

## *Turismo lento e territori insulari. Il caso studio Favignana*

### *Slow tourism and islands. A case study of Favignana*

DONATELLA PRIVITERA

Università di Catania; donatella.privitera@unict.it

#### **Riassunto**

Il turismo lento nelle destinazioni insulari costituisce un'opportunità di sviluppo economico e favorisce sia la popolazione locale sia i suoi visitatori sebbene le isole sono territori compositi e vulnerabili. L'approfondimento mira a considerare la mobilità a pedali, attività lenta ed allo stesso tempo sostenibile, come uno strumento per la valorizzazione del turismo nelle isole. Sono presentati i risultati di un'indagine qualitativa condotta nell'isola di Favignana (arcipelago delle Egadi), denominata isola amica della bicicletta. Nello specifico, il contributo esalta l'importanza dei paesaggi terapeutici in stretto legame con la mobilità a pedali, in un territorio che appare essere un paradiso ma allo stesso tempo sovraffollato, in particolare nei periodi stagionali, comportando problematiche dal punto di vista ambientale.

#### **Parole chiave**

Mobilità a pedali, Paesaggi terapeutici, Turismo lento, Indagine qualitativa

#### **Abstract**

*Slow tourism in island destinations is not only an opportunity for economic development but also promotes local population and visitors although islands are composite and vulnerable territories. The study aims to consider pedestrian mobility, a slow and sustainable activity, as a tool to enhance tourism in the islands. We present the results of a qualitative survey carried out on the island of Favignana, in the South of Italy, known as a bicycle-friendly island. Specifically, the article highlights the importance of therapeutic landscapes in a direct link with cycling, in an area that appears to be a paradise but at the same time overcrowded, particularly in seasonal periods, leading to environmental problems.*

#### **Keywords**

*Cycling, Therapeutic landscapes, Slow tourism, Qualitative survey*

## 1. La dimensione lenta nelle destinazioni insulari

Filosofia di stile di vita – il movimento lento – adottabile a diversi ambiti, dal gastronomico, al culturale, all'urbano, ha raggiunto anche il turismo. In accordo con Yurtseven e Kaya (2011), il turismo lento, o c.d. *slow* per usare i tanti inglesismi spesso adottati, ha due scopi principali: il prendersi il proprio tempo e l'affezionarsi al luogo visitato. L'enfasi sull'elemento tempo è posta al fine di approfondire la conoscenza di una meta, dove assume importanza la dimensione della coscienza, intesa come conoscenza del sé e degli altri, in una rinnovata relazione tra la comunità locale, se stessi e la cultura dei luoghi visitati (Lumdsen, McGrath, 2011; Dickinson *et Al.*, 2011). In letteratura sono ormai note ed accertate le caratteristiche riconducibili al turismo dove la componente lenta può essere declinata in diverse dimensioni individuando: la contaminazione con altre tipologie di turismo (Özdemir, Çelebi, 2018); il ritrovare l'autenticità nella visita dei luoghi e la fruizione del patrimonio culturale (Meng, Choi, 2016); la sostenibilità nel rispetto dell'ambiente riducendo la velocità e prediligendo pertanto la mobilità per mezzo di trasporti che diminuiscono al minimo l'impatto ambientale (piedi, bicicletta, etc.) (Moscarelli, 2019); il tempo per godere della bellezza della natura e del paesaggio ma anche del contatto sociale con le persone del luogo; la lentezza ha il potenziale di poter cambiare la percezione e l'attitudine verso i luoghi, la natura; ed infine l'apprezzamento dell'emozione nella scoperta di territori e culture diverse (Varley, Semple, 2015). Da ciò scaturisce che il turismo lento è una componente rilevante del turismo sostenibile (Dodds, 2012; Paul, 2014) ma ancor più dell'ecoturismo (Wearing *et Al.*, 2012) e del turismo religioso, in particolare il pellegrinaggio visto come un antenato del turismo lento (Kato, Prozano, 2017). Il turismo lento (e tutto ciò a cui esso si collega) può rappresentare uno strumento per lo sviluppo sostenibile delle destinazioni insulari, avvicinando operatori del turismo, istituzioni e fruitori; contribuendo a generare benefici diffusi sul territorio insieme alla salvaguardia dell'ambiente e di un turismo consapevole. A tale scopo, appare opportuno stimolare la diffusione di pratiche attente all'impatto ambientale, sociale, culturale ed economico riprendendo l'importanza e la validità del concetto di turismo sostenibile (Butler, 1999).

