

IL GIORNALE DI **KINETÈS**

Rivista di Arte, Cultura e Governance del Patrimonio Culturale



n. 7 - Marzo 2022

Il Giornale di Kinetès

Rivista trimestrale di Arte, Cultura e *Governance* del Patrimonio Culturale

Tutti gli articoli della rivista sono sottoposti alla valutazione preventiva di *referees* anonimi (*double blind peer review*).

© Copyright 2021 by Kinetès-Arte.Cultura.Ricerca.Impresa.

ISSN 2532-9642

Registrazione Tribunale di Benevento n. 3/2017 del 10 aprile 2017

Realizzazione editoriale e progetto grafico
Kinetès Edizioni




Via Salvator Rosa, 27
82100 Benevento
www.kinetes.com
info@kinetes.com

Tutti i diritti sono riservati. Tutti gli articoli possono essere riprodotti con l'unica condizione di mettere in evidenza che il testo riprodotto è tratto da «Il Giornale di Kinetès».



Il Giornale di Kinetès



Il Giornale di Kinetès è una rivista on-line che nasce ad aprile 2017 dal Centro Studi di Kinetès – Arte.Cultura.Ricerca.Impresa. spin off accademico dell'Università degli Studi del Sannio.

Partendo dall'obiettivo di aumentare e migliorare la conoscenza del territorio e le opportunità di circolazione di idee e informazioni, privilegia essenzialmente due filoni di ricerca: quello storico-artistico-architettonico e quello dell'economia dell'arte, della cultura e del turismo culturale. Il numero esce il 30 di ogni trimestre e viene diffuso con la Newsletter.

Il Giornale di Kinetès si rivolge agli studiosi del settore, ma anche alla vasta gamma di operatori che concretamente sperimentano e utilizzano gli apparati teorici prodotti dalla ricerca scientifica, cimentandosi in progetti innovativi. La rivista è aperta a ricevere nuovi contributi scientifici da parte di ricercatori e studiosi nei settori dell'arte, della cultura e della governance del patrimonio culturale: dai monumenti allo spettacolo dal vivo, alle imprese culturali (musei, biblioteche, teatri), dal mercato dell'arte all'industria culturale e creativa, dai beni Unesco al paesaggio, ai musei d'impresa, al patrimonio archeologico industriale e alla gastronomia, dall'economia e management dell'arte e della cultura, alle nuove tecnologie applicate ai beni culturali.

Tutti gli articoli ricevuti vengono dapprima selezionati dal Comitato Scientifico che ne verifica la coerenza con la linea editoriale ed il valore scientifico, poi sottoposti ad un processo di revisione anonima, secondo il sistema della blind peer review.

Il Giornale di Kinetès

DIRETTORE RESPONSABILE

ROSSELLA DEL PRETE

Università degli Studi del Sannio

DIRETTORE DI REDAZIONE

LUCREZIA DELLI VENERI

Centro di Ricerca Kinetès

COMITATO DI REDAZIONE

LEONARDO CANTONE

EUGENIO DELLI VENERI

VERDIANA PERROTTA

ALESSIA RICCI

COMITATO SCIENTIFICO

PATRIZIA ASPRONI

Presidente Museo Marino Marini, Firenze

PATRIZIA BATTILANI

Università degli Studi di Bologna

GAETANO CANTONE

Istituto Italiano per lo Sviluppo del Territorio

CRISTINA CENEDELLA

Direttore Museo dei Martinitt e delle Stelline, Milano

LORENZO CINATTI

Direttore Fondazione Guido d'Arezzo

AUGUSTO CIUFFETTI

Università Politecnica delle Marche

FRANCESCO COTTICELLI

Università degli Studi di Napoli "Federico II"

RICCARDO DE LUCA

Regista e Autore Teatrale

PAOLOGIOVANNI MAIONE

Conservatorio di Musica S. Pietro a Majella, Napoli

FEDERICO MARAZZI

Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli

ANTONIO MINGUZZI

Università degli Studi del Molise

ROBERTO PARISI

Università degli Studi del Molise

ROSSANO PAZZAGLI

Università degli Studi del Molise

GAETANO SABATINI

Università degli Studi Roma Tre

Direttore ISEM-CNR

LUDOVICO SOLIMA

Università degli Studi della Campania

"Luigi Vanvitelli"

GIULIANO VOLPE

Università degli Studi di Bari

Consigliere del Ministro dei BACT per formazione e ricerca

ILARIA ZILLI

Università degli Studi del Molise

EDITORIALE

L'Ucraina e il suo patrimonio sotto la furia delle bombe: la tutela dei beni culturali in tempo di guerra

10

ROSSELLA DEL PRETE

FOCUS

Pagine di Danza

La nuova collana editoriale della Kinetès Edizioni

24

MARIA VENUSO

NEWS

Dalle "anime pezzentelle" ai migranti morti in mare: il *Purgatorio* di Emanuele Scutto

30

ALBA LA MARRA

APPROFONDIMENTI

Il cambiamento nelle biblioteche: processi innovativi per servizi efficaci

36

FERRUCCIO DIOZZI E PAOLO MANDATO

Aprire la strada alle reti territoriali per la promozione della lettura: il Centro per il libro e i Patti per la lettura

50

PAOLINA BARUCHELLO

"Trenino Verde Palau Marina": Sardegna Destinazione Intelligente e Digitalizzazione

58

STEFANO DE NICHILLO

La vigna della Reggia di Caserta nel bosco di San Silvestro

76

LUIGI FERRAIUOLO

Chiara Voliani. Sculture da indossare

80

MARINA CATERINA MAGNANI

RICERCHE STORICHE

La spettacolarizzazione del mare in età barocca:
dalle *Egloghe pescatorie* di Sannazaro alle *Posillicheate*

Il parte

MARIA SIRAGO

88

BORGHİ D'ITALIA

Benvenuti al "Circolo di Comunità
Le Pioppine" di Filo!

