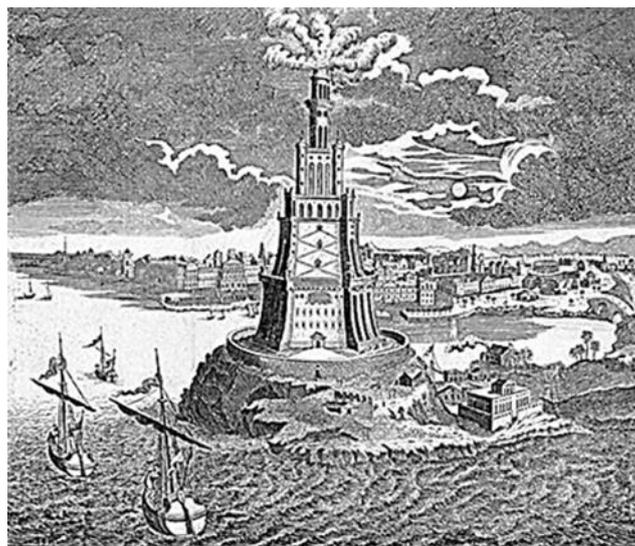


Figura 2. Il Faro di Alessandria (Fonte: www.nefertum.com)

Di questi esempi sopravvive tuttora, il faro di La Coruña⁶⁶ in Galizia, fatto erigere nell'anno 100 d. C. durante l'Impero di Traiano. Con la caduta dell'Impero romano d'Occidente, la storia della navigazione e dei fari ebbe una fase di stasi; sotto il pericolo delle invasioni barbariche, la navigazione ritornò ad essere costiera e diurna e l'uso dei fari fu scoraggiato, potendo essere di aiuto alle rotte degli invasori piuttosto che dei naviganti in difficoltà. Molte delle torri costiere romane andarono in rovina e si ritornò ai falò di legna per segnalare i punti pericolosi per la navigazione o ai bracieri all'ingresso dei porti.

Nel Medioevo furono soprattutto le torri dei monasteri eremitici sulle coste atlantiche di Inghilterra e Francia a svolgere la funzione di fari, con fuochi alimentati da fascine di legna accesi sulla sommità. Un esempio è il faro di Hook Head, sulle coste orientali dell'Irlanda, fatto erigere nel 1172 da un nobile normanno sia come fortezza che come torre di segnalazione, affidando ai monaci il compito di tenere accesa la luce in sommità. In Italia si ricominciò a costruire i fari solo a partire dal XII secolo con la ripresa del commercio via mare. Alcuni esempi furono la torre di Genova (ricostruita poi nel 1543 e ancora operativo), il fanale (1303) di Porto Pisano nell'odierna Livorno, la torre di Capo Peloro in Sicilia, di riferimento per la navigazione dei Crociati verso la Terrasanta. Al mantenimento dei fari nei porti contribuivano le navi in entrata nei porti mediante una tassa (Mariotti, 2013). Nel Rinascimento e nell'età barocca, soprattutto in Francia ed Inghilterra, il faro venne rivisto nella sua valenza architettonica: oltre a svolgere la sua funzione doveva anche essere un monumento degno di ammirazione per affermare la potenza ed il prestigio dei suoi committenti. Nella realtà, spesso nella costruzione di tali monumenti si privilegiarono più i lati estetici che quelli funzionali, dimostrandosi le realizzazioni poco adatte a sopportare le condizioni climatiche estreme dell'Oceano Atlantico e finendo per essere distrutti e ricostruiti diverse volte.

Nel XIX secolo la costruzione dei fari si diffuse rapidamente, con numerosi esempi di alta ingegneria soprattutto lungo le coste di Inghilterra, Scozia e Irlanda, spesso su scogli appena affioranti. Esempi degni di nota furono i faro di Eddystone di Skerryvore in Scozia con un'altezza di 50 metri entrambi. Il primo fu uno dei primi fari costruiti in pieno mare la cui architettura influenzò tutti i successivi fari britannici. Negli stessi anni la Francia realizzò per prima un sistema completo di fari lungo le sue coste ed equipaggiati di lenti di Fresnel⁶⁷, in modo tale che una nave in navigazione potesse essere sempre in vista di almeno un faro. Nella penisola della Bretagna sono ancora integri più di 50 fari e sono centinaia lungo tutte le coste francesi. Una caratteristica dei maggiori fari francesi è l'altezza importante (spesso al di là dei cinquanta metri). Altra particolarità dei fari francesi dell'Ottocento (almeno per i più importanti) è il loro stile

⁶⁶ Il Faro di La Coruña, conosciuto anche come Torre d'Ercole, è il più antico faro esistente al Mondo e per questo dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco nel 1992.

⁶⁷ Augustin-Jean Fresnel fu l'ingegnere civile specializzato nello studio della rifrazione della luce. Per la prima volta nel 1827 una sua lente fu adoperata sul Faro de Le Corduan in Francia; era caratterizzata da uno spessore totale ridotto che permise la costruzione di ottiche meno ingombranti e consentì di aumentare notevolmente la luminosità dei fasci luminosi proiettati. L'impiego venne esteso successivamente a molti altri campi, oltre che di supporto alla navigazione.

architettonico spesso elaborato ed eclettico, con torri rifinite internamente in modo sontuoso, lontano dallo stile più semplice e uniforme dei fari inglesi. Anche negli Stati Uniti, a partire dal 1700 furono costruiti alcuni fari lungo la costa orientale; il primo faro fu il faro di Boston nel New England del 1716. Il più antico faro ancora operativo è il faro di Sandy Hook nel New Jersey, del 1764. Alla fine del XIX secolo tuttavia gli Stati Uniti si erano dotati del sistema di fari più imponente al mondo (Jones, Roberts, 1998).

Con la espansione della navigazione e del commercio europeo in tutto il mondo, si diffusero anche i fari, dall'India al Giappone fino alla Cina. Quella sin qui brevemente accennata è la storia architettonica dei fari; ma i costruttori di queste torri hanno dovuto risolvere anche la seconda sfida rappresentata dal problema tecnico della loro illuminazione. L'evoluzione in tale campo è stata lenta. Il fuoco di legna rappresentò la prima sorgente luminosa, però necessitava di continua alimentazione data la sua rapida combustione. Successivamente fu usato il carbone, ma con i limiti connessi alla difficoltà di reperimento e alla luce poco intensa prodotta. Altri problemi erano legati al vento, che spegneva la fiamma, e alla fuliggine, che ne limitava la visibilità. Solo con l'installazione del vetro sulle lanterne, attorno al 1200, i fari furono dotati di protezione verso gli agenti atmosferici, permettendo l'uso anche di nuovi combustibili come olio di oliva o di balena, a seconda delle latitudini. Un passo importante fu costituito dal bruciatore circolare inventato nel 1782 dal fisico svizzero Aimé Argand, con 10 stoppini alimentati ad olio con un'autonomia di 10 giorni e con un sistema di evacuazione dei fumi per rendere la luce più visibile. Tale sistema luminoso fu subito introdotto anche in America.