I territori insulari, in particolare quelli minori, sono caratterizzati da un valore unico e prezioso dal punto di vista naturalistico e ambientale, ma anche in relazione alle tradizioni, al patrimonio storico delle comunità locali che vi risiedono. Territori che favoriscono le potenzialità terapeutiche del mare e della natura, accertato da molteplici studi (Gesler, 1993; Williams 1998; Gatrell, 2013; Finlay *et Al.*, 2015) che i paesaggi blu/verdi mostrano una componente terapeutica rappresentativa di connessioni olistiche tra natura, sé medesimi e il benessere fisico, sociale e mentale che possa scaturire nelle relazioni con l'insieme di cui fa parte. I paesaggi terapeutici sono stati definiti come «una metafora geografica per aiutare a capire come il processo di guarigione si realizzi in luoghi o in situazioni o ambienti» (Gesler, 1992 p. 743). Da qui l'esigenza di attenzione ai fini dello sviluppo economico e sociale di tali territori, in quanto spesso caratterizzati da handicap naturali, strutturali e/o demografici a seguito della loro insularità.

Il turismo nelle destinazioni insulari costituisce un'opportunità di sviluppo e favorisce sia la popolazione locale che i suoi visitatori – compatibilmente con l'equilibrio degli ecosistemi. Ma le isole sono territori complessi (Baldacchino, 2015; Dell'Agnese, 2019) che affrontano sfide e fragilità *in primis* ambientale (Capocchi *et Al.*, 2019) tuttavia ben si prestano allo sviluppo del turismo lento e sostenibile come *asset* complementare al turismo balneare.

Molto è stato scritto sul turismo sostenibile e le isole (Parra-López, Martínez-González, 2018), tuttavia l'approfondimento mira a considerare il turismo lento e la mobilità a pedali come una prospettiva di valorizzazione territoriale che esalti la componente terapeutica dei paesaggi insulari. Nello specifico genericamente gli spazi blu ovvero aree caratterizzati dalla presenza dell'acqua (es. mare, laghi, cascate), e gli spazi verdi ovvero naturali (giardini, parchi, etc.) presentano un impatto rilassante e positivo in contrasto con lo stress della vita quotidiana (Foley, 2011). Coloro che prediligono il benessere e/o hanno problemi di salute presentano una maggiore tendenza a spostarsi verso luoghi terapeutici (Gatrell, cit.), dove la mobilità assume essa stessa una dimensione benefica se opportunamente coadiuvata (Finlay *et Al.*, cit.). Il turismo lento riconosce nella bicicletta un benefico strumento per visitare ed

apprezzare il territorio (ma anche i “piedi” o il cavallo sono soluzioni efficaci), i cui vantaggi riferibili al benessere soggettivo o comunque all’ambiente sono numerosi. In particolare l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto rientra nell’ampia categoria della mobilità sostenibile, dove le potenzialità di sviluppo conducono a benefici quali l’assenza delle emissioni nell’aria insieme alla riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico insieme alla congestione del traffico urbano riducendo anche gli spazi per la sosta; a cui si associa un miglior rapporto con la natura ed un aiuto al godimento dei paesaggi favorendo anche l’educazione al territorio (Privitera, 2014). La mobilità sostenibile nella sua accezione terapeutica non può prescindere da tre dimensioni: la conoscenza del contesto in cui si realizza; l’attività fisica ovvero il benessere che scaturisce dall’esercizio di tale mobilità; l’aspetto sociale ovvero le forme di socialità e di aggregazione che possono scaturire dall’esercizio.

L’obiettivo del contributo è quello di considerare le destinazioni insulari nella dimensione terapeutica dove il turismo lento e quindi la mobilità sostenibile – in particolare quella a pedali – sono potenzialmente degli attrattori strategici. Si presentano i risultati di un’indagine condotta nell’isola di Favignana (Isole Egadi), nominata isola amica della bicicletta (Fiab, 2018). La metodologia seguita trova riscontro nell’applicazione della teoria degli *stakeholders* (Freeman, 1984), facendo ricorso a dati qualitativi e quantitativi, utile per individuare quali i soggetti interessati, la loro posizione ed interesse in merito al sistema di *governance* legato alla sostenibilità e quindi all’uso della mobilità a pedali; ed allo stesso tempo si è seguito il modello di Gatrell (2011, 2013), rivolto in particolare alle dimensioni dei paesaggi in chiave terapeutica.