FULVIA SIGNANI

112

MUSEI

MUDIBÙ

Un anno fa nasceva a Benevento il Museo dei Burattini

ALFONSO CIPOLLA

122

LIBRI

Rossella Del Prete (a cura di), *Saperi, parole e mondi.
La scuola italiana tra permanenze e mutazioni*
(secc. XIX-XXI), Kinetès Edizioni, Benevento 2020

ALBERTO TANTURRI

128

Rossella Poce (a cura di), *Pillole di coscienza
collettiva. Immaginare l'inedito umano*,
Kinetès Edizioni, Benevento, 2021

LUCIA KRASOVEC-LUCAS

133



Il Giornale di Kinetès



Approfondimenti



Il Giornale di Kinetès

“TRENINO VERDE PALAU MARINA”: SARDEGNA DESTINAZIONE INTELLIGENTE E DIGITALIZZAZIONE.

di Stefano de Nichilo

1. INTRODUZIONE

Nell'era della trasformazione digitale, i *big data* hanno assunto un ruolo cruciale nel cambiare i viaggi globali e nel fornire sfide e opportunità significative alle aziende affermate, così come ai nuovi operatori del settore turistico. Tutte queste aziende possono ottenere informazioni preziose sui *Big Data* per prevedere la domanda turistica, consentire un migliore processo decisionale, gestire i flussi di conoscenza e l'interazione con i clienti e fornire il miglior servizio in modo più efficiente ed efficace [de Villiers, Rinaldi e Unerman, 2014].



Ciò può comportare una migliore produttività, una maggiore soddisfazione del cliente, campagne di marketing personalizzate e operazioni più efficienti. Tuttavia, si possono ancora riconoscere questioni di ricerca aperte sul ruolo dei Big Data nell'industria del turismo.

Oggi giorno le informazioni non finanziarie, relative a sostenibilità, ambiente, risorse umane, etica, rischi,

uguaglianza, tutela della salute, sono un argomento di crescente interesse. In particolare, uno dei temi più interrogati è l'integrazione tra informazioni non finanziarie e finanziarie; tra informazioni a breve, medio e lungo termine; tra reportistica interna ed esterna; tra diverse fonti e tipi di dati; tra diverse tecnologie *smart* e digitali a supporto dei processi informativi non finanziari [De Luca, F. ; Cardoni, A. ; Phan, H.-T.-P.; Kiseleva, E. 2020].

In questo contesto, il recente dibattito sul turismo intelligente ha tentato di dimostrare le diverse aree di implicazioni e sfide che i big data possono offrire alla competitività delle destinazioni turistiche e delle aziende [Altara, 2012]. Caratterizzata da servizi avanzati, alto grado di innovazione e presenza di processi aperti, integrati e condivisi per migliorare la qualità della vita sia dei residenti che dei turisti [Barra e Bahamondes, 2012], la nozione di destinazione turistica intelligente è il risultato dell'interconnessione di destinazioni turistiche con molteplici comunità di *stakeholder* attraverso piattaforme dinamiche e flussi di comunicazione ad alta intensità di conoscenza e sistemi di supporto decisionale potenziati [Battino, 2007; 2010].

In particolare ci proponiamo di stimolare il dibattito e la ricerca sul rapporto tra tecnologie digitali e smart e sistemi informativi contabili, al fine di indagare il legame tra *Information Communication Technology* (ICT) e innovazione nel campo dell'informazione non finanziaria e la sua integrazione con quella finanziaria e contabile, soprattutto in un contesto pandemico [Lamboglia, Paolone e Mancini 2017; 2019].

Tuttavia, la reale implementazione di tali modelli innovativi di creazione di valore basata sui dati nel turismo rimane più limitata alla teoria o implementata in pochi casi esemplari. In effetti, il turismo intelligente rimane un concetto mal definito e un campo di indagine che richiede un esame più approfondito e una teorizzazione [Battino e Panizza, 2014] da una vasta gamma di discipline e approcci di ricerca.

Dati i cambiamenti che la trasformazione digitale sta portando nel settore del turismo e al fine di supportare i manager che operano in questo settore, è im-

portante indagare su diverse questioni inclusa la comprensione di come i big data possono supportare il processo decisionale nella gestione del turismo, come i big data consentono co-creazione dell'esperienza locale digitale e supporto alla competitività delle destinazioni, che sono il significato e le implicazioni della gestione della conoscenza nel turismo intelligente, come i *big data* influiscono sull'innovazione del modello di business nel turismo, come i big data possono essere assunti come base per migliorare la qualità di servizi turistici da parte di organizzazioni pubbliche e private.



La ricerca indaga l'interazione tra turismo sostenibile, gestione, monitoraggio, cicli di vita delle destinazioni e coinvolgimento delle parti interessate. Le tecniche di gestione sono considerate fondamentali per la gestione sostenibile e la competitività delle destinazioni turistiche. L'importanza della gestione e del monitoraggio del turismo nelle destinazioni e nelle organizzazioni è particolarmente evidenziata attraverso una spiegazione dei sistemi di indicatori del turismo sostenibile come quello creato dalla Commissione Europea. Sistemi come questo aiuteranno a posizionare l'Europa come la principale destinazione di turismo sostenibile nel mondo sia ora che in futuro. Di conseguenza la sostenibilità del turismo è ora molto più ampia delle sole considerazioni ambientali. È comunemente considerato composto da tre pilastri: l'ambiente, l'economia e la comunità.

2. LITERATURE BACKGROUND: DESTINAZIONI DEL TURISMO INTELLIGENTE NELL'ERA DEI *BIG DATA*.

I *big data* sono uno dei paradigmi più rappresentativi dell'"economia della conoscenza" e rappresentano un campo di indagine emergente per ricercatori e professionisti [Panizza e Piacente, 1989].

