

Tourism-Atlas: strategie di sviluppo e gestione delle trasformazioni indotte dal turismo in destinazioni sia consolidate che emergenti

Luca Emanuelli, Gianni Lobosco

Università degli Studi di Ferrara, Dipartimento di Architettura, Centro di Ricerca Sealine, Via della Ghiara, 36, 44121 Ferrara, e-mail gianni.lobosco@unife.it; luca.emanuelli@unife.it

Riassunto

Il presente lavoro riporta i primi risultati del progetto *Tourism-Atlas*, una piattaforma internazionale di ricerca sul tema dello sviluppo sostenibile dei sistemi turistici, che ha come scopo costituire un Atlante *dinamico* delle trasformazioni indotte dal turismo sull'ambiente e il paesaggio.

T-Atlas nasce dall'esigenza di far confluire le esperienze di progettazione più significative in questo campo a livello internazionale. Avvia un processo di indagine dei territori turistici, delle loro modalità di trasformazione e degli approcci che ne affrontano la gestione in chiave strategica.

Attraverso la comparazione di diversi casi studio, in ambiti turisticamente sia consolidati che emergenti, si delinea un panorama di azioni e soluzioni volte a iscrivere la pianificazione locale in più complesse ed estese dinamiche globali, proprie del fenomeno turistico.

Il primo caso di studio riguarda il confronto tra la proposta di riorganizzazione del lungomare di Cattolica e il piano per l'uso della spiaggia lungo il *waterfront* di Valona. Entrambi affrontano il tema dei servizi come occasione per ripensare l'assetto della spiaggia in continuità con lo spazio urbano.

Il secondo esempio tratta il tema infrastrutturale delle reti di mobilità via mare e le ricadute che queste possono avere puntualmente sull'assetto delle spiagge. Si parte dalla proposta di riconversione del Mississippi a Gabicce Mare per arrivare alla strategia elaborata per la costa sud dell'Albania in cui si cerca di indirizzarne il processo di transizione turistica in chiave sostenibile, regolando a scala territoriale accessibilità e uso delle spiagge.

All'interno del programma *Tourism-Atlas* (T-Atlas), queste ricerche hanno contribuito, con altre in fase di redazione, a rafforzare la convinzione che ogni territorio turistico, a prescindere dal grado di maturità, è infine un territorio *in transizione* e come tale deve essere approcciato strategicamente in fase di progetto.

Parole chiave: atlante, paesaggio, pianificazione, infrastrutture, turismo

Abstract

The work focuses on the early results of the Tourism-Atlas (T-Atlas), an international research platform investigating sustainable development of tourism systems and the territorial changes induced by the tourism on the environment and landscape. This contribution aims at showing how the comparison between design experiences -in both established and emerging contexts- might contribute to finding more effective and sustainable strategies for addressing touristic evolution in a supra-regional perspective.

In the first comparison we face the topic of urban seafronts, outlining in which way they can act as service aggregators in different urban situations, generating a new kind of public space able to organize, at the same time, the beach's functions and uses. Describing the projects for Cattolica (Italy) and Vlora (Albania), we stress the

importance of involving and integrating tourism facilities in the urban environment transformation in order to avoid any detachment between them and the rest of the city.

In the second case we analyse the accessibility issue as a key factor for addressing a regional touristic model and balance tourists flows among different areas. We start illustrating the proposal for the “Mississippi” pier reuse in Gabicce (Italy) and the strategic process that brought to the idea of a seaway network that succeed in exploiting the touristic potential of several similar spots along the Italian Adriatic littoral. Then we show how this concept has been used for the southern Albanian Riviera planning proposal.

By these comparisons, we aim at demonstrating how -working on some invariants as services, accessibility and sustainability thresholds of visitor flow - is possible to outline a range of actions and solutions which can be effective both in contexts where the hospitality model has reached a deadlock, and where the future conditions are extremely uncertain and dynamic.

If the comparison between emerging and established destinations is therefore useful from a methodological point of view, at the same time, it highlights, regardless of the context, a basic consideration that is one of the T-Atlas major theoretical outcomes: every touristic territory is ultimately an in-transition area.

Keywords: *tourism, atlas, landscape, infrastructure, services, planning*

Premessa

Tourism-Atlas (i.e. T-Atlas) è un programma congiunto tra gruppi di ricerca delle Università di Ferrara (Centro di Ricerca Sealine, Dipartimento di Architettura, da qui in avanti *Sealine*) in Italia, Wageningen (Landscape Architecture Group) in Olanda, UPC- BarcelonaTech e UMA- AndalucíaTech (Istituto Hábitat, Turismo, Territorio) in Spagna e Cornell University (Department of Landscape Architecture) negli Stati Uniti: una piattaforma scientifica finalizzata alla costituzione di un Atlante “dinamico” delle trasformazioni indotte dal fenomeno turistico sull’ambiente urbano e il paesaggio.

L’obiettivo è avviare un processo di indagine dei territori turistici, delle loro modalità di evoluzione e degli approcci progettuali, alle diverse scale, che ne affrontano la gestione in chiave strategica, partendo dagli impatti “fisici” che il fenomeno turistico genera sul paesaggio. Sebbene, ad esempio, nell’ambito degli studi urbani e sociologici il tema abbia assunto da qualche decennio un ruolo di primo piano (Mathieson e Wall 1982; Ryan, 1991; Hall, 1994; Shaw e Williams, 1994), nel campo dell’architettura e del paesaggio si assiste, con qualche eccezione (Goula et al. 2012; Pié i Ninot e Rosa Jiménez, 2013; Martí Manrique, 2014), ad una certa reticenza e ritardo nel riconoscimento delle sue potenzialità e ricadute in termini scientifici. Obiettivo generale della proposta è colmare questo “gap” creando il primo nucleo di una rete in grado di operare a livello di ricerca teorica e applicata in tal senso.

Più nello specifico, il programma T-Atlas agisce da collegamento tra le realtà locali che pianificano e intervengono sul territorio in funzione del turismo e i processi più complessi che a scala globale ne determinano forme ed evoluzione.