La vera svolta tecnologica si ebbe nel 1822 quando Augustin Jean Fresnel progettò una lente a rifrazione innovativa, capace di aumentare notevolmente la luminosità dei fasci luminosi proiettati. La pesantezza di tali lenti ne rendeva però problematica la rotazione. Fresnel ovviò a tale problema progettando un meccanismo basato su galleggianti in un bagno di mercurio. La pericolosità di tale sistema portò poi a sostituirlo con meccanismi con ingranaggi e cuscinetti a sfere. Le lenti di Fresnel, modificate e alleggerite, attrezzano ancora oggi la quasi totalità dei fari del mondo. Nel corso degli anni fu risolto anche il problema del combustibile attraverso prima l'uso di oli estratti dal petrolio che, abbinati alla lampada Argand, migliorò sensibilmente la luce dei fari e successivamente, tra la fine dell'Ottocento ed i primi anni del Novecento cominciò l'elettrificazione dei fari. I fari in alto mare furono elettrificati solo successivamente, con l'uso di generatori elettrici o per mezzo di energia eolica o solare. Parallelamente le lampadine usate passarono da quelle a bulbo allo xeno, luminose ma potenzialmente esplosive, alle attuali a bulbo alogeno di 1000 Watt. La più recente evoluzione della tecnologia ha portato in alcuni fari di recente installazione alla sostituzione dell'ottica rotante con una luce fissa ad impulsi e all'introduzione dei pannelli luminosi a LED.

2.1 fari in Italia

Il più antico faro italiano risale all'epoca romana ed è quello di Ostia, di cui si rilevano le tracce in un mosaico, presente nelle antiche terme della città, raffigurante il porto di Roma. L'imponente faro indicava alle navi la rotta da seguire per raggiungere il porto della città allora ritenuta "caput mundi". Fatto costruire nel 50 d. C. dall'Imperatore Claudio, non vi è traccia storica che possa datare la sua distruzione. Se il faro di Ostia è il più antico sul Mar Tirreno, quello di Ravenna lo è sull'Adriatico. Il porto di Ravenna rappresentava, infatti, per l'Impero Romano la più importante base militare marittima sull'Adriatico. Fu fatto erigere alla fine del I sec a.C. dall'Imperatore Augusto e successivamente incorporato nella Basilica di Sant'Apollinare. I due fari di più recente realizzazione sono il "Faro della Vittoria" di Trieste del 1927 e il faro di San Benedetto del Tronto del 1957 costruito, il secondo, con criteri moderni di progettazione. Entrambi sono sulla costa Adriatica. Come nel resto d'Europa, anche in Italia spesso la torre dei fari coincideva con quella dei campanili delle chiese in prossimità delle linee costiere. Un esempio è l'antico Faro di San Raineri (o Lanterna del Montorsoli) che prende il nome dal monaco romito Raineri che si occupava di tenere il fuoco sempre acceso, come testimoniano alcuni documenti del XII secolo. La torre attuale fu costruita nel 1555 sull'omonima penisola, sul luogo precedentemente occupato dalla struttura medievale adibita a faro.

La maggior parte dei fari italiani ancora in servizio è stata costruita a partire dalla seconda metà dell'Ottocento. Nel 1860 erano in servizio 41 fari principali, ma con l'istituzione della «Regia Commissione permanente per l'illuminazione e il segnalamento delle coste, le zone fari ed il personale degli uffici di porto», si incrementò sensibilmente la costruzione di tutti i segnalamenti marittimi in generale e dei fari in particolare. Cinque anni dopo fu adottato il «Regolamento del Servizio dei fari e del segnalamento marittimo», con un notevole ritardo rispetto alla Gran Bretagna e alla Francia. I fari e i segnalamenti marittimi nel 1916 erano già 512. Dopo gli avvenimenti bellici della Seconda Guerra mondiale, a seguito dei quali i fari avevano subito pesanti danni, si sentì l'esigenza di realizzare una moderna segnaletica marittima, in grado di soddisfare le rinnovate esigenze della marineria civile (Massariolo, Zanelli, 2008). Tra le strutture risalenti ai secoli precedenti, alcune sono ancora attive come, ad esempio, il faro di Livorno; costruito nel 1304, venne demolito dalle truppe tedesche in ritirata nel 1944 e ricostruito nel 1956, come copia esatta di quello andato distrutto; o il faro di Genova detto "La Lanterna", simbolo della città. Venne costruito nel 1326 nel porto vecchio e ricostruito nel 1543. Tranne questi pochi esempi, oltre al già citato faro di Messina, i fari italiani esistenti sono i più moderni nel Mondo.

Sugli 8000 km di costa italiana, la Marina Militare gestisce attualmente 154 fari (Fig. 3) e numerosi altri segnalamenti marittimi⁶⁸; di questi cinquantotto fari sono ancora presidiati da operatori nautici (www.marina.difesa.it) (Tab. 1).

⁶⁸ Si definiscono fari i segnalamenti luminosi con portata uguale o superiore alle 15 Miglia e fanali quelli con portata inferiore.

La Marina Militare, una volta dichiarato un faro non più utile alle esigenze di forza armata, restituisce l'immobile al demanio militare per le decisioni di competenza (reimpiego della struttura da parte delle Capitanerie di Porto, di altre Forze Armate e/o forze di polizia, Enti Statali, Autorità Regionali, vendita a privati, alienazione, ecc.). Molto spesso, però, la Marina Militare cede solo gli alloggi del faro e non la torre del faro che rimane di sua pertinenza al fine di consentire la funzionalità della sorgente luminosa del faro stesso. In caso contrario, qualora cioè si decida di cedere anche la torre, l'ottica del faro viene smontata e il faro cessa la sua funzione di ausilio alla navigazione marittima. In quest'ultimo caso l'Agenzia del Demanio subentra nella gestione dei fari dismessi e può decidere l'uso più idoneo come nel caso dell'iniziativa "Valore Paese Fari", di cui si parlerà nel paragrafo seguente.