Da un punto di vista basato sulle informazioni, il turismo è un fenomeno complesso in cui dati, informazioni e conoscenze, da e sui turisti, sono la base essenziale per la competitività e le innovazioni delle destinazioni [Brandanu, 2001; 2007] e come i turisti svolgono un ruolo sostanziale come fonte chiave della conoscenza [Brundu, 1998].

Il turismo intelligente si basa su un'ampia adozione di tecnologie emergenti, come *social media* e tecnologie mobili, dispositivi e sensori intelligenti per raccogliere e sfruttare l'enorme quantità di dati per la creazione di nuove proposte di valore [Canestrini, 2003; Conlin e Bird, 2014]. Ciò ha importanti implicazioni sui modi in cui le destinazioni turistiche competono.

L'obiettivo principale per una destinazione turistica intelligente è la creazione di una *smart experience*, definita come un'esperienza mediata dalle tecnologie e potenziata attraverso la personalizzazione, la consapevolezza del contesto e il monitoraggio in tempo reale [IPR, Marketing Fondazione Univerde, 2015].

In effetti, i clienti lasciano tracce elettroniche durante tutte le attività legate al viaggio, come la ricerca e la pianificazione del viaggio, la prenotazione, il consumo di servizi e il feedback nei siti web della comunità (ad es. Piattaforme di social media) o attraverso sondaggi online [Madau, 2009].

Attraverso l'uso di specifiche e sofisticate tecniche di *data mining* e *analytics*, all'interno del contesto del turismo intelligente, è possibile fornire un'esperienza turistica migliore [Mariotti, 2013; Morandi e Usai, 2012], creare offerte contestualizzate sulla base delle esigenze turistiche [Moraventi, Melis e Doro], co-creano prodotti e servizi con i turisti, fornendo loro un

valore migliore in tempo reale [Picornell Cladera et al., 2010].

Una destinazione turistica intelligente è caratterizzata da servizi avanzati, un alto grado di innovazione e la presenza di processi aperti, integrati e condivisi per migliorare la qualità della vita sia per i residenti che per i turisti [Provincia Olbia Tempio, 2011; 2015; Regione Autonoma della Sardegna, 2006; 2012].

Una destinazione turistica intelligente comprende tecnologia, persone e istituzioni [Mori, 1966]. La creazione di una destinazione turistica intelligente richiede l'integrazione di tecnologie, sistemi, servizi e capacità in una rete organica sufficientemente multi-settoriale e flessibile per gli sviluppi futuri, oltre che ad accesso aperto [Touring Club Italiano, 2002].

In letteratura è emerso un insieme di variabili per semplificare la complessità delle dimensioni tecnologiche e gestionali dei *big data*. Ci sono 6 V: volume, velocità, varietà, veracità, variabilità e valore. Le prime tre V sono più focalizzate sulla prospettiva tecnologica dei big data [Panizza e Piacente, 1989], mentre le seconde tre sono il risultato di una ricerca più concentrata sulle implicazioni manageriali, le sfide e le azioni di sfruttamento e la strategia volte a creare valore organizzativo [Serra, 2012; 2013].

Creare valore attraverso i big data significa utilizzare tecnologie specifiche e metodi analitici [Rocca, 2013] per trasformarli in asset informativi che porteranno all'identificazione di schemi nascosti e approfondimenti sulle esperienze dei clienti, che, se sfruttati, possono fornire alle aziende opportunità di prevedere il mercato e le tendenze dei consumatori, migliorare le prestazioni, personalizzare le offerte, innovare prodotti o servizi e consentire trasparenza e *feedback* immediato [Scanu, 2009]. D'altra parte, gli studi relativi alla creazione di valore nell'industria del turismo, si sono concentrati sull'enfasi sul ruolo dei big data nel facilitare la creazione di valore nel marketing [AA.VV., 2009].

Negli ultimi decenni sono stati sviluppati sistemi per la gestione sostenibile della destinazione in tutto il mondo. Anche la sostenibilità è cresciuta in importanza e considerazione, diffondendo la cultura della

conservazione e l'attenzione all'ambiente naturale, culturale e sociale. La necessità di gestire e controllare il turismo e gli impatti a livello locale [Hannan & Freeman 1977] ha attirato l'attenzione sulle basi del fenomeno turistico: aree geografiche definite da confini amministrativi che vengono percepiti nel mercato attraverso un'immagine specifica. Questo è il concetto di destinazione. La destinazione è rappresentata in questo articolo come un'unità di analisi e all'interno sono evidenziate le sue caratteristiche, le definizioni della letteratura e gli aspetti delle indagini.

3. PROGETTAZIONE DELLA RICERCA.

3.1 "ROAD MAP" METODOLOGICA.

Il "Trenino Verde" è la linea ferroviaria realizzata in Sardegna dalla fine dell'Ottocento per collegare l'entroterra alle principali città e alla costa. Il nome è la sintesi di due caratteristiche: lo scartamento ridotto (950mm) e il verde dei boschi e della macchia mediterranea dell'entroterra sardo montano che questa ferrovia permette di attraversare [Pilia, 1994]. Il settore centro-orientale dell'isola è attraversato da una delle tratte del "Trenino Verde", servizio turistico offerto dalle Ferrovie della Sardegna (ora Arst spa) dal 1997, anno in cui la linea è stata chiusa alla ferrovia ordinaria [Boccone, 2001]. La linea utilizza lo storico tracciato ferroviario per attraversare, in 159 km, una grande diversità di paesaggi e permette di godere di un vasto patrimonio archeologico e ambientale e di numerosi geositi e geoformismi che conferiscono al paesaggio una geodiversità significativa [Di Gregorio, 2009]. La rete ferroviaria che collega Mandas ad Arbatrax, infatti, passando per valli e altipiani e oltre profonde gole e valichi, percorre territori difficilmente raggiungibili con altri mezzi, permettendo così al visitatore di conoscere paesaggi quasi incontaminati e nascosti di Sardegna in cui gli elementi naturali si fondono armoniosamente con le testimonianze umane originarie. Lo scopo della road map di interesse naturalistico, geoturistico e culturale proposta in questo lavoro è quello di fornire

uno strumento scientifico utile ai non addetti ai lavori del settore per viaggiare e conoscere un'area di grande interesse paesaggistico e ambientale dalle notevoli potenzialità [Liberatoscioli, 2011]. Inoltre, lo strumento proposto vuole essere un contributo alla rivitalizzazione economica e sociale delle aree della Sardegna.