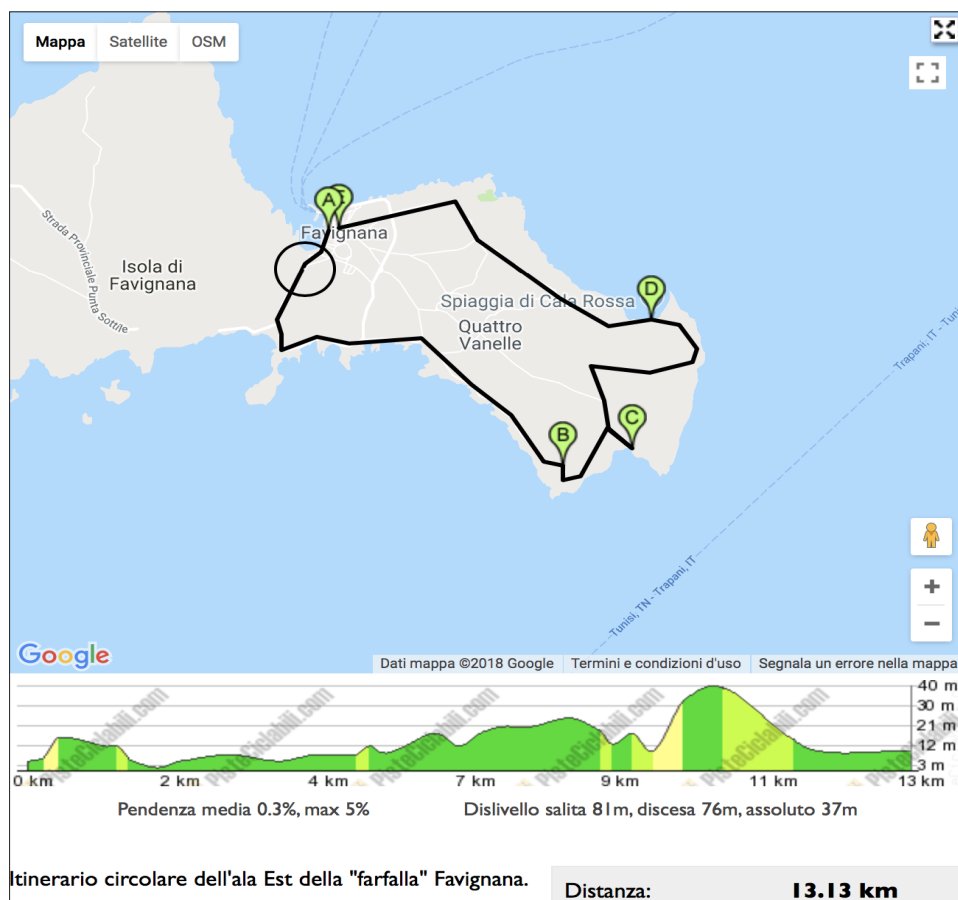
## 2. Le bellezze ambientali dell’isola di Favignana

L’area studio è Favignana, considerata isola minore (individuata come tale nell’elenco dal D.M. del Ministero dello Sviluppo Economico 14/2/2017), secondo le disposizioni per la progressiva copertura del fabbisogno delle isole minori non interconnesse attraverso energia