Figura 3. I 154 fari gestiti dalla Marina Militare: distribuzione per regione (Fonte: elaborazione su dati 2016 del Comando Logistico della Marina Militare)

	N° Elenco Fari	Denominazione	LOCALITA'
1	1014	CAPO TESTA	S. Teresa di Gallura (Sassari)
2	1146	CAPO FERRO	Arzachena (Sassari)
3	1246	CAPO BELLAVISTA	Tortolì (Nuoro)
4	1270	CAPO S.ELIA	Cagliari
5	1315	PORTO PONTE ROMANO	Sant'Antioco (Cagliari)
6	1390	CAPO S. MARCO SARDO	Cabras (Oristano)
7	1418	CAPO CACCIA	Alghero (Sassari)
8	1437	PORTO TORRES	Porto Torres (Sassari)
9	1474	CAPO DELL'ARMA	San Remo (Imperia)
10	1506	CAPO MELE	Andora (Savona)
11	1569	LANTERNA DI GENOVA	Genova
12	1846	MARINA DI CARRARA	Carrara (Massa)
13	2188	MONTE CAPPUCINI	Civitavecchia (Roma)
14	2246	CAPO D'ANZIO	Anzio (Roma)
15	2258	CAPO CIRCEO	San Felice Circeo (Latina)
16	2266	LA ROTONDA DELLA MADONNA	Isola di Ponza (Latina)
17	2315	MONTE ORLANDO	Gaeta (Latina)
18	2402	CAPO MISENO	Bacoli (Napoli)
19	2564	CASTELLAMARE DI STABIA	Castellamare di Stabia (Napoli)
20	2612	PUNTA CARENA	Isola di Capri (Napoli)
21	2668	CAPO PALINURO	Centola (Salerno)
22	2672	SCARIO	S.Giovanni di Piro (Salerno)
23	2688	PAOLA	Paola (Cosenza)
24	2708	CAPO VATICANO	Ricadi (Vibo Valentia)
25	2720	PUNTA PEZZO	Villa S.Giovanni (Reggio Calabria)
26	2736	CAPO PELORO	Messina
27	2796	SCIARA BISCARI	Catania
28	2894.1	CARROZZIERE	Siracusa
29	2918	COZZO SPADARO	Pachino (Siracusa)
30	2942	CAPO SCALAMBRI	Santa Croce Camerina (Ragusa)
31	2954	S.GIACOMO	Licata (Agrigento)
32	3010	CAPO GRANITOLA	Campobello di Mazara (Trapani)
33	3018	PANTELLERIA	Isola di Pantelleria (Trapani)
34	3170	S.VITO LO CAPO	S.Vito lo Capo (Trapani)
35	3186	PUNTA OMO MORTO	Isola di Ustica (Palermo)
36	3261	CAPO CEFALU'	Cefalù (Palermo)
37	3380	CAPO DELL'ARMI	Motta S.Giovanni (Reggio Calabria)
38	3388	PUNTA STILO	Monasterace (Reggio Calabria)
39	3432	CAPO S.VITO	San Vito (Taranto)
40	3590	CAPO SANTA MARIA DI LEUCA	Castrignano del Capo (Lecce)
41	3706	PUNTA S.CATALDO DI BARI	Bari
42	3796	MANFREDONIA	Manfredonia
43	3816	ISOLA SANT'EUFEMIA	Vieste
44	3846	TERMOLI	Termoli
45	3856	PUNTA PENNA	Vasto (Chieti)
46	3864	ORTONA	Ortona
47	3898	S.BENEDETTO DEL TRONTO	S.Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno)
48	3930	COLLE CAPPUCINI	Ancona
49	3954	SENIGALLIA	Senigallia (Ancona)
50	3966	FANO	Fano
51	3986	MONTE S.BARTOLO	Pesaro
52	3996	CATTOLICA	Cattolica
53	4005	RIMINI	Rimini
54	4056	RAVENNA	Ravenna
55	4062	PORTO GARIBALDI	Comacchio (Ferrara)
56	4132	LA ROCCHETTA	Venezia
57	4152	PORTO DI LIDO	Venezia
58	4376	LA VITTORIA	Trieste

Tabella 1 I 58 fari attualmente presidiati da operatori nautici
(Fonte: <http://www.marina.difesa.it>, con modifiche)

3. Il progetto “Valore paese”

In conformità con l’articolo 9 della Costituzione Italiana (“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione”), il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (introdotto nel 2004 e modificato nel 2015) ha fissato i concetti guida, quali tutela, conservazione e valorizzazione, relativi al pensiero e alle attività sul patrimonio culturale italiano. Con il termine tutela (Art. 3) si intende ogni attività diretta a riconoscere, proteggere e conservare un bene del nostro patrimonio culturale affinché possa essere offerto alla conoscenza e al godimento collettivi. La conservazione è ogni attività svolta con lo scopo di mantenere l’integrità, l’identità e l’efficienza funzionale di un bene culturale, in maniera coerente, programmata e coordinata (Art. 29), e si esplica nella conoscenza approfondita del bene culturale e nella limitazione delle situazioni di rischio connesse al bene culturale nel suo contesto. La valorizzazione è ogni attività diretta a migliorare le condizioni di conoscenza e di conservazione del patrimonio culturale e ad incrementarne la fruizione pubblica, così da trasmettere i valori di cui tale patrimonio è portatore. La tutela è di competenza esclusiva dello Stato, che detta le norme ed emana i provvedimenti amministrativi necessari per garantirla; la valorizzazione è svolta in maniera concorrente tra Stato e regione, e prevede anche la partecipazione di soggetti privati (Art. 6). La valorizzazione consiste nell’esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio culturale e ad assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso. Essa comprende anche la promozione ed il sostegno degli interventi di conservazione del patrimonio culturale. In riferimento al paesaggio, la valorizzazione comprende altresì la riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, ovvero la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati.