La carta stradale di interesse naturalistico, geoturistico e culturale facilita la conoscenza e il riconoscimento del valore della molteplicità del paesaggio attraversato dal tratto "Trenino Verde". Questo itinerario può rappresentare per la Regione Sardegna un importante attrattore di flussi turistici in quanto più di tanti altri permette di conoscere i diversi aspetti del paesaggio interno e costiero dell'Isola (geositi, geomorfositi, geodiversità, geoparchi, SIC, aree di interesse naturalistico, siti archeologici, beni storici e architettonici) e favorisce il collegamento dei piccoli centri montani dell'interno con le zone costiere interessate dal turismo balneare. La proposta si inquadra come un classico esempio di turismo sostenibile finalizzato alla diversificazione dell'offerta turistica e all'ampliamento della stagione marittimo-balneare che consente di sostenere l'economia dei piccoli comuni dell'interno, mitigando il fenomeno dello spopolamento e di contenere, nello stesso tempo, la pressione sul territorio costiero. Il lavoro svolto mette in luce il grande valore del paesaggio e del patrimonio geologico e culturale in aree ancora poco conosciute e pone le basi per futuri progetti di valorizzazione turistica.

Da alcuni decenni si discute dell'importanza di praticare un turismo sostenibile soprattutto quando la risorsa ambientale è una peculiarità determinante per la capacità di attrarre luoghi e regioni del turismo passivo. Spesso i prevedibili impatti negativi sull'ambiente, sia fisico che antropico, associati allo svolgimento delle pratiche del tempo libero rendono conflittuale il rapporto tra turismo e paesaggio, anche se il turismo ha tutti i requisiti per essere uno strumento utile a favorire la tutela delle risorse e sviluppo locale. Questo difficile rapporto sembra quindi aver imposto agli operatori locali, pubblici e privati, la necessità di

programmare lo sviluppo turistico secondo criteri che permettano al fenomeno di mantenere, nel breve e lungo periodo, i suoi valori qualitativi e quantitativi e di far coincidere le aspettative di residenti con quelli dei viaggiatori: una vera scommessa che non si può perdere [Donato, 2007; Casari, 2008; Confalonieri, 2008; Bertoni, 2008; Meini, 2012; Barrera adn Bahamomdes, 2012; Barresi, 2013]. È interessante notare come lo stesso turista abbia nel tempo acquisito la sensibilità per praticare consapevolmente un turismo responsabile sia nella scelta dei luoghi dove l'ospitalità è praticata con criteri sostenibili, sia nel processo di raggiungimento ed esplorazione degli stessi luoghi coperti dalla vacanza.

Significativa è ormai la volontà, soprattutto nelle fasce di età più giovani (<40 anni), di realizzare un turismo "verde", con caratteristiche culturali sia nel suo momento passivo che in quello relativo alla circolazione. Quest'ultima propensione, in particolare, evidenzia una spiccata voglia di viaggiare in treno. L'utilizzo di questo mezzo di trasporto nasce quindi da un'ottica sostenibile o comunque meno invasiva per l'ambiente. Sulla scia di una sostenibilità sempre più ambita, dunque, tante e diverse sono le iniziative portate avanti da governi nazionali, enti locali e associazioni private volte al recupero del patrimonio ferroviario dismesso e alla realizzazione di percorsi panoramici sul binario ferroviario: il comfort, l'attenzione all'ambiente e una diversa e più attenta percezione del paesaggio possono rappresentare le peculiarità che caratterizzano la "ferrovia turistica" [Maggi, 1997; 2002; 2006; 2011; Dallen, 2007; Becker e George, 2011; Oppido, 2014].

In Italia, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato, operano associazioni come "Ferrovie Turistiche Italiane", "Federazione Ferrovie Italiane Turistiche e Museali" e altre realtà sociali locali consolidate da più tempo dedite alla promozione del recupero e della salvaguardia finalità turistiche, per i treni storici e le linee ferroviarie dismesse e per organizzare, allo stesso tempo, emozionanti viaggi lungo queste *greenways*, la cui riconversione è essenzialmente riconducibile a programmi nazionali, regionali e comunitari

impegnati a promuovere modalità e forme di mobilità a basso impatto ambientale turismo responsabile e sostenibile. Quello che segue è un esempio della Sardegna dove il turismo ferroviario può assumere una modalità di trasporto innovativa anche per quei turisti che scelgono di visitare i luoghi più interni dell'isola. Una realtà che da tempo è rappresentata dagli itinerari su tratte ferroviarie a scartamento ridotto offerti dal servizio offerto dal "Trenino Verde" della Sardegna: dal 1998 al 2014 i turisti che hanno usufruito di questo mezzo di trasporto alternativo sono stati 995.556 [Arst spa, 2015].

Al trenino turistico, denominato treno in riferimento all'uso di binari con scartamento inferiore a quello ordinario, è stato dato il nome "verde" per indicare che questo sistema di trasporto entra nelle zone boschive dell'isola, meno frequentate, a volte solo attraversare le rotaie, che rappresentano una parte significativa del patrimonio ambientale dell'isola [Corda, 1984; Solinas, 1990; Pilia, 1994; Boccone e Demelas, 1996; AA.VV., 2007, Arst spa 2013].