da fonti rinnovabili, e riconfermata nella legge quadro per lo sviluppo delle isole minori marine, lagunari e lacustri. Situata di fronte alla costa nord-occidentale della Sicilia (da cui dista 7 km), fa parte dell’arcipelago egadino, comprendente le isole di Favignana, Levanzo e Marettimo e gli isolotti di Formica e Maraone. Presenta nel complesso un territorio di 38,32 km<sup>2</sup> con una popolazione di 4.351 abitanti ed una densità di 113,56 ab/km<sup>2</sup>. Presente l’Area Marina Protetta (AMP) definita nel 1991: area ad elevata biodiversità, di rilevanza dal punto di vista naturalistico che comprende la prateria di Posidonia oceanica più estesa e meglio conservata del mar Mediterraneo, insieme a numerose grotte sommerse e semi sommerse. Reperti storico-archeologici sono presenti (es. Villa Margherita giardini ipogei, le tre torri saracene) e numerosi popoli hanno combattuto epiche battaglie di cui la più rilevante “la battaglia delle Isole Egadi” risale al 241 a.C. dove i Fenici ed i Romani combatterono evidenziando la supremazia di Roma per l’epilogo della prima guerra punica. Denominata “l’isola della farfalla”, sia dal nome antico *Aegusa* nonostante Favignana derivi dal vento Favonio sia per la forma territoriale caratterizzata da una parte centrale più stretta con coste basse, frastagliate e con la presenza di cave di tufo e grotte naturali ma anche di spiagge sabbiose. L’isola è nota per l’esistenza dell’antico stabilimento Florio dedito alle attività di pesca e trasformazione del tonno, edificato originariamente nel 1876, negli anni trasformato in un nuovo complesso industriale comprendente edifici a fini amministrativi ma anche realizzazione di strutture per attività residenziali ed eventi culturali (piano regolatore, p. 32). Numerosi operatori offrono servizi legati all’ecoturismo, itinerari escursionistici e naturalistici ivi compresi degustazione di prodotti tipici, snorkeling e pescaturismo, passeggiate e percorsi in bicicletta (Fig. 1), cammini legati alla scoperta dell’artigianato locale ed esplorazioni guidate con asino attraverso sentieri rurali. Di recente sono stati costruiti itinerari anche legati al mondo del cinema ed alla scoperta dei luoghi del “Il commissario lo Gatto”, film diretto da Dino Risi nel 1986, ma raccontare solo di turismo nel territorio di Favignana è riduttivo poiché la destinazione presenta numerose risorse naturali ed ambientali legate alla *blue economy* e ciò che essa rappresenta (Scanu, Podda, 2018; Coronato, 2018).

FIGURA 1  
Un esempio di itinerario  
ciclistico nell'area est  
dell'isola di Favignana

FONTE:  
www. www.pisteciclabili.com



Le politiche attuate ma ancora in atto da parte delle istituzioni isolate hanno confermato la preferenza alla sostenibilità per rispondere alle urgenti sfide ambientali mediante strategie che qualificano la mobilità sostenibile tramite sia l'incentivazione all'impiego di veicoli a basso o nullo impatto ambientale, sia interventi per la ciclabilità. A titolo di esempio, prevedendo durante la stagione balneare il divieto di sbarco di autoveicoli ai non autorizzati e a chi permane meno di una settimana sull'isola. Nel complesso una politica di sviluppo turistico e mantenimento ambientale partecipativa e condivisa anche dalla collettività residente (piano regolatore generale, rapporto ambientale, 2017, p. 15) compatibilmente con la capacità di carico degli ecosistemi insulari e la lotta all'inquinamento plastico (a titolo di esempio l'isola ha aderito nell'estate 2019 alla campagna *plastic free*).

Le modalità di trasporto, secondo il piano di mobilità dell'isola (2000), appaiono distribuite in prevalenza dall'uso del mezzo a noleggio da quasi il 59% dei turisti (di cui 63% bici, 29% moto, 8% auto), circa il 28% utilizza il mezzo proprio (di cui 57% auto, 30% bici 13% moto) ed infine il trasporto pubblico usato prevalentemente dai turisti ma anche dai locali (13%). Il settore economico di riferimento fa capo principalmente ai servizi turistici, con il limite di apparire per lo più come un fenomeno stagionale dove l'85% delle presenze si registrano tra luglio e settembre, con conseguenze di incidente pressione sulle infrastrutture e comunque sull'intero territorio dell'isola. La forma principale di ospitalità si riferisce a case vacanze affittate nel periodo estivo (circa 1.600 abitazioni private utilizzate prevalentemente per soggiorni stagionali) ma secondo i dati del Libero

TABELLA 1 – Il movimento turistico ricettivo (italiani e stranieri) nell'isola di Favignana, 2012-2019

|          | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PRESENZE | 204.364 | 210.676 | 223.897 | 240.754 | 216.421 | 216.989 | 202.918 | 209.309 |
|          | 100     | 103,1   | 109,5   | 117,8   | 105,8   | 106,2   | 99,3    | 102,4   |
| ARRIVI   | 39.977  | 41.829  | 45.244  | 48.756  | 47.248  | 52.913  | 47.746  | 51.784  |
|          | 100     | 104,6   | 113,2   | 121,9   | 118,2   | 132,3   | 119,4   | 129,5   |