Con particolare riferimento alla valorizzazione e riqualificazione degli immobili di valore paesaggistico presenti sul territorio italiano, il presente studio ha posto attenzione all’iniziativa “Valore Paese” dell’Agenzia del Demanio⁶⁹, pensata nel 2012 e in fase di attuazione⁷⁰ per accrescere il valore economico e sociale dei beni e dei territori in cui sono inseriti, contribuendo così ad aumentare la competitività dell’intero Paese. È suddivisa in due macro-progetti: Valore Paese Dimore e Valore Paese Fari. Il primo relativo alle Dimore è orientato al rafforzamento dell’offerta culturale e della competitività dell’Italia attraverso la leva del turismo sostenibile, secondo una strategia di integrazione tra i settori del turismo, dell’arte e della cultura, dello sviluppo

⁶⁹ L’Agenzia del Demanio è nata, nel 1999, dalla suddivisione e dal conferimento delle funzioni del Ministero delle Finanze alle quattro Agenzie Fiscali (Entrate, Territorio, Dogane e Demanio) istituite nell’ambito della nuova organizzazione del Ministero dell’Economia e delle Finanze. Essa persegue il soddisfacimento dell’interesse pubblico adottando criteri di economicità e di creazione di valore economico e sociale nella gestione del patrimonio immobiliare dello Stato. Il patrimonio gestito dall’Agenzia comprende principalmente beni per uso governativo, patrimonio disponibile e beni di demanio storico-artistico.

⁷⁰ Il periodo previsto per l’attuazione del progetto è 2013 – 2020.

economico e della coesione territoriale. Sul modello della catena alberghiera dei *Paradores* in Spagna e delle *Pousadas* in Portogallo, “Valore Paese Dimore” vuole essere un sistema a rete di immobili pubblici di pregio quali ville, palazzi storici, castelli, carceri, caserme, fari, ed altro; tutti caratterizzati per il grande valore storico-artistico e ubicati in siti di elevato pregio ambientale e paesistico, così da potenziare l’offerta turistico-culturale dei territori. In linea con il “Piano Strategico Per lo Sviluppo del Turismo in Italia 2020” e con la programmazione comunitaria 2014-2020, obiettivo del progetto è dar vita ad un nuovo sistema di ricettività alberghiera che si proponga come nodo di accoglienza dei flussi di domanda più sensibili alla fruizione dei beni culturali integrati nei contesti locali e rispondenti a precisi standard di qualità.

Il secondo progetto “Valore Paese Fari” si inserisce sempre nel circuito di Valore Paese con l’obiettivo del recupero di quel patrimonio pubblico, di proprietà dello Stato e degli Enti locali, non più considerato solo in termini di costo per la collettività, ma anche come significativa leva di sviluppo territoriale e sociale, in una logica di partenariato pubblico-privato. I fari, abitati dai loro custodi fino a poco tempo fa, sono ora automatizzati, la lanterna è funzionante, ma alcuni degli edifici sono in stato di abbandono e degrado progressivo. Possono essere riconvertiti e riutilizzati in strutture turistico-culturali, punti informativi e ristorativi, come avviene in molti paesi d’Europa, ma anche negli Stati Uniti, Canada e Australia. I fari, come gli altri beni inclusi nel progetto, rispondono alle esigenze di un turismo alternativo alla ricerca del contatto con l’ambiente, il relax e la cultura, poiché si tratta di spazi che catturano l’immaginazione, situati in luoghi incontaminati e di grande interesse ambientale e paesaggistico. Scopo principale del percorso di valorizzazione è sottrarre i fari che versano in stato di degrado, avviarli a rigenerazione contribuendo ad attivare le economie locali a beneficio della cittadinanza. Intenzione ultima è arricchire il patrimonio pubblico di strutture rimesse a nuovo e riconsegnate alla comunità.

Oltre all’Agenzia del Demanio, promotore dell’iniziativa è anche il Ministero della Difesa italiana, attraverso l’Agenzia Difesa Servizi SpA. Ad oggi sono state aperte le procedure per la concessione d’uso di undici fari, di cui sette gestiti dall’Agenzia del Demanio e quattro dall’Agenzia del Ministero della Difesa. Nel dettaglio, i sette fari gestiti dall’Agenzia del Demanio sono distribuiti così come segue: Faro di Punta Cavazzi ad Ustica (Palermo); Faro di Capo Grosso nell’isola di Levanzo a Favignana (Trapani); Faro di Brucoli ad Augusta (Siracusa); Faro di Murro di Porco a Siracusa; Faro di Punta Imperatore a Forio d’Ischia (Napoli); Faro di Capo D’Orso a Maiori (Salerno); Faro di San Domino alle Isole Tremiti (Foggia). Mentre la distribuzione dei quattro fari gestiti dal Ministero della Difesa è la seguente: Fanale Formiche di Grosseto, Faro di Punta del Capel Rosso e Faro di Punta Fenaio sull’Isola del Giglio (Grosseto); e infine il quarto è Faro di Capo Rizzuto nel Comune di Isola Capo Rizzuto (Crotone). In sintesi degli undici Fari inclusi nel Progetto, tre sono ubicati in Toscana, uno in Puglia, uno in Calabria, quattro in Sicilia, due in Campania, con una evidente maggiore concentrazione nel Sud del Paese (Fig. 4). Tutti i fari in elenco sono ancora in funzione, ma sono stati automatizzati anni fa e da allora gli edifici che fanno parte dei rispettivi complessi sono inutilizzati. Gli eventuali vincitori del bando, oltre a fare un’offerta in denaro per l’ottenimento della concessione, si impegnano anche a

ristrutturare e curare la manutenzione dei fari. In cambio vi possono aprire un'attività, previo però approvazione del progetto da parte della stessa Agenzia del Demanio. I principali criteri di valutazione delle migliori offerte per il riuso dei fari terranno conto della proposta progettuale e di quella economica. In particolare la valutazione della proposta progettuale terrà conto della Consultazione pubblica fatta dal mese di ottobre 2015 a gennaio 2016 dall'Agenzia del Demanio. Tra le 1030 *mails* ricevute, 587 sono state manifestazioni di interesse, 327 richieste di informazioni e le altre 116 sono state delle proposte. È interessante anche il dato sulla provenienza delle mail; 883 erano di persone fisiche e 147 enti e società. Di questi 147, un terzo è rappresentato da associazioni particolarmente interessate al Progetto. La volontà emergente dalla consultazione pubblica per il riuso e riconversione dei fari è quella della cosiddetta *lighthouse accomodation*. Se l'87% dei partecipanti si è espresso nella direzione dell'accoglienza turistica, il restante 13% ha proposto altre attività di tipo ricreativo, sociale, culturale o dedicate alla fruizione sostenibile della risorsa mare, a seconda delle specificità territoriali.

Lo strumento utilizzato per la valorizzazione sarà la concessione fino a 50 anni a operatori che possano sviluppare un progetto turistico dal potenziale economico per tutto il territorio, in una logica di partenariato pubblico-privato a beneficio di tutta la collettività. Finora un'operazione analoga è stata sperimentata solo per Capo Spartivento, in Sardegna, per cui il Demanio incassa un canone di concessione di 100.000 euro l'anno. Il risultato economico previsto è di circa 800.000 euro per anno. Dopo questi primi undici fari, potrebbero essere banditi altri progetti per altri 40 fari gestiti dal Demanio e circa venti in uso al Ministero della Difesa.

