

Piste ciclabili: un'occasione di sviluppo sostenibile del territorio di Carpignano Salentino

Lucia Antonazzo

1. Premessa

Le tematiche relative allo sviluppo sostenibile sono state negli ultimi anni al centro di numerosi studi e dibattiti.

Il concetto in base al quale lo sviluppo economico a lungo termine deve avvenire nel rispetto dell'ambiente, affinché si possano soddisfare i bisogni del presente senza compromettere le attese delle generazioni future, è ormai prioritario per l'intero pianeta.

Il modello sostenibile si basa su uno sviluppo lento e controllato, affinché sia assorbito dalla comunità locale senza ripercussioni negative, che tutela le attrazioni naturali e culturali patrimonio di tutti.

Un nuovo approccio al conseguimento dello sviluppo sostenibile di un territorio è il Turismo Sostenibile da raggiungersi adottando una serie di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente. Esso è un modello di sviluppo economico destinato a:

- migliorare la qualità della vita della comunità ospitante: coinvolgere una comunità ospitante ad agire in termini di sostenibilità nel campo del turismo significa anche consentirle di venire a conoscenza di quelli che sono i vantaggi/benefici che ne derivano;
- fornire un'alta qualità di esperienza per i visitatori;
- garantire il profitto senza anteporlo alla qualità dell'ambiente dal quale dipendono sia la comunità locale che il visitatore stesso¹.

Penso che sia doveroso puntualizzare che qualsiasi cambiamento positivo o negativo, diretto e indiretto, spaziale o temporale, che comporti comunque un impatto sull'ambiente vada prima di tutto studiato e monitorato, attraverso strumenti quali la valutazione di impatto

¹ R. MARINÒ, *Strumenti di promozione per l'ospitalità nei parchi ambientali: analisi e proposte*, Tesi di Laurea, Facoltà di Economia del Turismo, Università degli Studi di Perugia, a.a. 1999/2000, pp. 11 e 12.

ambientale in grado di valutare un progetto in base a criteri adeguati.

Perseguendo obiettivi di Turismo sostenibile, anche il territorio salentino potrebbe puntare ad una riqualificazione socioeconomica del territorio e ad una migliore tutela dell'ambiente.

2. Piste ciclabili e cicloturismo: tendenze e sviluppo nella realtà italiana ed europea.

Pensare a nuove alternative di sviluppo sostenibile del territorio è il primo passo da compiersi. In tal senso la realizzazione di piste ciclabili per la pratica del cicloturismo rappresenta un'occasione da non sottovalutare per orientarsi verso uno sviluppo controllato ed intelligente di un territorio.

Il turismo ciclabile o cicloturismo di cui oggi si sente tanto parlare, in realtà già veniva praticato nell'Ottocento dai nobili, sotto il nome di turismo in velocipede. I più distinti iniziarono a praticare l'arte del turismo in velocipede prima ancora che in automobile. I nuovi veicoli molto cari (verso il 1890 una bicicletta costava l'equivalente dello stipendio annuo dell'operaio che la fabbricava) circolavano con difficoltà su strade coperte di ghiaia, spesso neppure segnalate, e le grandi collane di guide non fornivano alcun tipo di informazioni utili. Per far fronte a questa carenza nacquero eleganti club ad hoc: il British Cyclist Touring Club, nel 1890 il Touring Club de France e nel 1895 l'Automobile Club.²

Per tanti anni quindi la bicicletta è stata la regina degli spostamenti. Nell'Ottocento, rappresentava per gli aristocratici uno status symbol, una nuova moda di viaggiare e di scoprire un territorio. Nella prima metà del Novecento era il mezzo di trasporto privilegiato per raggiungere località, anche lontane tra loro e per scopi diversi da quelli prettamente ludici. Dimenticata del tutto e per molto tempo - da quando nel dopoguerra il boom economico aveva portato alla motorizzazione di massa - la bicicletta fu schiacciata dalla concorrenza,

² M. BOYER, *Il turismo dal Grand Tour ai viaggi organizzati*, Milano, Universale Electa/Gallimard, pp. 56-57.

dalla progressiva marginalizzazione degli spazi sulla rete viaria fino a perdere completamente il suo fascino.