FONTE: elaborazione dell'autrice, Libero consorzio comunale di Trapani, Osservatorio del turismo della Regione Sicilia, 2019

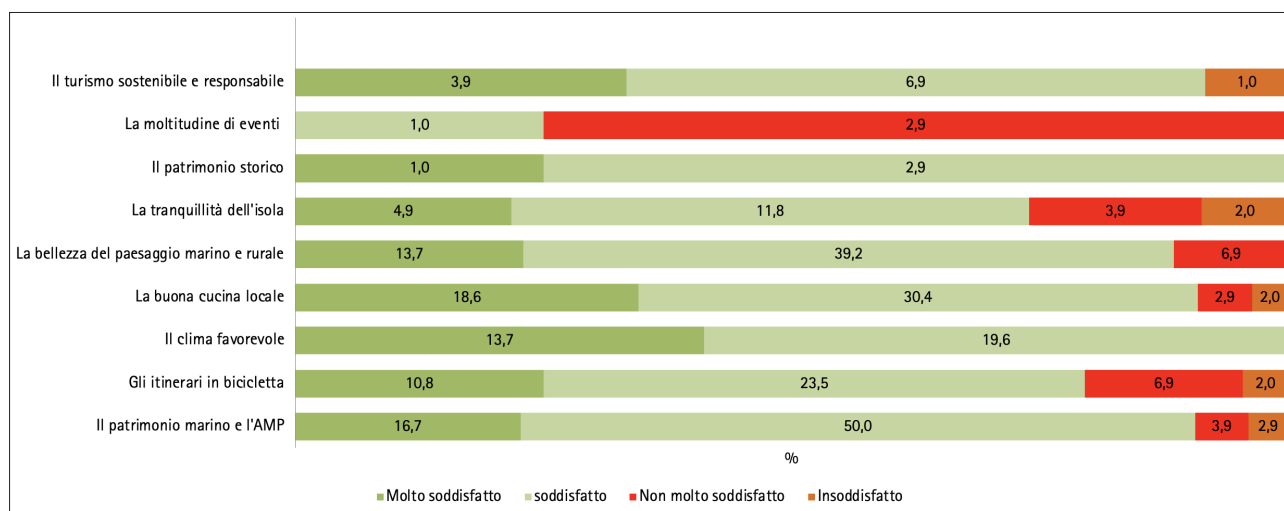
consorzio comunale di Trapani (2012-2019) sono presenti sull'isola 69 esercizi ricettivi (di cui il 30,4% hotel e residenze alberghiere, il 20% nella tipologia B&B, il 4,3% agriturismo) con disponibilità di 3.264 letti. Rilevando il movimento turistico (presenze nazionali e straniere) dal 2012 al 2019 la crescita degli arrivi è stata superiore al 29% accompagnata da più del 2% degli arrivi rispetto al 2012 (Tabella 1). Ciò che appare è l'evidente stagionalità nei mesi da giugno a settembre che negli anni non ha trovato soluzione conducendo ad una pressione negativa alla qualità della vita della comunità locale ma anche dei medesimi visitatori, contrastata dalle politiche di comunicazione responsabile da parte della *governance* locale.

### 3. Il caso studio ed i risultati

Il riferimento teorico è il modello di Gatler (2011, 2013), in particolare riferito alla dimensione dei paesaggi terapeutici legati alla mobilità sostenibile, che ha permesso di individuare gli indicatori di riferimento per l'applicazione ad un territorio insulare. Nello specifico per l'indicatore di contesto si è fatto riferimento all'analisi del territorio dell'isola di Favignana; come indicatore di attività si è proceduto ad individuare gli operatori che noleggiavano biciclette o che comunque promuovono il cicloturismo; ed infine come indicatori di socialità si è fatto riferimenti ai flussi turistici (arrivi e presenze).