La rete ferroviaria turistica si articola in quattro itinerari: "Mandas-Arbatax" (160 km) nel quadrante sud-orientale dell'isola; "Isili-Sorgono" (84 Km) nel Centro-Sud Sardegna; "Macomer Bosa" (46 km) nel quadrante Nord Ovest e "Nulvi-Palau Marina" (115 Km) nel quadrante Nord Est.

L'itinerario del nord Sardegna, il cosiddetto tratto "dei due mari", parte dall'ampio e rinomato Golfo di Alghero protendendosi a sud-ovest verso il mare della Sardegna e termina sulla costa nord-orientale dell'isola, nella località Palau Marina: si estende per circa 183 km ed è composto sia dalle linee di trasporto pubblico locale Alghero-Sassari (33 km) e Sassari-Nulvi (35 km), sia dal tratto del "Trenino Verde" Nulvi-Tempio-Palau Marina. La linea attraversa diverse sotto-regioni, anche per aspetti paesaggistici, arrivando dal livello del mare fino ad oltre 600 m, in prossimità della stazione di Tempio Pausania in Gallura.

Il viaggio si conclude nel centro costiero di Palau, si supera una prima stazione e, dopo un chilometro e un singolare passaggio di scambio, si arriva a Palau

Marina, importante approdo per i battelli che la attraversano lo stretto tra il Tirreno e le Bocche di Bonifacio. La fascia costiera di Palau Marina è molto pittoresca in quanto è incisa da una serie di rive di diverse dimensioni, bagnate da un mare profondo e limpido, con cime e scogliere granitiche dalle forme molteplici e fantasiose, come "Capo d'Orso", un ammasso roccioso che si affaccia sull'insieme delle Isole Cunicolari, come veniva chiamato dai Romani l'Arcipelago della Maddalena e Caprera, attualmente sede del Parco Geomarino Nazionale La Maddalena [Battino, 2014]. Sempre più spesso si assiste a mutamenti nelle esigenze dei consumatori di vacanze standardizzate e trasformazioni dell'offerta turistica volte a proporre forme di fruizione dei luoghi sostenibili e alternative: turismo esperienziale, ecologico, avventuroso e tranquillo sono infatti solo un modo per promuovere realtà diverse. Sulla scia di questo nuovo mercato, la Greenway di Palau Marina mira a far conoscere e vivere un'esperienza di viaggio diversa dai soliti circuiti che muovono i turisti che fanno tappa lungo la costa gallurese. Il tratto che vede Tempio Pausania come meta delle escursioni con partenza da Palau è un percorso in salita dove il treno soffre di una quota a livello del mare (stazione di Palau Marina) sale lentamente fino ad un'altezza massima di 605 m.

Il percorso della ferrovia, in particolare quello delle aree interne, oltre all'ospitalità offre anche diverse e molte risorse paesaggistiche: il treno attraversa luoghi naturali come boschi, laghi, riserve, oasi permanenti di protezione faunistica e raggiunge luoghi culturali come Nuraghi, insediamenti siti archeologici, "domus de janas", molti dei quali si trovano nelle immediate vicinanze delle stazioni e delle fermate.

3.2 MODELLAZIONE DEL TURISMO SOSTENIBILE.

Il paradigma di ricerca può essere considerato interpretativo; le destinazioni rappresentano una realtà composita in cui è possibile indirizzare l'osservazione, l'indagine ed eventualmente sviluppare e defini-

re concetti per l'evoluzione futura nei campi di ricerca.

Le destinazioni turistiche sono sistemi complessi che evolvono nel tempo. Nella dinamica della domanda turistica e dell'evoluzione dell'offerta, le destinazioni possono incontrare prosperità o scomparire. Quale tipo di sviluppo è appropriato per le destinazioni? Questa è l'indagine generale che lo studio ha considerato nella sua formulazione iniziale, basata sul riconoscimento del turismo di massa come una delle sindromi del cambiamento globale [Gordon & Narayanan, 1984]. Seguendo la recente strategia di sviluppo sostenibile dell'UE, la risposta sembra essere racchiusa in una parola: sostenibile. In che modo le destinazioni possono diventare e rimanere sostenibili nel corso della loro vita? Negli ultimi decenni è stata sviluppata una varietà di sistemi gestionali e, in particolare, il monitoraggio del turismo attraverso sistemi di indicatori sembra essere rilevante [Byrd 2007].

In questo studio il campione è costituito dalle seguenti dimensioni di indagine turistica del "Trenino Verde Palau Marina" [Baltaretu 2011]:

- a. Numero di noleggi e viaggi programmati dal 2008 al 2014 (grafico 1).
- b. Numero di passeggeri a noleggio e corse di linea dal 2008 al 2014 (grafico 2).
- c. Numero medio annuo di passeggeri in noleggio e corse programmate dal 2008 al 2014 (grafico 3).
- d. Linea a scartamento ridotto Alghero-Sassari-Tempio Pausania-Palau Marina (grafico 4).
- e. Check-list dell'indagine di qualità per Marina Palau sul turismo biosostenibile intelligente nel 2014 (grafico 5).

Le caratteristiche dell'informativa sulle prestazioni di penetrazione della destinazione intelligente sono classificate in due categorie:

- a. Quota metri (Qm).
- b. Distanza progressiva Alghero-Marina Palau (Dp).