Oggi si assiste ad una nuova inversione di tendenza.

È iniziata così la moda del turismo per le strade secondarie, per i viottoli di campagna, per i sentieri montani sino ad arrivare a compiere con questo singolare mezzo di trasporto anche viaggi di diverse settimane nel nostro ed in altri paesi.

Attualmente quella del turismo in bicicletta è una pratica molto diffusa nell'Europa del centro-nord, mentre l'affermazione della pratica cicloturistica in Italia soffre un grave ritardo, dovuto in gran parte alla scarsa diffusione delle conoscenze relative alla possibilità di effettuare lunghi viaggi in bicicletta. Il turista italico essendo anche piuttosto stanziale a causa del continuo uso dell'automobile, non predilige particolarmente la vacanza itinerante che può offrire la bicicletta.

Il turista "tradizionale" non ama spostarsi e dormire ogni notte in una località diversa, il cicloturista, si contraddistingue proprio dal fatto che ama spostarsi continuamente da una località all'altra spendendo anche di più in termini di tempo ed essendo per questo più attento al contesto ambientale attraversato, piuttosto che per le città d'arte visitate. Egli preferisce le strade secondarie poco trafficate e itinerari abbastanza agevoli.

Le sistemazioni ricettive scelte dal cicloturista solitamente di impronta ecologista, sono aziende agrituristiche e bed & breakfast proprio perché queste permettono un più diretto contatto con le persone e gli abitanti dei paesi attraversati.

Questo target rappresenta sicuramente una potenziale risorsa economica per le aree rurali, lontane dai centri urbani e dalle grosse vie di comunicazione, ricche di bellezze naturali, oasi verdi, parchi, tradizioni enogastronomiche.

È stato in particolar modo il governo austriaco alcuni anni fa a segnare l'inizio di questa nuova tendenza in campo turistico. La pista ciclabile del Danubio, la Donauradweg³, è un valido esempio di per-

³ Vedi a questo proposito il progetto tedesco sulle piste ciclabili "Via Danubia", Universität Regensburg, Steuerungsgruppe Via Danubia und Galli Verlag, Auflage 2001.

corso guidato per chi voglia trascorrere la vacanza in bicicletta e può essere così attrattivo da catturare una fetta significativa del mercato turistico.

Ristrutturando un sentiero sterrato in disuso, il “treppelweg” - utilizzato in passato per il transito degli animali che trainavano le chiatte risalendo il Danubio - i tedeschi hanno creato un'importante occasione di sviluppo dell'intera regione.

In Italia è stata la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (F.I.A.B.), la promotrice dell'uso della bicicletta in ambito urbano e con finalità turistico/ambientali.

La “Ciclopista del Sole” (CPS), un itinerario ciclabile (con il tempo potrebbe evolversi in pista ciclabile) in avanzato stato di realizzazione, che percorre da nord a sud la Penisola, e la rete nazionale “Bicitalia” (sua logica evoluzione), rappresentano gli unici interventi in tal senso. Se si escludono piccole realtà locali, vi è scarso interesse in Italia verso queste nuove forme di turismo, che vengono gestite, più spesso, da stranieri: è il caso dei Tour operators americani che propongono ai loro connazionali pacchetti vacanza in bicicletta nella zona del Chianti⁴.

3. Le piste ciclabili per lo sviluppo di Carpignano Salentino

Sono stati ispirati forse dalla storia dell'Ottocento, o forse hanno seguito l'esempio di paesi come la Germania l'Austria e l'Olanda, i realizzatori del progetto “Turismo ciclabile nel Salento” voluto dalla Provincia di Lecce.