La raccolta dati effettuata nel periodo luglio-settembre 2018 ha previsto interviste semi strutturate (n. 32) in particolare: operatori di noleggio (principalmente biciclette ma anche scooter) (n. 2); gestori di Hotel (n. 3); titolari di ristoranti (n. 1); turisti/residenti (n. 25); figure istituzionali (n. 1). Si è inoltre fatto riferimento alle recensioni presenti sulla piattaforma di *Tripadvisor* (n. 45) di turisti che hanno effettuato noleggio di biciclette presso gli operatori dell'isola ed al gruppo "Amici ex stabilimento Florio della tonnara di Favignana" sul social *Facebook*. In particolare le interviste effettuate hanno riguardato questioni riferite al coinvolgimento con il paesaggio marino e rurale di Favignana, la preferenza per la scelta dell'isola (attività di turismo lento, l'uso la bicicletta, l'importanza del cibo locale, etc.), la percezione di benessere (mentale, fisico, sociale) legata al mare e complessivamente all'isola e l'importanza di attività sostenibili per lo sviluppo economico (in particolare agli operatori). L'idea è stata quella di cogliere la pluralità di esperienze degli intervistati nel fruire del patrimonio dell'isola in modo attivo e coinvolgente, dove il coinvolgimento dei sensi è significativo in particolare per i visitatori. L'uso di metodi qualitativi nella ricerca è apparso utile poiché ha permesso di "umanizzare" il processo di ricerca, quasi come un racconto a voce dalle parole degli intervistati (Wilson, Hollinshead, 2015). Si è fatto ricorso alla statistica descrittiva per l'interpretazione e l'analisi dei dati al fine di un quadro di sintesi. I risultati della ricerca evidenziano comportamenti che mostrano quanto i fattori determinanti siano

FIGURA 2 – Le opinioni dei rispondenti riguardante la percezione legata alla scelta di Favignana



FONTE: elaborazioni dell'autore (i rispondenti potevano scegliere più risposte)

la sostenibilità ambientale insieme ad una percezione di benessere complessiva che ha influenzato la fruizione della destinazione insulare.

Come evidenziato nella figura 2, ai visitatori è stato chiesto quali fattori hanno influenzato la scelta dell'isola, indicando il grado di importanza su una scala da 1 (insoddisfatto) a 4 (molto soddisfatto). Gli aspetti legati alla bellezza del paesaggio marino e rurale dell'isola insieme all'importanza del patrimonio riconosciuto dalla presenza della area marina protetta appaiono essere i preferiti (rispettivamente percentuali di soddisfazione 52,9% e 66,7%). Segue la motivazione legata alla buona cucina locale (49%) e gli itinerari in bicicletta (34,3%).

La necessità di riportare alcune testimonianze degli intervistati conduce alla dimostrazione di come gli effetti del paesaggio insulare abbinato alla mobilità a pedali abbiano risvolti terapeutici sul benessere fisico, mentale e sociale.

Guardando al possibile benessere fisico, l'idea che scaturisce dalle interviste realizzate sfugge a classificazioni o affermazioni ma rivela un'idea di utilizzo della bicicletta come scelta in funzione dei benefici che scaturiscono dall'attività fisica esercitata, in quanto il particolare vantaggio dell'uso la rende più naturale piuttosto

che di un esercizio fisico strutturato (Gerike *et Al.*, 2019). Racconta Lucia (locale, residente): «più di una volta a settimana mi dirigo verso l'ala destra dell'isola seguendo la tranquillissima e unica strada. Da un lato casette e abitazioni, campi e paesaggi verdi, e dall'altro bellissime calette una dopo l'altra, dove non ci si vorrebbe altro che fermare, la strada porta a Punta Lunga. Per me è quasi come andare in palestra ma all'aperto!».

Allo stesso tempo, l'andare in bicicletta stimola le relazioni sociali, il contatto con gli altri, sia che già si è amici considerata la condivisione d'interessi e quindi la passione per valori che rinsaldano le amicizie, sia come elemento di arricchimento che possa scaturire dall'incontro e quindi la creazione di nuove conoscenze. Gretel (turista straniera, 45 anni) afferma: «in piazzetta centrale, passando davanti alla squisita gastronomia Badia, ho conosciuto una signora che desiderava raggiungere la famosa Cala Rossa, abbiamo poi trascorso insieme altri due giorni della mia breve vacanza».