Secondo le stime del *World Travel & Tourism Council* (WTTC, 2015) il settore turistico contribuisce al 10% circa del PIL mondiale ed è in costante crescita. Come tale risponde a logiche altamente competitive che vedono confrontarsi grandi operatori privati (*tour operators*, catene alberghiere, *developers* di infrastrutture portuali, compagnie aeree, ecc.) su un mercato sempre più vasto. Le stesse località e interi territori si sfidano per attrarre investimenti e visitatori ed intercettare i flussi legati a nuovi tipi di utenze. Perfino la nascita di alcuni grandi poli del turismo europeo è storicamente legata a politiche di competizione e bilanciamento territoriale, come ad esempio la cosiddetta “*Mission Racine*” - ufficialmente *Mission interministérielle d’aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon* - che, tra gli anni ‘60 e ‘80, ha portato alla realizzazione di 5 *new towns* (o *unités touristiques*) nel sud della Francia. Tra gli scopi principali della missione: intercettare i flussi turistici in uscita verso la Spagna di una classe media alla ricerca di mete più economiche; arrestare lo sviluppo urbano in Costa Azzurra, ridare slancio all’occupazione in una regione fortemente colpita dalla crisi del settore viti-vinicolo (Racine, 1980).

In molti altri contesti, lo sviluppo turistico non ha seguito processi altrettanto lineari e pianificati. Il modello balneare, specialmente in Italia, si è affermato e perfezionato sulla base di un'economia legata all'iniziativa personale e/o familiare, a medio-piccoli investimenti la cui sommatoria è stata capace di generare veri e propri distretti di valenza internazionale, come il caso della Riviera Romagnola (Dallari, 2007; Savelli, 2001).

L'avvento del mercato globale ha esposto, negli ultimi decenni, il settore turistico a "fattori di rischio" economici e geopolitici localmente incontrollabili, in grado di determinare ampie fluttuazioni e spostamenti repentini nella scelta delle destinazioni (Sönmez & Graefe, 1998; Hall, 2010). Si pensi al recente impatto dell'instabilità politica in Medio Oriente e Nord Africa, a come questo abbia influito sull'abbandono almeno temporaneo di alcune località emergenti favorendone altre alternative, o il ritorno a mete più sicure e "classiche". Territori che nel tempo si erano organizzati per un tipo di turismo preciso e codificato, si trovano ora a fronteggiare modifiche radicali nel tipo e nella quantità di turisti. Città come Venezia, Barcellona o aree estremamente fragili e compresse morfologicamente come le Cinque Terre in Liguria, hanno visto crescere esponenzialmente il numero di turisti in pochi anni; questo ha messo in crisi una serie di sistemi infrastrutturali, economici ed ambientali tanto da portare ad ipotesi come il "numero chiuso" o il controllo degli accessi.

Le ricadute visibili di queste molteplici dinamiche sono tuttavia estremamente locali e spesso difficilmente gestibili da organi amministrativi - metropolitani o regionali - distanti. Governare l'impatto di queste fluttuazioni sui sistemi costieri e le città richiede strategie che a livello di pianificazione e progettazione siano in grado di fronteggiare l'indeterminatezza connaturata al fenomeno turistico. T-Atlas si propone, perciò, come uno strumento per monitorare e studiare tali processi in aree geografiche esemplari - destinazioni consolidate ed emergenti - inquadrandole in una prospettiva internazionale. Un metodo comparativo attraverso il quale definire buone pratiche di pianificazione e linee guida di intervento in contesti più o meno "maturi" turisticamente, ma che presentino criticità ricorrenti anche se differite nel tempo (Emanueli, 2016).

Tali "invarianti" sono alla base del progetto e permettono di analizzare il livello di avanzamento di un contesto turistico e corrispondono alle tre componenti principali che ne determinano la competitività sul mercato: paesaggio, sistema ricettivo ed infrastrutture.

Con il termine *paesaggio* si intendono tutte quelle azioni di gestione e modificazione del territorio che contribuiscono a costruire nel tempo l'immagine di un luogo influenzando direttamente sulla sua attrattività. Il *sistema ricettivo* comprende i servizi ed è valutato sulla base del grado di diversificazione, la capacità di destagionalizzazione dell'offerta ricettiva, l'apertura dei servizi turistici alle comunità residenti. Le *infrastrutture* determinano il livello di accessibilità al sistema turistico in termini di mobilità, approvvigionamento idrico, energetico e di gestione dei cicli, soprattutto in funzione delle dinamiche estremamente incostanti a cui sono spesso sottoposti questi territori in termini di presenze.

Nell'ambito del progetto, il rapporto tra queste componenti viene indagato partendo da situazioni specifiche. Seguendo il concetto di "*Research through Design*" (Lenzholzer et al., 2013), la costruzione del T-Atlas avviene per sommatoria di esperienze applicative e progetti elaborati in risposta a questioni concrete. L'apparato interpretativo dei territori presi in esame si configura attraverso il progetto che, a sua volta, diventa campo di sperimentazione, confronto e verifica per idee già applicate in altri contesti.

Nei prossimi paragrafi presenteremo due esempi di questo procedimento, andando ad analizzare alcune esperienze di *Sealine* in Italia e in Albania e mettendo in luce come le riflessioni sul modello turistico Romagnolo abbiano informato le scelte progettuali in ambiti turisticamente emergenti.

Il primo riguarda il confronto tra la proposta di riorganizzazione del Lungomare Rasi-Spinelli a Cattolica (località balneare in provincia di Rimini) e il piano per l'uso della spiaggia lungo il *waterfront* di Valona. Entrambi affrontano il tema dei servizi come occasione per ripensare l'assetto della spiaggia in continuità con lo spazio urbano.

Il secondo esempio tratta, invece, il tema infrastrutturale delle reti di mobilità via mare lungo la costa e le ricadute che queste possono avere puntualmente sull'assetto delle spiagge. Si parte dal caso studio di riattivazione del pontile Mississippi a Gabicce Mare, nella Marche, all'interno di un più ampio network di approdi sul litorale Romagnolo e Marchigiano; quindi si presenta la strategia elaborata per la costa sud

dell'Albania da Valona a Saranda in cui si cerca di indirizzarne il processo di transizione turistica in chiave sostenibile, regolando a scala territoriale accessibilità e uso delle spiagge.