Obiettivo del progetto è la promozione di un turismo non distruttivo delle risorse locali ed intelligente, che si basa sulla riproducibilità dei valori sociali e delle risorse naturali, garantendo una nuova forma di sviluppo economico del territorio e non antepo- nendo il profitto alla qualità dell'ambiente.

⁴ M. PIERFRANCESCHI, *Bicicletta e trasporto sostenibile*, in “Gazzetta Ambiente”, Internet, 2000.

Lo strumento utilizzato per raggiungere tale scopo è la creazione di una vera e propria rete ciclabile provinciale da attuarsi in maniera organica ed efficace, e, soprattutto, aderente alle reali aspettative del territorio.

Il progetto coinvolge buona parte del territorio salentino dal momento che prevede ben 16 itinerari distribuiti nei 5 ambiti territoriali maggiormente attrattivi dal punto di vista turistico, che interessano non solo l'ormai conosciuto litorale ionico e adriatico ma anche gli incantevoli paesini dell'entroterra meritevoli di essere scoperti ed apprezzati.

Tra i vari itinerari, l'itinerario 5, denominato "Alimini e dintorni" nella zona di Melendugno, prevede numerose soste nel territorio di Carpignano Salentino, uno dei paesi dell'entroterra coinvolti nel progetto per la presenza di risorse storico-artistiche e culturali, e che conserva ancora integri molti aspetti originari del suo paesaggio e una forte identità locale.

Carpignano Salentino, paese prevalentemente agricolo dell'entroterra, dista circa dieci km dal mare e ventisei Km da Lecce, raggiungibile dalla strada provinciale. E' un piccolo centro abitato, che, con la frazione di Serrano, raggiunge appena i quattro mila abitanti.

Centro di origine greca, Carpignano si sviluppa nel declivio delle Serre di Scorrano. Poco si sa delle sue antiche origini, considerata la carenza di fonti⁵.

Le tracce più antiche di insediamento le troviamo lungo una linea ideale che si sviluppa dalle masserie S. Cosimo, Mauriàni, Grassi, Cacorzo, alle contrade S. Angelo, Croce Grande fino alla masseria Chiatto e, ancora proseguendo, fino a S. Marina di Stigliano.

In questa zona i più antichi segni della presenza umana sono i men-

⁵ Molto discussa è anche la natura del toponimo. Varie sono le ipotesi etimologiche: *luogo o terra fruttifera*, secondo la radice messapica (*caph*), o *càrparo*, tipo di roccia diffuso nella zona, secondo la radice mediterranea (Colella,.....) o messapica (Parlangeli,.....), oppure *cosa fertile, abbondante*, che produce vettovaglie secondo l'ipotesi greca da *ana*= corpo (G. Marciano,.....), ma anche *Carpinianum*, nome prediale da *Carpinius* (già nel Ferrari,.....), e *Carpennianum* da *Carpennius* (Colella,.....) secondo l'ipotesi romana.

hir o pietrefitte. Gli unici esempi rimasti, anche se molto ridotti in altezza, sono Pietrafitta Grassi e Pietrafitta Croce Grande detta pure Staurotoméa. Sono scomparsi, purtroppo, due menhir: Pietrafitta S. Angelo (verso le strade vecchie per Borgagne e per Melendugno) e Pietrafitta Croce Piccola o Stauruddi (situata su un trivio da cui partivano strade per Serrano, Borgagne e Carpignano).

Anche le chiese (ben ventisei nel 1608, almeno per quelle localizzabili) erano dislocate lungo lo stesso asse viario dei menhir.

Questa stessa area si caratterizzava per una fittissima rete di strade vicinali, talvolta scavate nella roccia, che recavano i segni del millenario passaggio dei carri nella profonde caràmbule (i solchi delle ruote).

Fino al 1886, anno in cui fu terminata la nuova strada, asfaltata, per Borgagne, le comunicazioni di Carpignano con gli altri centri avvenivano proprio lungo questa fitta trama viaria⁶.