Ma non sono solo i visitatori a trarre benessere ed apprezzare il paesaggio marino con le sue peculiarità, racconta Jachino, un residente pescatore dell'area, la sua scelta di rimanere e non andar via dall'isola: «sono innamorato pazzo della mia isola. A 22 anni volevo andar

via, girare il mondo ma ho capito che quello che cercavo lo avevo già tutto qui!». Il benessere mentale e le sensazioni di tranquillità che scaturiscono dalle risorse blu (mare, cielo, etc..) si ritrovano anche nelle parole di Irene (29 anni, turista veneta): «Favignana è un piccolo gioiello nascosto, uno dei posti migliori da visitare in Sicilia. Questa è la mia piccola e rilassata isola, circondata da acque trasparenti. Mi piace girare e spostarmi in bicicletta da una spiaggia all'altra con il vento tra i capelli. Cala Rossa è la più bella, con un mare blu che si mescola al cielo e mi fa voglia di cantare "sapore di sale, sapore di mare" a squarciagola. Dopo una lunga discesa (e salita) la fatica è ben ripagata dallo spettacolo dinnanzi».

Infine un operatore del luogo (il sig. Rocco), racconta che molti visitatori inizialmente prenotano il noleggio di scooter per la scoperta dell'isola ma dopo un giorno ritornano e chiedono la bicicletta: «generalmente ad agosto non riusciamo a smaltire tutte le richieste ma sicuramente promuovere e vendere la cultura della bicicletta ripaga sia in termini economici sia per la salute della nostra bella isola».

#### 4. Conclusioni

L'attenzione all'ambiente nell'ambito di territori insulari favorisce le potenzialità terapeutiche del mare e della natura, a cui abbinando la riqualificazione dei servizi per la mobilità sostenibile con l'offerta turistica di

qualità si costituisce l'indispensabile strategia attraverso cui guidare interventi per innovare e consolidare lo sviluppo di tali territori. È possibile interpretare che le destinazioni che si distinguono per una centralità della componente sostenibilità possano detenere le basi per un sistema che sensibilizzi i fruitori verso i temi della sostenibilità e della cura del paesaggio. L'essere coinvolti in un simile sistema, dove essi non sono più semplici spettatori, ma assumono un ruolo attivo diventando veri e propri «messaggeri» della sostenibilità. Per fare ciò è fondamentale organizzare attività di sensibilizzazione, mostrare l'importanza dello sviluppo sostenibile e di attività a basso impatto ambientale, comunicare i benefici, etc. Con tali finalità, l'isola di Favignana, esaltando la valorizzazione e la tutela dell'ecosistema marino e naturale in un'ottica di affermazione della sostenibilità, raffigura un modello di *governance* locale, una *best practice* da seguire, ovvero un elemento trascinante e un vettore di crescita per lo sviluppo economico. L'isola sfruttando le favorevoli condizioni meteorologiche è proiettata allo sviluppo di innovativi prodotti turistici e di esperienze per nicchie e segmenti di fruitori basati sulla valorizzazione del ricco patrimonio naturale esistente, sebbene condizionate dalle scelte sulle politiche della mobilità, urbanistiche, ambientali, di tutela del paesaggio e governo del territorio che subiscono le pressioni dal turismo, in particolare del turismo «mordi e fuggi», a causa della vicinanza delle Egadi alla terraferma, con forte impatto e ridotto ritorno economico.