All'interno del programma T-Atlas, questi casi studio contribuiscono, con altri in fase di redazione, a delineare le potenzialità del bacino Adriatico-Ionico come campo di sperimentazione privilegiato per nuovi scenari di sviluppo turistico. La compresenza di territori turisticamente consolidati ed emergenti in un'area dall'estensione geografica così ridotta e dalle caratteristiche paesaggistico-ambientali tanto varie, prefigura ampie possibilità di estendere la logica degli interventi locali ad una scala macro-regionale, creando di conseguenza le basi per reagire in modo più efficiente e sistemico ai cambiamenti.

Aggregatori di servizi condivisi: le esperienze di Cattolica e Valona

Le proposte per Cattolica e Valona si confrontano entrambe con il tema del riassetto paesaggistico del *waterfront*, affrontando le istanze legate all'integrazione della spiaggia nello spazio pubblico urbano. Nei due casi si è lavorato all'idea di lungomare come dispositivo organizzatore e aggregatore di servizi con l'obiettivo di condizionare gli usi e la percezione del limite tra mare e città (Emanuelli e Di Giulio, 2010). Le finalità comuni alle due esperienze sono state:

- valorizzare la passeggiata lungomare ordinando accessibilità, percorsi e volumi per enfatizzare il rapporto visivo, costante e senza ostacoli, con il mare;
- razionalizzare i servizi alla spiaggia e le attrezzature balneari secondo un *layout* mirato alla diversificazione delle funzioni e delle situazioni fruibili, creare una gerarchia all'interno di un sistema per sua natura lineare;
- fare del lungomare un volano per l'aggiornamento del sistema ricettivo, uno spazio a disposizione di investimenti per servizi complessi a scala urbana; in grado di prolungare il periodo di utilizzo durante l'anno della spiaggia da parte di turisti e residenti.

Alla base dei due progetti sta l'intenzione di fornire agli operatori pubblici e privati un sistema adattabile a diversi scenari di evoluzione dell'offerta turistica locale in funzione di scelte strategiche più ampie sulla tipologia di utenti e sui modelli gestionali che si intendono e/o devono applicare.

Nel caso di Cattolica questo proposito si è concretizzato in una sorta di *contenitore/programma* su cui ipotizzare alternative d'uso, gestione e dimensionamento, sia degli spazi pubblici che delle funzioni (Fig. 1).

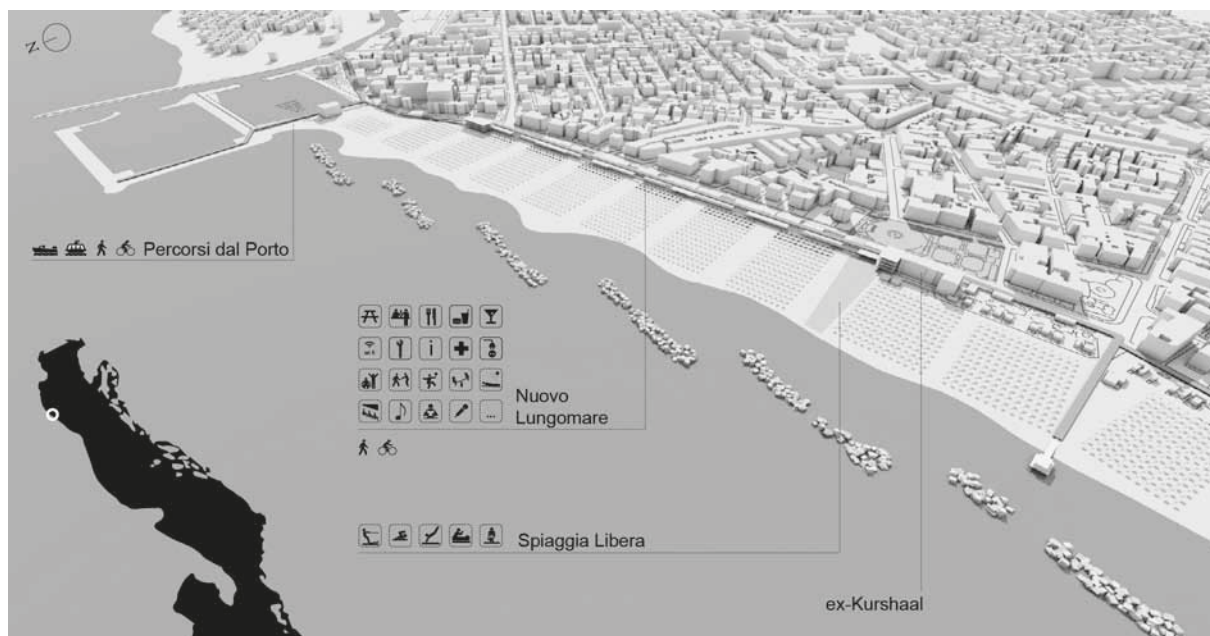


Figura 1. Veduta complessiva della proposta per il Lungomare Rasi-Spinelli di Cattolica.

La caratterizzazione urbana della spiaggia è un argomento delicato per gran parte delle località turistiche della costa romagnola. In un territorio denso e completamente antropizzato come la Riviera, paradigma italiano del turismo di massa, le stesse logiche che ne hanno determinato lo sviluppo edilizio sono state applicate alla spiaggia: continuità, ripetizione, parcellizzazione, omologazione estrema e pragmatica consacrazione di ogni metro quadro disponibile all'ospitalità.

Un modello sofisticato, per molti aspetti vincente (basato sulla sequenza spiaggia di ombrelloni, servizi alla balneazione, cabine, ristoranti, alberghi, ecc.) e che per la sua complessità ha richiesto, prima di altrove, strumenti normativi e di regolamentazione per gestire un sistema comunque frammentato in mille concessioni, competenze, sovrastrutture. È rimasto però un vuoto di progettualità: nel senso che non si è potuto aggiornare o mettere in discussione il modello in quanto sovra-strutturato, sovra-normato ed in fine bloccato (Lobosco, 2010).