Questo aspetto determina le performance di penetrazione delle destinazioni intelligenti di Marina Palau in Sardegna. Il concetto di divulgazione sociale significa fornire informazioni adeguate sugli eventi dell'organizzazione e sulle sue attività per gli utenti di

tali informazioni al fine di consentire loro di prendere e prendere la decisione.

$$\text{Smart Destination Penetrations Performance (SDPP)} = \frac{Q_m}{D_p}$$

Tab. 1: Framework e Ipotesi sulla variabile indipendente (Smart Destination Penetrations Performance).

| | | |
|-----------------|--|--|
| A ₁ | Esiste un'associazione positiva tra Velocity Driver (VeD) e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | $(VeD) = \frac{\text{Numero di noleggi e viaggi programmati}}{\text{Totale delle corse Sarde da Alghero a Marina Palau}}$ |
| A ₂ | Esiste un'associazione positiva tra il Variety Driver (VaD) e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | $(VaD) = \frac{\text{Numero di passeggeri a noleggio e corse programmate}}{\text{Totale delle corse Sarde da Alghero a Marina Palau}}$ |
| A ₃ | Esiste un'associazione positiva tra Veracity Driver (VerD) e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | $(VerD) = \frac{\text{Numero medio annuo di passeggeri}}{\text{Totale delle corse Sarde da Alghero a Marina Palau}}$ |
| A ₄ | Positivo il sodalizio tra l'anno 2008 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₅ | Positivo il sodalizio tra l'anno 2009 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₆ | Esiste un sodalizio positivo tra l'anno 2010 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₇ | Esiste un'associazione negativa tra l'anno 2011 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₈ | Esiste un'associazione negativa tra l'anno 2012 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₉ | Esiste un'associazione negativa tra l'anno 2013 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₁₀ | Esiste un'associazione negativa tra l'anno 2014 e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) |
| A ₁₁ | Esiste un'associazione negativa tra il Driver di Stagionalità e la Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna. | Variabile Dicotomica (0/1) 0 da gennaio a giugno 1 da luglio a dicembre |

Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Tab. 2: Statistiche descrittive delle variabili indipendenti.

| Variabili indipendenti | Media | Std. dev | Min | Max |
|------------------------|-------|----------|------|------|
| Velocità | 0,66 | 2,55 | 0,22 | 0,77 |
| Varietà | 1,85 | 1,50 | 0,59 | 3,88 |
| Veracità | 0,05 | 0,11 | 0,01 | 0,1 |
| Anno 2008 | 0,22 | 0,41 | 0 | 1 |
| Anno 2009 | 0,35 | 0,38 | 0 | 1 |
| Anno 2010 | 0,38 | 0,32 | 0 | 1 |
| Anno 2011 | 0,40 | 0,30 | 0 | 1 |
| Anno 2012 | 0,42 | 0,33 | 0 | 1 |
| Anno 2013 | 0,45 | 0,38 | 0 | 1 |
| Anno 2014 | 0,48 | 0,40 | 0 | 1 |
| Stagionalità | 0,55 | 1,80 | 0 | 1 |

Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Per testare le ipotesi abbiamo utilizzato il modello di ricerca specificato nella seguente equazione:

$$SDPP_{(1)} = \beta_0 + \beta_1 (VeD) + \beta_2 (VaD) + \beta_3 (VeR) + \beta_4 (2008) + \beta_5 (2009) + \beta_6 (2010) + \beta_7 (2011) + \beta_8 (2012) + \beta_9 (2013) + \beta_{10} (2014) + \beta_{11} (Stagione) + \xi$$

Per analizzare la variabilità abbiamo utilizzato una check-list di indagine di qualità per valutare Marina Palau come destinazione del turismo digitale nel 2014. Abbiamo quindi analizzato il sito web di 20 destinazioni turistiche territoriali nei pressi di Marina Palau e presentato la seguente check-list per valutare la popolarità delle destinazioni turistiche (Hannan & Freeman 1977).

Per misurare la qualità, abbiamo utilizzato la seguente dimensione del sondaggio:

- a. 0 Non mi piace.
- b. 1 Popolarità media.
- c. 2 Mi piace.
- d. 3 Mi piace molto.

Tab. 3 Ricerca sulla qualità della variabilità delle destinazioni turistiche nei pressi di Marina Palau.

| Aspetti dell'indagine qualitativa | Media | Std. Dev. |
|---|-------|-----------|
| Costruzioni in bioedilizia | 2,55 | 0,22 |
| Uso della bioenergia | 2,22 | 0,55 |
| Apertura all'arte territoriale | 1,98 | 0,35 |
| Organizzazione fiere ed eventi | 1,91 | 1,22 |
| Apertura ai riti religiosi territoriali | 1,22 | 0,34 |
| Accesso alle escursioni locali | 0,98 | 1,34 |
| Accesso al mare e alla montagna | 2,71 | 1,44 |

Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

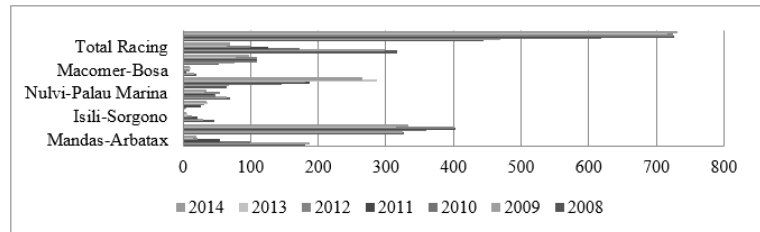
4. RISULTATO

4.1 ANALISI DEI BIG DATA ANALYTICS

Il percorso che unisce il centro costiero di Palau Marina al capoluogo di provincia di Tempio Pausania, nell'interno dell'Alta Gallura, è quello più scelto dai turisti [Gelsomino, 1995; Boccone e Delmas, 1996]. Nel 2014, infatti, il loro numero ha raggiunto le 8.670 unità: il 66% degli escursionisti registrati lungo tutta la linea dei due mari. Anche nel 2014, 12.999 passeggeri hanno viaggiato principalmente questa linea (92%) nei mesi da maggio a settembre. I comuni costieri, Palau e Arzachena, interessati da questa linea ferroviaria, hanno 192 strutture ricettive di cui circa il