## Bibliografia

- Baldacchino G. (2015, Ed), *Archipelago Tourism Policies and Practices*, Ashgate, Farnham.
- Butler R.W. (1999), "Sustainable tourism: A state-of-the-art review", *Tourism geographies*, 1(1), pp. 7-25.
- Capocchi A., Vallone C., Pierotti M., Amaduzzi A. (2019), "Overtourism: A literature review to assess implications and future perspectives", *Sustainability*, 11(12), pp. 3303-3315.
- Coronato M. (2018), "Blue economy nella pianificazione terra-mare: un approccio sistemico intersettoriale green oriented", *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 164, pp. 34-44.
- Dell'Agnese E. (2019), "Islands within Islands? The Maldivian resort, between segregation and integration", *Tourism Geographies*, 21(5), pp. 749-765.
- Dickinson J. E., Lumsdon L. M., Robbins D. (2011), "Slow travel: Issues for tourism and climate change", *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), pp. 281-300.
- Dodds R. (2012), "Questioning slow as sustainable", *Tourism Recreation Research*, 37(1), pp. 81-83.
- Fiab, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Guida ai Comuni Ciclabili d'Italia (2018), <http://www.comuniciclabili.it/wp-content/uploads/2018/03/GUIDA-ComuniCiclabili-Italia-2018.pdf> (accesso 01.07.2019).
- Finlay J., Franke T., McKay H., Sims-Gould J. (2015), "Therapeutic landscapes and wellbeing in later life: Impacts of blue and green spaces for older adults", *Health & Place*, 34, pp. 97-106.
- Foley R. (2011), "Performing health in place: the holy well as a therapeutic assemblage", *Health Place*, 17 (2), pp. 470-479.
- Freeman R.E. (1984), *Strategic management: A stakeholder approach*, Pitman, Boston.
- Gatrell A.C. (2011), *Mobilities and Health*, Ashgate, Aldershot.
- Gatrell A.C. (2013), "Therapeutic mobilities: walking and 'steps' to wellbeing and health", *Health & Place*, 22, pp. 98-106.
- Gerike R., de Nazelle A., Wittwer R., Parkin, J. (2019, Eds), "Special Issue: Walking and Cycling for Better Transport, Health, and the Environment", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, pp. 1-304.
- Gesler W. (1993), Therapeutic landscapes: theory and a case study of Epidaurus, Greece, *Environment and Planning D*, 11, pp. 171-189.
- Gesler W. (1992), Therapeutic landscapes: medical issues in light of the new cultural Geography, *Social Science & Medicine*, 34 (7), pp. 735-746.
- Kato K., Prozano R.N. (2017), "Spiritual (walking) tourism as a foundation for sustainable destination development: Kumano-kodo pilgrimage, Wakayama, Japan", *Tourism Management Perspectives*, 24, pp. 243-251.
- Lumsdon L., McGrath P. (2011), "Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach", *Journal of Sustainable Development*, 3(19), pp. 265-279.
- Meng B., Choi, K. (2016), "The role of authenticity in forming slow tourists' intentions: Developing an extended model of goal-directed behaviour", *Tourism Management*, 57, pp. 397-410.
- Moscarelli R. (2019), "Slow tourist infrastructures to enhance the value of cultural heritage in inner areas", *Il capitale culturale. Studies on the Value of Cultural Heritage*, (19), pp. 237-254.
- Özdemir G., Çelebi, D. (2018), "Exploring dimensions of slow tourism motivation", *Anatolia*, 29(4), pp. 540-552.
- Parlamento Europeo, *Relazione sulle isole e le limitazioni naturali ed economiche nel contesto della politica regionale*, A6-0044/2007, <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2007-0044+0+DOC+PDF+V0//IT>, accesso 01/09/2019.
- Parra-López E., Martínez-González J.A., (2018), "Tourism research on



island destinations: a review”, *Tourism Review*, 73 (2), pp. 133-155.

Paul B. D. (2014), “From slow food to slow tourism”, *Annals of Faculty of Economics*, 1(2), pp. 137- 144.

Piano regolatore generale comune di Favignana (2014), *Relazione generale*, <http://www.comune.favignana.tp.gov.it/hh/index.php> (accesso 01.05.2019).

Privitera D. (2014), “Sostenibilità e mobilità a pedali”, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 111, pp. 140-157.

Scanu G., Podda C. (2018), “Cartografia e Crescita blu”, *Bollettino dell’Associazione Italiana di Cartografia*, 164, pp. 121-137.

Varley P., Semple T. (2015), “Nordic slow adventure: Explorations in time and nature”, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 15(1-2), pp. 73-90.

Wearing S., Wearing M., McDonald M. (2012), “Slow’n down the town to let nature grow: ecotourism, social justice and sustainability”, in: Fullagar S., Markwell K.W., Wilson E. (Eds), *Slow*

*Tourism: Experiences and Mobilities*, Channel View Publications, NY, pp. 36-52.

Wilson E., Hollinshead K. (2015), “Qualitative tourism research: Opportunities in the emergent soft sciences”, *Annals of Tourism Research*, 54, pp. 30-47.

Yurtseven H. R., Kaya O. (2011), “Slow tourists: A comparative research based on Cittaslow principles”, *American International Journal of Contemporary Research*, 1(2), pp. 91-98.