A fronte di cambiamenti anche epocali nei tipi e nelle forme di turismo, le risposte sono state parziali, precarie e guidate dalla logica del continuo aggiustamento. Limitandosi all'esempio delle spiagge, si assiste ad una eccessiva dispersione di risorse dovuta alla necessità di rincorrere le esigenze dei turisti o le ultime novità in fatto di ospitalità. Ogni operatore affronta autonomamente questi investimenti con capacità di spesa ridotta e quindi attestandosi su standard qualitativi medio-bassi. Il risultato è la replica diffusa di soluzioni temporanee e presto obsolete che contribuiscono a generare una sorta di paesaggio della perenne precarietà che si rinnova ogni anno.

Contro questa tendenza, lo scenario prospettato per Cattolica cerca invece di aggregare, ottimizzare ed accorpare alcuni servizi in un sistema urbano unitario per farne crescere dimensioni, qualità e richiamo.

L'attuale conformazione del Lungomare Rasi-Spinelli, che collega il porto all'edificio ex-Kurshaal, presenta un dislivello variabile tra spiaggia e percorso pedonale. Una caratteristica, quasi unica per una località della Riviera romagnola, che apre diverse possibilità di interpretazione del limite tra spiaggia e città. Ora è risolto alla stregua di un retro degli stabilimenti balneari: una lunga cortina di servizi, cabine, attrezzature più o meno provvisorie, si frappone quasi senza soluzione di continuità alla vista del mare dal lato città.

Il progetto accentua leggermente questo ambiguo scarto di quota e lo rende sistemico. Ne risulta la possibilità di prevedere, su due livelli, un doppio slittamento: dello spazio pubblico verso la spiaggia e dei servizi alla spiaggia verso la città.

Alla quota di un metro e trenta sul livello stradale è impostato, lungo i quasi cinquecento metri di lungomare, il percorso ciclo-pedonale: un'ampia *promenade* di 20 metri aperta sull'orizzonte da cui è possibile accedere alle attività sottostanti attraverso una serie di patii che punteggiano il tragitto.

Al livello inferiore, poco sotto la quota dell'arenile, si recupera spazio sufficiente per riorganizzare nuovi e vecchi servizi, guadagnando una fascia ulteriore di spiaggia (di circa 20 metri) agli stabilimenti (Fig. 2).

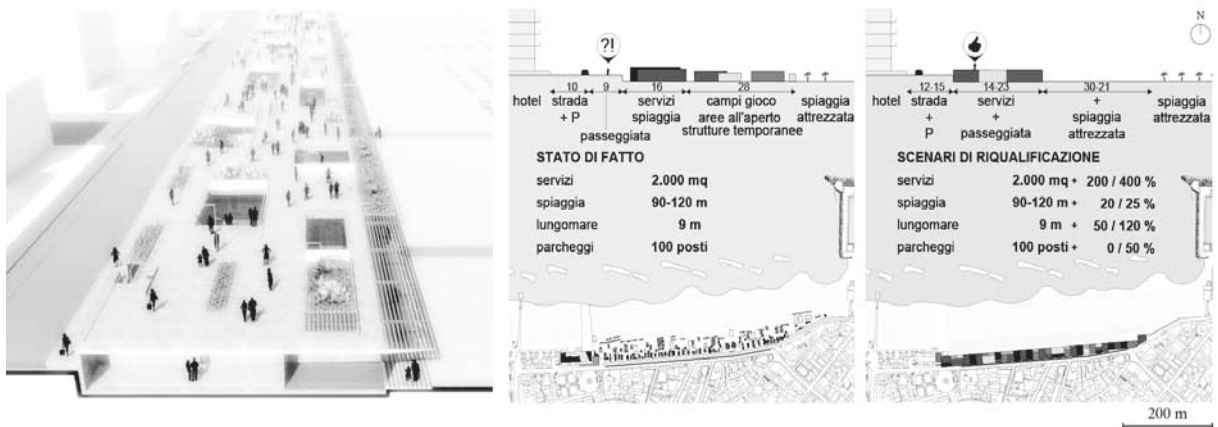


Figura 2. Sezione prospettica e, a destra, planimetrie del lungomare prima e dopo l'intervento.

Il sistema prevede una casistica di spazi differenti nell'uso e nel rapporto che possono avere con l'esterno: rispetto alla spiaggia, la strada e la passeggiata soprastante. In questo senso i patii svolgono una funzione cruciale nel determinare il grado di adattabilità del progetto al programma funzionale. La loro posizione, distanza reciproca e dimensionamento sono calibrati in modo tale da supportare diverse configurazioni planimetriche garantendo sempre illuminazione, ventilazione e visibilità dalla passeggiata. Inoltre, le loro generose dimensioni dilatano lo spazio a disposizione dei vari esercizi e ne consentono l'utilizzo in diversi periodi dell'anno al riparo da vento e sabbia. Il progetto mette quindi in campo una serie di accorgimenti per avere al di sotto della passeggiata uno spazio fluido, configurabile secondo diverse esigenze e adattabile. In località di questo tipo la spiaggia, e in particolare le attività ad essa collegate, sono spesso percepite come spazi dedicati al turista, modellati su un'esperienza transitoria, stagionale, di breve durata. L'ipotesi di riqualificazione del Lungomare Rasi-Spinelli cerca invece di accentuare il senso di appartenenza della comunità residente al luogo: un esempio di come la spiaggia e le strutture che vi insistono possano diventare un valore aggiunto, anche in termini di servizi, alla vita cittadina.

Lo stesso concetto di fondo ha indirizzato la proposta elaborata per il piano d'uso delle spiagge e dello spazio marittimo nella baia di Valona, una città di circa 140 mila abitanti nel sud dell'Albania che ha conosciuto dopo il 1990 (anno della caduta del regime comunista di Hoxha) un rapido quanto caotico sviluppo urbano e una significativa crescita del settore turistico (Guri, 2016).

Valona è capitale di un distretto regionale ben più ampio, la porta di ingresso alla Riviera meridionale dell'Albania, un'area che concentra gran parte dei flussi turistici interni e dall'estero. Questa sua valenza strategica ha spinto il Ministero dello Sviluppo Urbano e del Turismo albanese ad attuare un piano di rigenerazione del comparto cittadino (Nepravishta et al., 2014) a partire dalla sistemazione della *waterfront promenade*, per la quale è stato indetto nel 2014 un concorso internazionale di progettazione vinto dallo studio belga Xaveer De Geyter Architects (XDGA). Obiettivo dichiarato della competizione era creare uno spazio pubblico capace di aumentare il potenziale turistico della città attraendo investimenti privati di piccola e media entità per lo sviluppo di servizi specifici.