Secondo i primi dati forniti dall'Agenzia del Demanio e Difesa Servizi SpA, il primo bando dell'iniziativa Valore Paese Fari ha rigenerato già 9 degli 11 Fari messi in gara. Inoltre esse stimano un risparmio di spesa per lo Stato quantificabile in 210 mila euro annui di gestione ordinaria, a cui vanno aggiunti gli interventi straordinari di sicurezza e tutela stimabili in 400 mila euro medi per faro. Contestualmente, lo Stato incasserà oltre 330 mila euro di canoni annui che, in considerazione della differente durata delle concessioni, sarà complessivamente pari a circa 6,8 milioni di euro per tutto il periodo di affidamento. Gli aggiudicatari investiranno circa 6 milioni di euro per riqualificare le strutture e adeguarle alla loro nuova vocazione, con una ricaduta economica complessiva di circa 20 milioni di euro e un'occupazione stimata intorno a 100 unità lavorative. Questi dati, poi, risultano ancora più significativi se contestualizzati nei territori dove sono ubicati gli undici Fari.

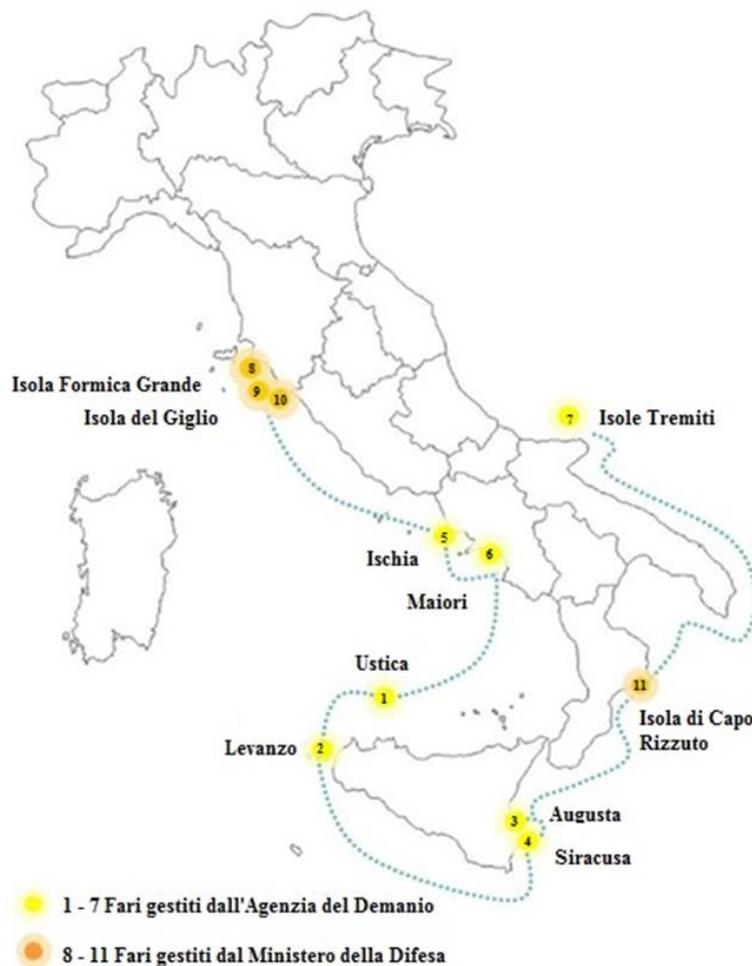


Figura 4 Valore Paese Fari: ubicazione dei fari rientranti nel Progetto
(Fonte: www.agenziademanio.it, con modifiche)

Il secondo bando di gara (attualmente aperto e con scadenza prevista per dicembre 2016) prevede la concessione fino ad un massimo di 50 anni di 20 tra fari, torri ed edifici costieri; quindi, a differenza del primo bando, la nuova edizione del progetto si caratterizza per la differente tipologia di immobili proposti sul mercato, non solo fari, ma anche altri edifici costieri situati su tutto il territorio italiano e a gestione mista tra l'Agenzia del Demanio (MEF) e Difesa Servizi SpA (Ministero della Difesa). L'intento di questo secondo bando è la rivitalizzazione complessiva dello spazio costiero italiano partendo dal riutilizzo di alcuni edifici di pregio in un'ottica di sostenibilità turistica. I dieci edifici dello Stato in gestione all'Agenzia del Demanio sono i seguenti: Faro di Capo Zafferano, Santa Flavia (Pa), Sicilia; Faro di Riposto, Catania, Sicilia; Padiglione Punta del Pero Siracusa, Sicilia; Stand Florio, Palermo, Sicilia; Torre Angellara, Salerno, Campania; Torre Castelluggia Bosco Caggioni, Pulsano, Puglia; Convento San Domenico Maggiore, Taranto, Puglia; Torre d'Ayala, Taranto, Puglia; Faro di Spignone, Veneto; Faro del Po di Goro, Goro, Emilia Romagna. Gli edifici, invece, in gestione a Difesa Servizi S.p.A sono: Faro di Punta Polveraia, Isola d'Elba, Toscana; Faro Formiche nell'isolotto Formica Grande, Toscana; Faro di Capo Rizzuto a Isola di Capo

Rizzuto, Calabria; Faro di Punta Libeccio, Isola di Marettimo, Sicilia; Faro di Punta Spadillo, Isola di Pantelleria, Sicilia; Faro di Capo Mulini, Acireale, Sicilia; Faro di Capo Faro, Isola di Salina Sicilia; Faro di Capo Milazzo, Milazzo, Sicilia; Faro della Guardia, Ponza, Lazio; Faro di Torre Preposti, Vieste, Puglia. Anche il secondo bando del Progetto Valore Paese Fari coinvolge maggiormente l'area meridionale e conferma la volontà di riusare i fari; infatti, dei venti beni rientranti nel bando, quattordici sono fari.