Il passato di Carpignano può contribuire sicuramente alla creazione del suo presente, che non può e non deve essere scardinato dalle sue origini.

Lo sviluppo di quest'area dovrà essere, quindi, di tipo sostenibile, ovvero di rispetto del passato e controllo di eventuali, improprie trasformazioni e manomissioni.

Parlare di destinazione turistica del territorio di Carpignano Salentino, almeno fino ad oggi, è sembrato un po' utopistico, ma può esserci se opportunamente guidata.

È sicuramente un centro oserei dire, a "vocazione turistica", che vive la fase di "scoperta", caratterizzata da un fenomeno escursionistico, da un semplice flusso di visitatori – stranieri e italiani - di passaggio, attratti dalle risorse storico-artistiche e culturali, in particolar modo dalla Cripta bizantina di Santa Cristina, significativa testimonianza dell'arte bizantina, che conserva gli affreschi più antichi datati.

L'esiguo flusso di visitatori inizia a generare nel paese un interessante impatto sociale, caratterizzato da un'ospitalità spontanea, tipica del mondo rurale, che, nella maggior parte dei casi, punta a far senti-

⁶ E. BANDIERA, *Carpignano Salentino centro, frazione, casali*, a cura dell'Amministrazione di Carpignano, Cavallino di Lecce, Capone Editore, 1980, pp.10-17.

re l'ospite "come se fosse a casa sua", in altri, invece, sfocia in un rifiuto del "forestiero".

Nel territorio di Carpignano non esistono, attualmente, le condizioni affinché si possa passare ad una fase nuova di sviluppo turistico, che sottoporrebbe l'area a mutamenti complessi e radicali non giustificati né giustificabili.

Un passo da compiere, come innesco di un fenomeno ancora debole e sporadico, è la creazione di una pista ciclabile, da utilizzare essenzialmente per scopi turistici. Si tratterebbe di creare un itinerario ciclabile, individuando e segnalando tratti di viabilità secondaria senza produrre spropositati, costosi e ingiustificati interventi strutturali sul territorio.

Questi ultimi, e, conseguentemente gli interventi finanziari, potrebbero essere ridotti al minimo, almeno nella fase iniziale, utilizzando le strade di viabilità secondaria, che andrebbero opportunamente segnalate ed attrezzate (carte tematiche, mappe dei luoghi, punti di sosta, ecc.). Si intende suggerire la progettazione di un itinerario da percorrere in bicicletta e fruibile da quanti vogliono visitare le bellezze del posto.

Le strade della campagna carpignanese segnate dalle caràmbule, segni ancora oggi visibili del millenario passaggio dei carri, potrebbero diventare per Carpignano quello che il treppelweg rappresenta oggi per l'Austria: una risorsa economica "sostenibile".

La realizzazione delle piste ciclabili come idea capace di contribuire allo sviluppo del territorio carpignanese in maniera sostenibile potrà realizzarsi solo se le autorità e la comunità locale si impegneranno a produrre un progetto concreto e realizzabile.

Le difficoltà non provengono solo dagli interventi strutturali e infrastrutturali, ma, soprattutto, dalla creazione di una sensibilità locale in proposito.

Sarà necessario insistere sull'informazione e l'educazione alla sostenibilità sia della popolazione locale che dei fruitori delle piste ciclabili.

Un'educazione che promuove atteggiamenti e comportamenti consapevoli e responsabili verso l'ambiente, dovrebbe essere prioritaria prima ancora degli interventi strutturali sul territorio.

Si dovrebbe pensare, pertanto, a due tipi di campagne informative, destinate ad utenti diversi: la popolazione locale e i possibili fruitori delle piste ciclabili.

Un paese tradizionalmente agricolo va preparato ad eventuali cambiamenti, senza che questi significhino necessariamente perdita di identità.

La popolazione locale dovrebbe essere educata sui doveri di accoglienza, sulla percezione degli ospiti come occasione di sviluppo sostenibile e non come forestieri, che compromettono il territorio portando al degrado.