Il ruolo del Centro di Ricerca Sealine durante la fase di redazione definitiva del *masterplan*, è stato quello di consulenza per la pianificazione degli usi e delle attività sulla spiaggia. Questa tematica, non sviluppata in sede concorsuale, è stata ritenuta dall'amministrazione e dai progettisti belgi fondamentale per garantire l'effettivo funzionamento del sistema paesaggistico ideato in fase preliminare (Emanuelli e Lobosco, 2016). L'esigenza era assicurare un'effettiva corrispondenza tra gli spazi pubblici definiti dalla *promenade* e i servizi e le funzioni a supporto della balneazione su lato mare controllando le visuali e preservando il rapporto immaginato dal progetto tra il nuovo percorso e le spiagge.

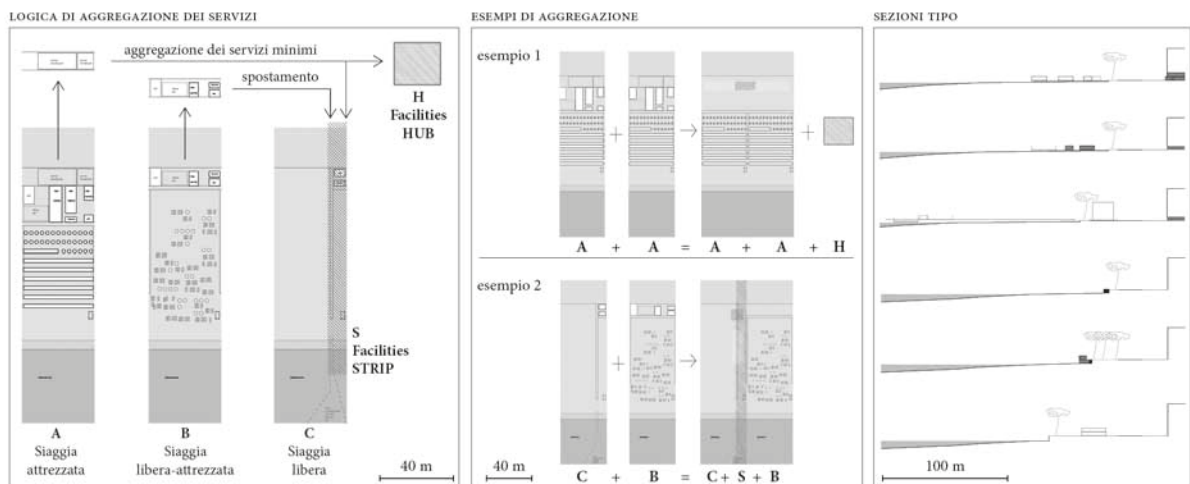


Figura 3. Diagramma delle tipologie di spiaggia e loro possibili aggregazioni.

Il compito era quello di fornire delle linee guida che si potessero adattare a diversi scenari alternativi, dovuti all'incertezza sulla proprietà di alcune aree e sull'effettiva realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali legati all'accessibilità carrabile, che avrebbero richiesto una revisione almeno parziale del *masterplan*.

Tale indeterminazione è stata assunta come occasione per sviluppare uno strumento capace di controllare diverse previsioni di "affollamento" della spiaggia combinando 5 diversi tipi di destinazione d'uso secondo una sequenza variabile e adattabile a quanto sarebbe avvenuto sulla *promenade*.

Si è partiti dall'analisi dei modelli di spiaggia che caratterizzano le località turistiche della Riviera Romagnola (Emanuelli, 2010) per cui sono state identificate tre tipologie e studiati punti di forza e criticità legati ad impatto visivo delle strutture, modelli gestionali e ricadute economiche: spiaggia "attrezzata", spiaggia "libera-attrezzata" e spiaggia "libera".

La semplice trasposizione di questi modelli non avrebbe soddisfatto due delle condizioni strategiche alla base del progetto: massimizzare la veduta del mare dalla passeggiata, posta ad una quota solo leggermente superiore; e definire in corrispondenza dei punti di interesse individuati da *masterplan* quegli aggregatori di servizi che oltre alla spiaggia potessero rivolgersi alla città.

Tali tipologie sono state rielaborate eliminando le volumetrie e le funzioni incongrue con gli obiettivi di progetto (Fig. 3). Queste sono servite per definire gli ulteriori due dispositivi che supportano il sistema e funzionano da aggregatori di servizi condivisi: le *facilities strip* e i *facilities hub*.