4. Il futuro dei fari in Italia

“I fari e i segnalamenti marittimi italiani sono parte integrante del patrimonio industriale marittimo costiero della penisola. Chi va per mare per qualsiasi motivo ha l'esigenza di avere sulla costa dei punti di riferimento ben visibili, e ciò capita dai tempi più antichi. Questa necessità ha imposto la costruzione di alti manufatti identificabili con facilità di giorno, e visibili di notte, grazie alla luce artificiale di qualsiasi natura da loro emessa. Il faro è quindi sinonimo di alta costruzione realizzata per essere facilmente individuabile dai naviganti, ai quali fornisce indicazioni importanti sulla loro posizione rispetto alla costa. Molto più difficile è trovare i fari, soprattutto quelli minori, dalla terraferma verso il mare (Massariolo, Guglielmi, 2008, p. 7)”. Quest'ultimo aspetto che si può sintetizzare con il concetto di accessibilità, ha rappresentato un limite all'idea di trasformare i fari in residenze turistiche o di altra natura diversa da quella originaria.

Occorre oggi ripensare al riutilizzo di quei fari dismessi dalla Marina Militare in quanto non più utili alle esigenze militari e avviati verso una fase di completo degrado. Nuovi progetti per il loro riutilizzo secondo i criteri della sostenibilità di lungo periodo, potrebbero, invece conferire ai fari nuove ed importanti usi funzionali ai territori di appartenenza.

In un percorso di utilizzo sostenibile delle risorse culturali a fini turistici, occorre che i progetti per la loro fattibilità siano pianificati pensando alla conservazione e all'utilizzo che le prossime generazioni potranno farne al medesimo stato o migliorandolo, dove possibile. “La conservazione precede il turismo, nel senso che nel medio-lungo termine è condizione necessaria allo sviluppo turistico. Insieme al turismo, essa può, dunque, contribuire al progresso sociale ed economico di un paese o di una città” (van der Berg, Russo, 1999, p. 457). Ciò conferma che tra conservazione e turismo non vi è conflitto ma piuttosto la prima è una pre-condizione affinché possa svilupparsi il secondo. Quanto più avverrà un coinvolgimento e collaborazione tra i diversi attori sul territorio dove tali risorse sono presenti, tanto più la pianificazione per la fruizione di esse potrà realizzarsi secondo i principi della sostenibilità. Tale processo dovrà rispondere ad alcune imprescindibili necessità: la fruizione della risorsa a fini turistici e la sua conservazione non devono collidere; renderla redditiva senza che le sue caratteristiche di unicità vengano compromesse; tali caratteristiche devono essere mantenute nella loro autenticità e appartenenza alla comunità locale di cui rappresentano un elemento identitario. Il coinvolgimento degli attori locali implica una maggiore attenzione alla conservazione della risorsa tur. /fari. Anche se l'iniziativa oggetto di studio è stata

elaborata a livello nazionale è auspicabile che la gestione sia affidata ad organismi di livello locale, più interessati alla conservazione e fruibilità dei fari, e più attenti ai simboli e ai significati storico-culturali di cui i fari sono portatori. La gestione locale fugherebbe il timore, espresso in diverse occasioni da coloro che dissentono dal progetto, di omologare i fari a semplici strutture ricettive. Tra i pareri contrari quello dello scrittore Paolo Rumiz “Vendere un faro è liquidare il segno forte di un'autorità responsabile che vigila, è ripudiare una storia marinara” (Rumiz, 2015). Altrettanto auspicabile è, poi, il mantenimento del funzione di controllo dell'Agazia del Demanio, promotrice dell'iniziativa, in merito alla coerenza tra i progetti approvati e la loro realizzazione.

Più in generale, nei piani turistici delle regioni italiane si è verificato un cambiamento da una cultura dell'espansione ad una della trasformazione, rivolgendo l'attenzione al recupero e valorizzazione a fini turistici del patrimonio esistente, sia costituito da un manufatto isolato (torri, castelli, abbazie, masserie o appunto fari) o da un insediamento storico. L'opera di recupero di antichi insediamenti o manufatti isolati e la riconversione delle strutture esistenti in relazione alla destinazione d'uso turistica ottimale, consentendo l'immissione nel circuito produttivo di quel patrimonio storico-architettonico attualmente emarginato o sotto-utilizzato, esaltano, così la funzione di riequilibrio del territorio e di governo dei processi di trasformazione. È però di fondamentale importanza “Unire il concetto di recupero fisico con quello di riuso, in quanto risanare e conservare le sole strutture fisiche senza ipotizzare la loro riconversione funzionale significa realizzare un'operazione priva di significato, destinata ad esaurirsi in breve tempo” (Mazzeo, 1998 in Pellegrini, 2000, p. 79).

Se a questo ripensamento sul recupero del patrimoni, si aggiunge l'importanza assegnata al ruolo del turismo negli ultimi trent'anni, nel contesto sociale ed economico nazionale, si comprende l'accresciuta consapevolezza, da parte dei decisori politici, circa la reale incidenza dell'intero settore sull'andamento economico del paese. Nel “Piano Strategico Per lo Sviluppo del Turismo in Italia 2020”, presentato nel 2013 quale strumento operativo ed indirizzo delle politiche turistiche nei prossimi anni, è diffusamente affermata la necessità della valorizzazione dei siti culturali italiani attraverso nuove forme di gestione. In particolare l' Azione 34 “Valorizzazione di siti culturali ad alto impatto turistico grazie a partnership pubblico-privato” prende atto che il patrimonio storico-culturale del Paese è degradato e sotto-utilizzato come propulsore dello sviluppo turistico e che occorre, quindi creare nuove modalità di gestione, anche in logica di partnership pubblico-privato per la gestione dei siti. Inoltre, tra le nove aree di criticità sulle quali l'azione del Piano dovrà incidere nei prossimi anni vi è il sistema della ricettività (le altre aree sono: *governance* del turismo, comunicazione e promozione, canali di vendita, offerta dei prodotti, trasporti ed infrastrutture, formazione e competenze, investimenti, assetto normativo). Le azioni previste dal piano per riammodernamento e la riqualificazione prevedono, oltre alle agevolazioni per le strutture che vogliono rinnovarsi, mirano a favorire la costituzione di reti di imprese turistiche. Esse sarebbero assimilate ai distretti industriali e quindi agevolate fiscalmente tali formule aggregative prevedono inclusione delle strutture ricettive italiane in particolari circuiti internazionali come ad esempio quello delle dimore