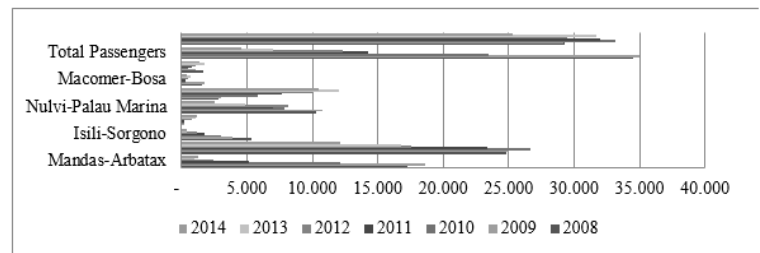
42% alberghiere [Provincia di Olbia Tempio, 2015]. Numerosi anche i posti letto: agli oltre 13.000 appartenenti alle strutture ricettive ufficiali si aggiungono circa 60.000 delle seconde case [Donato e Battino, 2009; Battino, 2014a; 2014b]. I comuni interni, appartenenti all'Alta Gallura e sostanzialmente fuori dalla fascia costiera, hanno invece registrato nel 2014 43 alloggi e 892 posti letto, per lo più concentrati a Tempio Pausania. La domanda di queste entità territoriali, è sulla base delle rilevazioni ufficiali, su 13.424 arrivi e 41.964 presenze. Una permanenza media, quindi, di 2,8 giorni che è meno della metà di quella segnalata dai comuni costieri, che denunciano una richiesta particolare significativa e ben maggiore. Circa la metà delle strutture è composta da agriturismo (23%) e bed & breakfast (35%); sono questi i principali promotori delle aree interne, per lo più realizzate riqualificando i vecchi casolari "stazzi" presenti in gran numero nella zona. Soggiornare in queste realtà di ospitalità rurale porta ogni turista a vivere una vacanza a contatto con la natura. Le fattorie didattiche e le cantine, ad esempio, sono sempre più aperte a colmare le "lacune" culturali dei turisti, organizzando diversi eventi e promuovendo allo stesso tempo i prodotti tipici enogastronomici. L'enoturismo può anche rappresentare un'opportunità di sviluppo per l'economia di questo territorio. Qui, infatti, il mondo rurale è portatore di una "cultura" legata alla coltivazione della vite e alla produzione del vino sin dall'epoca nuragica ed è caratterizzato da un particolare vitigno: il Vermentino. Il "Vermentino di Gallura" è l'unica Denominazione di Origine Controllata Garantita riconosciuta in Sardegna e può essere degustato nelle cantine situate lungo il percorso della Strada del Vermentino di Gallura DOCG. Oltre al tratto "Trenino Verde", l'itinerario della suddetta strada collega anche il mare alla terra dove si apre al viaggiatore in un'unica offerta la rete degli attori: cantine, strutture ricettive e musei [Battino, 2014b].

Graf. 1: Numero di noleggi e viaggi programmati dal 2008 al 2014.



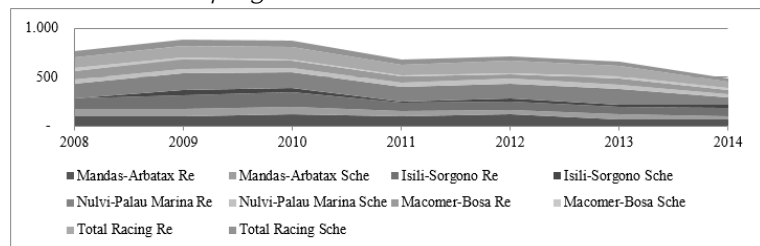
Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Graf. 2: Numero di passeggeri su noleggio e corse programmate dal 2008 al 2014.



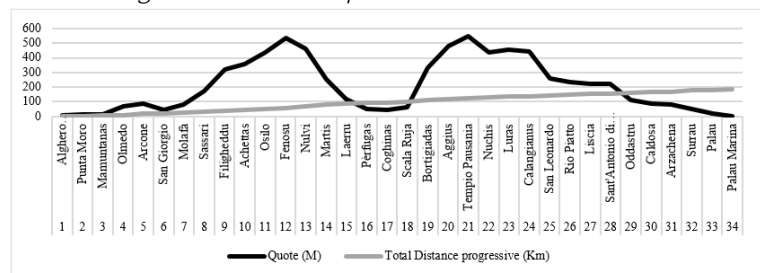
Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Graf. 3: Numero medio annuo di passeggeri in noleggio e viaggi programmati dal 2008 al 2014.



Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Graf. 4: Linea a scartamento ridotto Alghero-Sassari-Tempio Pausania-Palau Marina



Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

4.2 ANALISI MULTIVARIATA

Questo studio analizza le caratteristiche e le determinanti della Performance di Penetrazione della Smart Destinations di Marina Palau in Sardegna dal

2008 al 2014. L'analisi multivariata mostra un positivo significativo correlato ad alta redditività con la veracità, ciò permette di ottenere un dato elevato della Smart Destinations Penetration Performance di Marina Palau in Sardegna dal 2008 al 2014. Il modello è significativo (valore p 0.01 livello), l'indice Adjusted R² è 0.55. La variabile indipendente ha un risultato significativo (livello 0.01) è la veracità (A₃). I risultati del modello mostrano un sistema di valutazione della domanda turistica su un modello di trasporto a basso impatto ambientale sulla Rete Ferroviaria Italiana.

Tab. 4 Analisi multivariate.