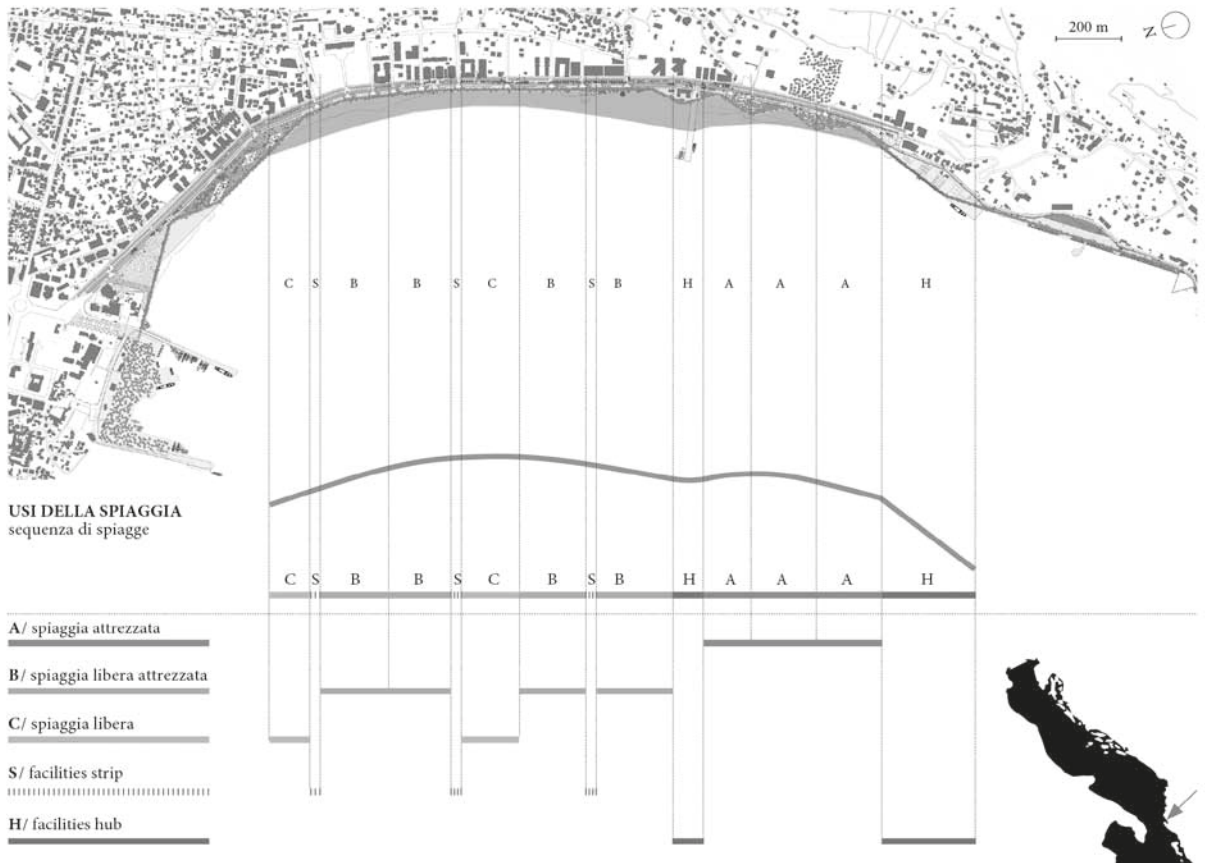


Figura 4. Uno dei possibili scenari di organizzazione della sequenza di spiagge.

Le prime corrispondono ad una sorta di fascia iper-attrezzata perpendicolare alla costa, della larghezza minima di 8 metri. Vi trovano collocazione le piccole strutture fisse o temporanee ad uso dei bagnanti

(depositi, cabine, bagni, docce, bar, ecc.) e le aree dedicate allo svago. Potendo configurarsi anche come leggeri pontili (in quanto la baia è molto protetta dalle correnti e le escursioni di marea sono minime) consentirebbero la creazione di approdi e favorirebbero gli sport acquatici. Gli *hub* sono, invece, destinati ad ospitare servizi di carattere più strutturato che richiedono un grado maggiore di sofisticazione; possono integrare l'offerta degli stabilimenti balneari come degli alberghi. Esercizi specializzati legati alla ristorazione, al benessere, al *loisir* nonché alla cultura in grado di funzionare per gran parte dell'anno e che possono godere di un affaccio privilegiato sul mare.

Le risultanti possibili combinazioni di questi 5 elementi (i.e. *organized beach*, *free-equipped beach*, *free beach*, *facilities strip* e *facilities hub*) lungo gli oltre 2 km di costa presi in esame sono state determinate incrociando le indicazioni del *masterplan* generale con quelle derivate dalla proposta elaborata per la pianificazione dello spazio marittimo della baia (Fig. 4). Si è voluto collegare, sia visivamente che funzionalmente, le destinazioni d'uso del litorale alle attività turistiche e ricreative previste a mare (zone di transito e ormeggio, campi boe, aree per immersione, balneazione, attività ricreative sull'acqua, ecc.) evitando interferenze: organizzando i punti di ingresso e uscita per le attività sportive in corrispondenza delle *strip*, mentre le fermate del metrò via mare presso gli *hub*.

Ciò ha ridotto ulteriormente i gradi di libertà per definire la sequenza dei vari tipi di spiaggia, ma senza dubbio ha aumentato il potenziale di sviluppo dei servizi ed arricchito il programma funzionale della spiaggia. La proposta per Valona mutua dall'esperienza di Cattolica l'idea di lungomare come volano per dare impulso alla programmazione e all'integrazione di servizi rivolti sia al turismo che alla città. Nei due casi, con diverse strategie e in contesti differenti, il progetto si occupa di sviluppare una struttura urbana in grado di ospitare servizi di maggiore dimensione, specializzazione e qualità.

Infrastrutture puntuali e reti alternative di mobilità: dal caso applicativo di Gabicce Mare alla proposta per la Riviera albanese

Con le proposte per Gabicce e la Riviera sud dell'Albania, l'attenzione di questo contributo si sposta dal tema dei servizi a quello delle infrastrutture, per esaminare come insieme contribuiscano a indirizzare la vocazione turistica di un territorio.

Lo studio per la riconversione funzionale del pontile Mississippi di Gabicce ha richiesto un ragionamento sia a scala urbana che sovra-comunale portando all'ipotesi di collegare, attraverso la mobilità via mare, questa struttura ad un sistema più ampio composto da altri punti di interesse sulla costa. La stessa idea di accessibilità è stata proposta per la Riviera albanese e utilizzata come dispositivo strategico per gerarchizzare i flussi di visitatori verso le sue spiagge, controllarne l'affollamento e gli usi.

I due progetti partono da presupposti e scale diverse per definire entrambi specifici criteri di relazione tra servizi ed infrastrutture.

Il Mississippi, ideato alla fine degli anni '50, era un Ristorante Bar Night Club (o Dancing) punto di riferimento della vita mondana e turistica della Riviera Romagnola soprattutto negli anni '60. Dopo qualche decennio di conduzioni "sfortunate", la struttura di proprietà del demanio ha chiuso ed è passata in gestione all'Amministrazione del Comune di Gabicce Mare; questo ha commissionato (attraverso la società partecipata S.I.S. Spa) a *Sealine* di definire possibili scenari per un suo riutilizzo e per la riqualificazione del lungomare. La piattaforma e il pontile del Mississippi, in posizione quasi baricentrica rispetto al lungomare cittadino, marciano in qualche modo una sorta di anomalia nel paesaggio ripetitivo e nella topografia piatta e costante di questo tratto settentrionale di costa adriatica. Poco oltre, infatti, emerge il promontorio di Gabicce Monte caratterizzato da coste alte e rocciose, la spiaggia si restringe costretta tra il mare e la paleo-falesia costiera. Tutto si comprime: alberghi, strade, passeggiata lungomare e stabilimenti balneari. Il Mississippi sembra voler uscire da questa logica con un tentativo di guadagnare spazio e un punto di vista privilegiato, differente, sulla costa.