storiche (Braga, 2014). Se anche i fari saranno valorizzati come risorse culturali scarse e irripetibili che costituiscono la memoria storica e patrimonio di sapienza fondamentale e inseriti, per queste loro caratteristiche innegabili, in circuiti turistici particolari, il loro futuro potrebbe risultare rassicurante. Del resto "È riconosciuta al turismo la facoltà di attivare meccanismi moltiplicatori di crescita favorendo, ad esempio, incremento di occupazione diretta e indiretta, anche se il tipo e la qualità della risposta occupazionale dipendono non solo dall'entità degli investimenti ma, soprattutto, dalla sensibilità dei sistemi economici nazionali e locali in cui si svolgono iniziative turistiche, dalla capacità di risposta e di adattamento dei gruppi umani, dai livelli socio-culturali del posto, dal target dei turisti ai quali è indirizzata l'offerta, dalla struttura degli spazi ed anche dalle condizioni ambientali [...] Al settore del turismo si sta attribuendo capacità di sollecitare processi di sviluppo territoriale. C'è tuttavia la consapevolezza che si riescono ad innescare dinamiche territoriali positive se i processi turistici sono sostenuti da una visione vivida che renda esplicite le strategie adottate a breve, medio e lungo termine. Inoltre, l'efficacia degli interventi si manifesta se si persegue una logica di integrazione, in senso economico e territoriale, sollecitata e condivisa dai diversi attori pubblici e privati e mirata alla particolare scala di azione " (Varraso, 2004, p. 42 e ss). Nell'immediato futuro si verificherà se il progetto italiano "Dimore Fari" avrà perseguito l'auspicata logica di integrazione tra i vari soggetti operanti sul territorio e, soprattutto, se il riutilizzo degli undici fari insieme agli altri che di aggiungeranno nell'offerta ricettiva turistica, avrà innescato virtuosi processi di sviluppo territoriale.

Analogamente ad altri processi, anche quello della conservazione e riutilizzo a fini turistici delle risorse culturali, come i fari, non può avvenire ovunque nello stesso modo. "Anche se esiste una logica serie di passi da fare, può essere necessario apportare modifiche per adattarsi alle condizioni, le esigenze, le finalità e gli obiettivi del luogo. Questi passi, o fasi, non si escludono reciprocamente, sussistendo la possibilità di un qualche grado di sovrapposizione. [...] la natura precisa di queste fasi non può essere generalizzata, giacché vengono sottoposte a variazioni di grado diverso, a seconda delle circostanze e dei contesti specifici (Timothy, Boyd, 2007, p. 79) ". Da questo si evince che il generale successo del riutilizzo dei fari italiani dipenderà dalla contestualizzazione di ciascuna delle undici iniziative e dalla visione d'insieme che avranno gli enti attuatori.

5.CONCLUSIONI

"Il concetto di risorsa non è, salvo in alcuni casi, un concetto assoluto, in quanto è sempre in rapporto con l'uomo e con la valutazione che ne fanno individui e gruppi sociali" (Pellegrini, 2000, p.19). Il valore di una risorsa è estremamente variabile nello spazio e nel tempo, in relazione al significato che l'uomo le attribuisce e all'uso che ne fa: più alto è il grado di condivisione del valore delle risorse ambientali, maggiore risulta essere la loro importanza come motore di sviluppo di un sistema territoriale e più attento l'uso da parte della comunità locale. Inoltre, le risorse ambientali presenti in un territorio costituiscono un sistema di occasioni per lo sviluppo, che si tramutano da

potenziali in reali solo a condizione che l'uomo sia in grado di riconoscerle come tali e abbia maturato la capacità di utilizzarle effettivamente.

La storia dei fari, come visto, coincide con la storia della navigazione. Da punto cospicuo sulla terra e, quindi, di ausilio ai naviganti, hanno subito, in anni recenti, la concorrenza di strumenti tecnologici quali i satelliti geostazionari che forniscono rapidamente il "punto nave". Come si chiede Mariotti (2013, p. 15) "Ma che fine faranno i fari? Appartengono forse ad un'epoca senza presente e futuro, di cui saranno semplici, muti, souvenir? Alcuni saranno venduti a privati, che li trasformeranno in residenze, o in alberghi, o in appartamenti per vacanze "d'avventura". Altri saranno conservati per tramandare ai posteri i valori storici e umani che il faro incarna. Altri ancora saranno mantenuti in funzione, almeno finché la navigazione di piccolo cabotaggio non potrà contare su mezzi tecnologici del tutto affidabili. Ma anche quando tutte le imbarcazioni del mondo saranno dotate di computer e ricevitori satellitari, quanti vorranno rinunciare alla vista rassicurante di quel gigante benevolo, che dalla costa sorveglia e protegge?". Il recupero e il riuso dei manufatti identitari che già da diversi anni si sta svolgendo in Italia, sta includendo anche i fari, via via riconosciuti come risorsa culturale da non disperdere ma piuttosto valorizzare adeguatamente.

Anche i fari come le altre risorse culturali sono finalmente considerati come espressione di quel sistema di segni che lega il territorio con la struttura sociale. Secondo A. M. Pioletti (2002, p. 356) "Entro questa concezione l'oggetto "bene culturale" non viene analizzato in quanto tale ma nel suo significato, nel valore che gli viene dato, al suo valore come segno all'interno dei rapporti sociali. Il bene culturale assume dunque significati e ruoli differenti in contesti territoriali diversi. I beni hanno dunque valore relazionale e ogni bene è al centro di una molteplicità socio-culturale di valutazioni. Il complesso di beni culturali localizzati costituisce il "patrimonio". Ogni luogo possiede un proprio patrimonio, i cui elementi entrano o possono entrare in interrelazione fra loro e con l'esterno, entro un sistema territoriale locale". In questo modo il patrimonio culturale permette a ogni comunità di raggiungere una propria identità e tale patrimonio può rappresentare un potente motore per lo sviluppo locale, inteso come sviluppo basato su un processo auto-organizzato. Secondo Bourdin (1984, in Pioletti, p. 363) il patrimonio locale nelle sue componenti favorisce la continua reinvenzione del territorio.

L'iniziativa "Valore Paese Fari" dell'Agenzia del Demanio è stata elaborata proprio con questo fine. Già da qualche anno in altri Paesi come Stati Uniti, Canada ed altri ancora, essi sono utilizzati come residenze turistiche di pregio, in quanto testimonianze preziose della storia; ad esempio i fari sulla costa orientale degli Stati Uniti, sono tra i più antichi edifici ancora esistenti nel Paese. Molteplici esempi sono presenti anche in Europa; il faro di Corsewall nella Scozia meridionale, costruito nel 1815, è ora un lussuoso hotel; la Croazia ha intrapreso il percorso di rigenerazione a fini turistici dei fari da diversi anni e attualmente sono numerosi i fari storici trasformati in hotel; altrettanto è avvenuto in Bretagna e Inghilterra.