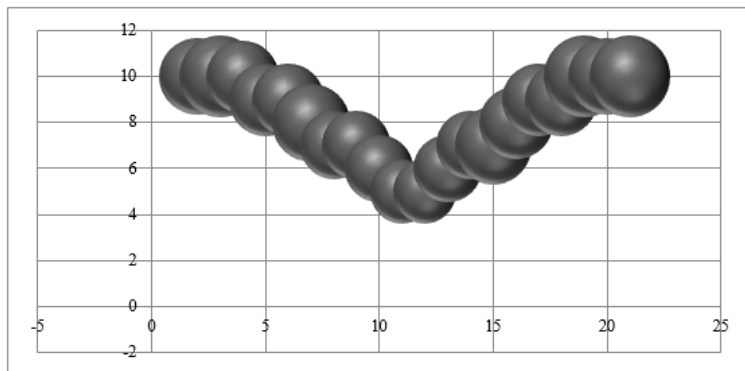
| Modello di Regressione | Coefficiente | T - Testing |
|-------------------------|--------------|-------------|
| Intercetta (Volume) | -1,8 | -2,29*** |
| Velocità | 1,2 | 2,55 |
| Veracità | 4,2 | 1,55*** |
| Anno 2008 | 0,11 | -1,98 |
| Anno 2009 | 0,098 | 2,11 |
| Anno 2010 | 0,094 | 1,65 |
| Anno 2011 | 0,091 | 1,99 |
| Anno 2010 | -0,12 | -1,24 |
| Anno 2012 | -0,08 | 1,81 |
| Anno 2013 | -0,09 | 1,63 |
| Anno 2014 | -0,07 | 1,88 |
| Stagionalità | -1,55 | -2,51 |
| Adjusted R ² | 0,55 | |

*** p-value at 0.10 0.05 and 0.01.

Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

Infine, per analizzare la qualità della nostra indagine, abbiamo correlato la variabilità con le performance di penetrazione delle destinazioni intelligenti, evidenziando un rapporto di preferenza positivo per la destinazione Marina Palau.

Graf. 5: Relazione tra performance di penetrazione delle destinazioni intelligenti e osservazioni di qualità del turismo digitale per Marina Palau a Sardinia Dati: Anno 2014.



Fonte: Documento di pianificazione pluriennale della Rete Ferroviaria Italiana 2008-2014.

5. CONCLUSIONI E FUTURE RICERCHE

In questo lavoro si è voluto suggerire sia un'ipotesi di circolazione turistica sostenibile sia il significativo contributo che le aree interne dell'isola, ricche di una variegata storia paesaggistica, possono fornire per trasformare il turista in viaggiatore. Queste località dell'interno si prestano bene ad essere coinvolte nel turismo "alternativo", nelle sue diverse tipologie, e a soddisfare la crescente domanda di turismo "culturale", nella sua concezione di godimento motivato del tempo libero. Questa si trova lungo tutto il percorso della ferrovia a scartamento ridotto del nord Sardegna che da Palau raggiunge Alghero ed è ben evidente nel tratto che collega Tempio Pausania a Palau Marina. Un esame più approfondito dei territori coperti da quest'ultimo tratto ferroviario evidenzia anche la pesante dicotomia quantitativa della ricettività tra i territori della costa (Palau Mariana e Arzachena) e quelli dell'entroterra poco distanti (Sant'Antonio di Gallura e Tempio Pausania), dove, inoltre, prevale l'ospitalità legata al mondo rurale e dove, inoltre, è evidente l'esistenza di un ricco patrimonio culturale. Per decongestionare le coste dalla presenza di turisti durante il periodo estivo, per proporre un diverso modello di ospitalità e, inoltre, per evitare un maggiore inquinamento dovuto alla circolazione dei vacanzieri sui propri mezzi, non sembra utopistico proporre un valorizzazione delle strutture ricettive, pianificate con criteri di sostenibilità, nei comuni dell'interno e, nel contempo, adeguati orari ferroviari per collegare le principali stazioni degli stessi con quelle di Palau e Arzachena. Allo stesso tempo, le stazioni dei due comuni costieri potrebbero essere dotate di ampi parcheggi per auto ed essere terminal per il trasporto pubblico, andata e ritorno, per le spiagge principali e limitrofe. L'utilizzo del treno, poi, potrebbe favorire anche il ciclo turistico, dando vita ad un vero e proprio sistema intermodale treno più bici, favorendo così l'uso della bicicletta anche con servizi di noleggio e condivisione. Il tutto supportato da una piattaforma tecnologica che raccoglie, integra e standardizza tutte le infor-

mazioni sulla mobilità. Si tratta, insomma, di soddisfare una domanda turistica che dai primi anni novanta è in rapida evoluzione per effetto della comparsa di nuove motivazioni, di comportamenti diversi nel viaggiare e delle tecnologie di comunicazione sempre più avanzate. La globalizzazione ha determinato cambiamenti nella competitività delle destinazioni turistiche e ha portato alla nascita di una vasta gamma di nuove attività e/o nuove forme di turismo soprattutto nelle società sviluppate dove ci sono stati diversi cambiamenti fondamentali nei valori, tipici della fase postmodernista. Si afferma così la nostalgia per i paesaggi e si ricercano gli stili di vita del passato; vuoi immergerti nella natura e beneficiare dell'arte, della cultura e, inoltre, dell'enogastronomia locale. Ciò ha comportato l'emergere di un turismo esperienziale, dai caratteri lenti e morbidi, spesso alla ricerca e alla scoperta di risorse meno conosciute e/o "minori" che, però, giocano un ruolo determinante, come nel caso delle aree interne del nord Sardegna, nelle politiche di sviluppo sostenibile locale. Il principale limite del lavoro da rivedere nella ricerca futura è l'applicazione del modello ragionato su ulteriori tratti della Rete Ferroviaria Italiana per valutarne la sostenibilità ambientale.

[\[Fare click QUI per consultare la bibliografia\]](#)

Stefano de Nichilo

Stefano, Damiano de Nichilo è laureato con lode in Economia Aziendale presso l'Università di Roma "La Sapienza" ed esercita l'attività professionale come dottore commercialista. Già "Cultore della Materia" dal 2010 settore disciplinare SECS/07 discipline economiche e aziendali presso l'Università degli Studi di Roma Tre, dal 2019 è Lettore presso l'Università degli studi di Cagliari.





Il Giornale di Kinetès



ISSN 2532-9642