Partendo dall'assunto che "tutto comunica", qualsiasi iniziativa posta in essere dall'Amministrazione comunale o dalle Associazioni del territorio può raggiungere la sensibilità della popolazione coinvolgendola nell'iniziativa.

Le proposte sono molteplici e vanno scelte rapportandole all'entità del progetto e del territorio sul quale verrà attuato.

Tra tutti gli strumenti informativi esistenti alcuni potrebbero essere utilizzati per sensibilizzare ed informare gli abitanti di Carpignano, qualora si intendesse iniziare un discorso di sviluppo sostenibile del territorio attraverso le piste ciclabili, altri invece non adeguati né utilizzabili per un'area così limitata e circoscritta.

Il *marchio di qualità ambientale*, ad esempio, è uno strumento di comunicazione molto efficace per rendere riconoscibile (a livello comunale, provinciale, regionale e addirittura internazionale) le risorse che rispettano determinati requisiti o codici di condotta identificando la qualità dell'ambiente.

Degna di nota è anche la *programmazione di manifestazioni* che incoraggino le spontaneità locali e le associazioni culturali, attribuendo a tali eventi una ripetizione nel tempo così che rappresentino un riferimento preciso nell'immaginario del turista e del residente.

La creazione di *circuiti culturali* che uniscono in un percorso la storia, le tradizioni, i mestieri, i misteri di una località, consentirebbe, inoltre, la valorizzazione delle risorse di una comunità, rafforzandone, contemporaneamente, l'identità.

Da suggerire sono anche i *corsi di formazione* organizzati per gli abitanti che volessero investire le proprie capacità ed attitudini nello

sviluppo di questa iniziativa.

Dal canto loro i possibili fruitori delle piste ciclabili per scopi turistici e non, dovrebbero essere sensibilizzati ad un'educazione ambientale che promuova atteggiamenti consapevoli e responsabili nei confronti dell'ambiente, al fine di garantirne la fruizione anche alle generazioni future.

Una persona informata ed invogliata a seguire un determinato itinerario forse sarà disposta ad investire in esso parte del suo tempo.

Sensibilizzare il turista alla cultura della sostenibilità non è sicuramente un risultato molto facile da raggiungere ma gli strumenti informativi, se inseriti in un programma di sviluppo del territorio e delle risorse, esteso a sua volta a tutti i settori dell'economia, produrranno sicuramente buoni frutti.

Le *brochures* restano lo strumento più facile ed utilizzabile per diffondere informazioni. Dovrebbero essere colorate, attraenti e interessanti e, data la loro ampia distribuzione, rilasciate anche da uffici turistici. Descrivendo cosa c'è da vedere e come arrivarci consentono di indirizzare i flussi a seguire determinati percorsi, nella fattispecie percorsi rigorosamente in bicicletta.

L'elaborazione di un piccolo *bilancio ambientale* adattato ad una piccola realtà come può essere quella di Carpignano, rappresenta un ottimo veicolo informativo. Si tratta di un opuscolo di facile lettura, corredato da immagini, fotografie ed informazioni sui servizi e sulle caratteristiche del luogo che ha l'obiettivo di mettere in risalto i miglioramenti della viabilità, lo sviluppo dell'agricoltura biologica, il miglioramento della qualità dell'acqua, dell'aria e l'uso dell'energia alternativa.

Sono soprattutto i *sentieri e le visite guidate* gli strumenti più importanti per incentivare all'uso delle piste ciclabili; proprio per questo dovranno essere programmati e realizzati con la massima cura, in modo da raggiungere direttamente lo scopo che è quello della fruizione del territorio nel rispetto dello stesso.

I *sentieri guidati* consentirebbero ai visitatori muniti di mappe di raggiungere autonomamente determinate zone attraverso dei cartelli posti lungo il tragitto.

Le *visite guidate* offrirebbero una descrizione più approfondita del-