L'obiettivo generale delle iniziative di riutilizzo delle risorse culturali per fini turistici è, quindi, come conservare il loro valore culturale ed economico senza incorrere nel rischio di renderle meno attrattive nel caso di prevalenza di uno dei due casi. Un eccesso di enfasi nel sottolineare il loro valore culturale potrebbe tradursi in una museificazione della risorsa. Il rischio, invece, di porre un eccesso di attenzione nella produzione di valore economico a discapito di quello culturale potrebbe tradursi in una banalizzazione della risorsa, riproducendo le caratteristiche di quello che viene definito come «turismo di massa», nelle sue accezioni negative. L'iniziativa "Dimore Paese Fari" non sembra generare un tale rischio, date le caratteristiche generalmente simili di tutti i fari; ovvero spazi ridotti destinati alla ricettività, ubicazione geografica spesso lontani dai centri abitati e quindi lontani dai luoghi di svago tradizionali. Un caso italiano che conferma quanto detto è il faro Capo Spartivento nella punta estrema meridionale della Sardegna, su un promontorio da cui ne deriva il nome ed oggi trasformato in un albergo. Nell'edificio che dal 1856, anno di costruzione, fino alla fine degli Anni Ottanta del secolo scorso, era l'alloggio dei faristi, si sono potute creare solo 5 ampie camere.

Concludendo, come sintetizzare il principio della conservazione della risorsa-fari con quello della fruibilità turistica secondo i principi della sostenibilità? Alcuni esempi internazionali forniscono rassicurazioni (i citati alberghi-faro in Croazia, Scozia, Maine, New England). Dove la gestione dei fari diventati alberghi/strutture ricettive ha continuato ad essere attenta alla conservazione della struttura e del suo intorno, essi non hanno subito alcuna perdita di valore culturale e neanche economico. L'attenta conduzione degli undici fari che saranno dati in gestione non si dovrà limitare alla manutenzione della sola struttura ma anche di tutte le altre strutture ed infrastrutture che si renderanno necessari a trasformare un antico presidio per la sicurezza dei naviganti in una struttura di accoglienza per i turisti. Occorre una scelta tra l'abbandono definitivo di strutture non più utili allo scopo iniziale per cui erano state costruite e una loro nuova destinazione utile per la loro conservazione. Al completamento delle fasi di attuazione del progetto, si potranno trarre conclusioni definitive.

Bibliografia

AA.VV. (1996), *Valutare il potenziale turistico di un territorio*, LEADER European Observatory.

AA.VV. (2009), *Fari del Mondo*, Madrid, Edizioni Del Prado. ISBN 84-8372-322-0.

Agenzia del Demanio. (2014), *Valore Paese Dimore. Dossier*, Roma, Agenzia del Demanio.

Agenzia del Demanio (2016), *Valore Paese Dimore. Dossier Media*, Roma, Agenzia del Demanio.

- Bartolomei C. (2009), *Fari d'Italia*, Arzignano (VI), Magnamare. ISBN 97-888-620-0011-6.
- Boscolo G. (2014), *Breve storia dei fari. Da Omero a Internet*, Milano, Mursia (Gruppo Editoriale).
- Braga A. (2014), *Lo sviluppo del turismo sostenibile*, Roma, Ediesse, ISBN 978-88-230-1944-7.
- Covino R., Monte A. (a cura di) (2008), *Il patrimonio industriale marittimo di Terra d'Otranto*, Roma, Viella.
- Crompton S.W., Ziga C. J. (1999), *The Lighthouse Book*, New York, Ed. Barnes & Noble Books.
- Dematteis, G. (1998), La geografia dei beni culturali come sapere progettuale, *Rivista Geografica Italiana*, 105, pp. 25-35.
- Gruppo di Lavoro del Ministro per gli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport (2013), *Turismo Italia 2020. Leadership, Lavoro, Sud. Piano Strategico per lo Sviluppo del Turismo in Italia*, Roma.
- Jones R., Roberts B. (1998), *American Lighthouses*, Guilford-Connecticut, Globe Pequot..
- Massariolo L., Zanelli G. (2008), *I Fari e i segnalamenti marittimi italiani*, Roma, Viella.
- Mariotti A.L. (2013), *Fari*, Novara, Editore White Star. ISBN: 978-88-540-2165-5.
- Meggiorin G. (2010), Non spegnete quella luce, *Arte Navale*, 58, pp. 17-22.
- Nocifora E. (1998), Turismo eco-compatibile e risorse territoriali, *Turistica*, 2, pp. 33-54.
- Pearce D.G. (1997), The roles of the public sector in conservation and tourism planning, in Nuryanti W. (eds) *Tourism and Heritage Management*, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press, 88-100.
- Pellegrini, F. (2000), *Turismo come risorsa*, Cosenza, Editoriale Bios.
- Pioletti A. M. (2002), Valorizzazione territoriale e identità locale. Note su un'esperienza in corso in Abruzzo, pp. 356-364 in Persi, P. (a cura di) *Beni Culturali Territoriali Regionali. Siti, ville e sedi rurali di residenza, culto, lavoro tra ricerca e didattica. Atti del Convegno di Studi (Urbino 2001)*, Università di Urbino, Associazione Geografi Italiani, Associazione Italiana Insegnanti di Geografia.
- Rumiz P., *Che cosa perdiamo se il Trono di Zeus diventa un resort a cinque stelle*, in <http://www.repubblica.it/viaggi/2015/10/05>.
- Savelli A. (a cura di) (2004), *Turismo, territorio, identità. Ricerche ed esperienze nell'area mediterranea*, Milano, Franco Angeli..
- Timothy D.J., Boyd, S. W. (2007), *Heritage e Turismo*, Milano, Ulrico Hoepli Editore.

Todisco E., Pezzulli S., Carlin P., Melchiorri C. (2000), L'importanza dei siti turistici: un tentativo per stabilirne il valore, *Bollettino della Società Geografica*, Serie XII, vol.V, pp. 393-416.

Van der Berg J., Russo A.P. (1999), La gestione di un'*heritage site*. Tra valorizzazione turistica e conservazione, in Colantoni M. (a cura di) *Turismo: una tappa per la ricerca*, Bologna, Patron, pp. 455-516.

Varraso I. (2004), *Turismo e dinamiche territoriali di sviluppo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.

Weaver D. (2005), The Distinctive Dynamics of Exurban Tourism, *International Journal of Tourism Research*, Vol. 7, pp. 23-33.