Una presenza forte che conserva una sua aura, a prescindere dalla funzione che assume, e perciò ben si presterebbe ad un uso plurale, dove far coesistere attività differenti anche mutevoli nel tempo.

Oltre la spiaggia, gli spazi sempre più compressi rendono particolarmente difficile intervenire in modo unitario su percorsi e strutture turistiche. Per questa ragione, azioni veramente incisive possono essere attuate solo puntualmente replicando, secondo diverse modalità, la logica dell'aggregatore di servizi. Si è quindi deciso di accelerare il processo di potenziamento del lungomare basandosi sull'introduzione di ulteriori elementi catalizzatori collocati in zone nodali della costa che con il Mississippi creassero una rete di spazi riconoscibili a scala urbana e in grado di assolvere due funzioni principali (Fig. 5):

- migliorare qualità e offerta dei servizi alloggiando, al contempo, funzioni pubbliche permanenti e spazi tematizzabili a disposizione delle strutture turistiche (come stabilimenti, alberghi, ecc.);
- connettere zone della città e del territorio attualmente slegate fra loro operando come polarità di una rete multi-modale di percorsi pedonali, ciclabili e via mare.

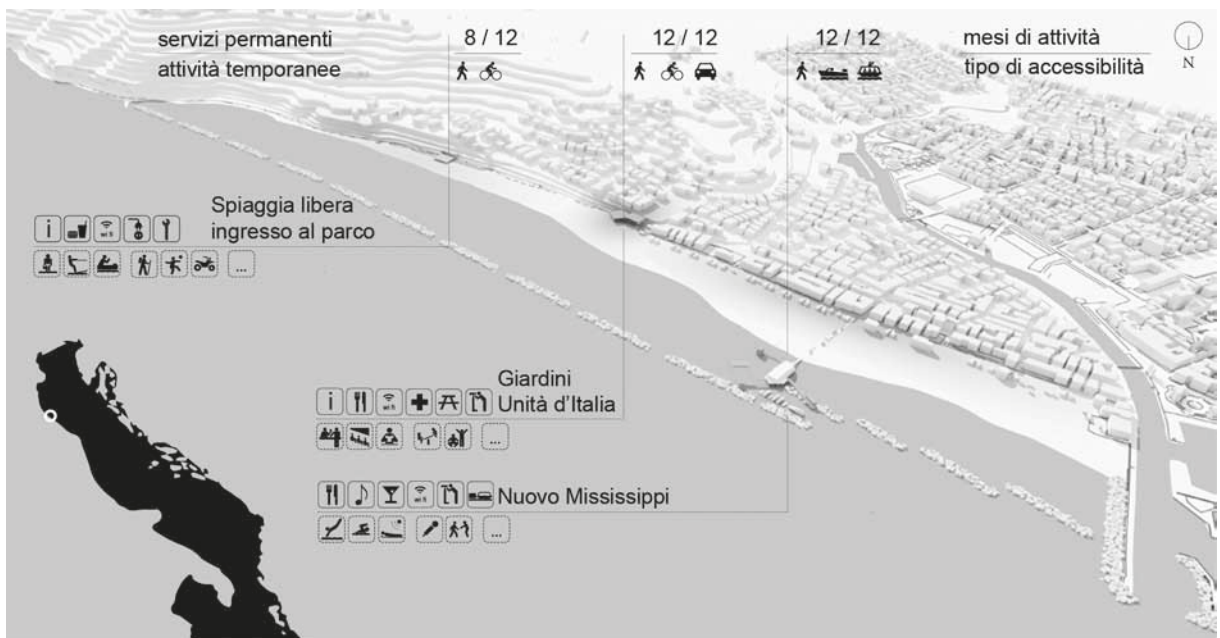


Figura 5. Veduta complessiva della proposta per Gabicce.

Un mix di infrastruttura e servizi il cui scopo è quello di unificare l'esperienza urbana sia scandendo i percorsi esistenti paralleli alla costa, che introducendo la possibilità di nuove connessioni trasversali dal mare, dal lungofiume e verso il centro città.

Il primo di questi contenitori, in corrispondenza della spiaggia libera di levante, fornisce attrezzature alla balneazione e una serie di dotazioni specifiche legate alla sua funzione di nuovo ingresso ai sentieri del Promontorio e del Parco Naturale del Monte San Bartolo.

Il secondo intervento, presso i Giardini Unità d'Italia, è volto a risolvere il salto di quota tra la spiaggia e l'area più panoramica della città, caratterizzandone l'uso con spazi culturali e per eventi.

Infine il Mississippi (Fig. 6), che si configura come una nuova porta di accesso alla città dal mare e che diventa una sorta di supporto a cui agganciare ulteriori strutture temporanee e permanenti a servizio della balneazione e della mobilità. Si tratta di piattaforme, attrezzature, pontili e piccoli volumi dalle finalità diverse specializzati nell'incrementare le prestazioni dell'edificio rendendolo fruibile tutto l'anno e capaci di parzializzarne gli spazi come la gestione.

In questo modo sarà possibile prevedere un uso costante della struttura senza impegnare necessariamente tutti gli ambienti. Alcuni elementi, come la piscina-solarium galleggiante, possono essere aggiunti solo in estate a servizio della balneazione andando ad ampliare l'offerta degli stabilimenti su questo tratto di lungomare. Il molo galleggiante a ridosso della scogliera esistente, fornendo un approdo protetto per imbarcazioni a basso pescaggio, farebbe del Mississippi un punto raggiungibile via mare anche con sistemi di trasporto condiviso (battelli, vaporetto, water-taxi, ecc.) gestiti da privati e attivabili nel periodo estivo a fini turistici. Un accesso alla città dal mare che diventa ancora più interessante per *bypassare* il traffico cittadino e potenziare il sistema dei parcheggi di attestamento alla città per raggiungere la spiaggia sfruttando la navigabilità del Fiume Tavollo. Un modo per aumentare le zone pedonali durante la stagione turistica e i week-end, recuperando spazi alla vita cittadina e alle attività commerciali.



Figura 6. Il progetto di riuso del Mississippi e suo ruolo nel nuovo sistema di collegamenti a scala urbana.

In questo modo, ripensando il Mississippi, si è potuta delineare una strategia a scala urbana basata sulle nodalità che ha ispirato lo studio circa la fattibilità di una rete più ampia di collegamenti via mare che comprendesse una serie di altri punti sulle coste romagnola e marchigiana.

Qui esiste, infatti, una ricca casistica di possibili interessanti approdi per imbarcazioni private e per il trasporto turistico (soprattutto nei porti e nelle darsene cittadine); a questi si sommano altri luoghi dove l'attracco è possibile, ma a cui non corrisponde un'offerta di servizi tale da renderli attrattivi a scala più ampia. Molti di questi sono frequentati dalla popolazione locale per la particolarità della posizione o la specificità dei servizi offerti, ma poco conosciuti altrove. Ancora, altri punti sul litorale sono invece attualmente irraggiungibili dal mare ma, con un minimo di infrastrutturazione, facilmente iscrivibili all'interno di una rete più vasta (Fig. 7).

In questo scenario, la costa si presenta come un contenitore unico di occasioni in cui è possibile attivare una rete di approdi intervenendo per punti secondo vari gradi di complessità e facendo fronte a diverse tematiche: visibilità, accessibilità, potenziamento o creazione di servizi e strutture. Le azioni ipotizzate vanno dal semplice recupero di strutture esistenti alla creazione ex-novo di servizi in punti strategici. Un approccio *site-specific* basato in fase preliminare su indirizzi e criteri (da fornire ad amministrazioni locali, enti pubblici e privati) circa l'adeguatezza alla rete dei luoghi prescelti considerando: impatto sul paesaggio, vicinanza ad altri punti della rete, fattibilità tecnica ed economica degli interventi.

Questa metodologia è stata successivamente utilizzata ed affinata nell'ambito del progetto *Reactive Riviera* redatto da *Sealine* in collaborazione con Metropolis e Polis University di Tirana, per indirizzare lo sviluppo turistico del tratto di costa meridionale dell'Albania tra Valona e Saranda, meglio conosciuta come Riviera albanese.

Un territorio che negli ultimi vent'anni ha visto crescere esponenzialmente il turismo interno (esclusivamente

balneare) e ha subito le prevedibili conseguenze di uno sviluppo edilizio veloce e incontrollato particolarmente sulle coste e nei centri maggiori. Soprattutto le caratteristiche morfologiche e lo scarso livello di infrastrutture ne hanno però in gran parte preservato il paesaggio.







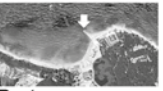




















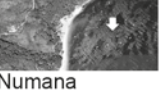
azioni	casi			linee guida
   	 Ravenna	 Vallugola	 Portonovo	Interventi legati alla maggiore segnalazione dei luoghi o alla loro valorizzazione mediante inserimento all'interno di reti tematiche.
   	 Senigallia	 Gabicce Mare	 Rimini	Interventi minimi legati all'accessibilità di strutture esistenti, ben conosciute ed in gran parte già funzionanti o facilmente riattivabili.
   	 Rimini	 Conero	 Ravenna	Interventi legati all'accessibilità di strutture esistenti, già attrattive per posizione, mediante loro riconversione in servizi turistici.
   	 Porto San Giorgio	 Pesaro	 Numana	Interventi mirati alla creazione di dispositivi ricettivo-turistici che richiedano la presenza di ulteriori servizi per valorizzare il rapporto con il mare.

Figura 7. Linee guida strategiche per l'attivazione di un network di approdi a scala territoriale.

Nel panorama mediterraneo è senza dubbio una delle mete turistiche emergenti e, potenzialmente, dalle prospettive di crescita più interessanti in termini di presenze dall'estero.

Sulla base di questi presupposti, il Governo ha promosso una serie di iniziative per individuare un modello di crescita sostenibile che bilanciassero ricadute economiche e ambientali.

Il lavoro di *Sealine* è partito dal confronto con altri territori che hanno subito una simile evoluzione (come ad esempio la costa Ligure di levante): da aree rurali punteggiate di piccoli borghi a zone di estrema concentrazione e affollamento stagionale. Questo ha portato a individuare il tema delle infrastrutture e dei trasporti come l'elemento essenziale e in prospettiva più problematico da gestire; quello su cui operare per indirizzare il processo di transizione turistica verso un sistema policentrico bilanciato e allo stesso tempo reattivo alle mutazioni degli scenari turistici internazionali.

L'analisi delle criticità, delle ambizioni e delle potenzialità del tessuto economico locale ha portato a concentrarsi in particolare su una strategia immediatamente operativa, in grado di guidare in parallelo lo sviluppo delle dotazioni turistiche secondo una logica di differenziazione puntuale dell'offerta (Lang e Lobosco, 2016).

La proposta prevede di migliorare l'accessibilità al territorio attraverso l'implementazione di una rete capillare di mobilità via mare da affiancare all'esistente nonché unica strada che attualmente serve tutte le località (Fig. 8). Un sistema più leggero, economico, adattabile e velocemente realizzabile che può essere attivato con minimi interventi sugli approdi esistenti. Si configura come più flessibile ai flussi stagionali, permettendo di controllare le presenze soprattutto nelle aree più sensibili dal punto di vista ambientale come ad esempio alcune spiagge che rappresentano l'attrattiva principale del territorio. Altri punti del litorale sono ad oggi invece completamente inaccessibili: una volta messi in rete potrebbero aprire nuovi itinerari di visita, "scaricando" le destinazioni più affollate.

Il nuovo network si compone di tre tipi di collegamento che corrispondono ad altrettante modalità di visita della costa; ad essi sono stati associati, nei punti di approdo sulla spiaggia, servizi a diverso grado di sofisticazione.

Il primo e più importante livello di collegamento avviene tra le maggiori località costiere dove sono presenti

le spiagge urbane più frequentate e l'attuale situazione di parcheggi e dotazioni alla spiaggia non è adeguata per la compresenza di arrivi giornalieri numerosi e di un turismo invece più stanziale abbastanza significativo. Qui vengono ripensati i servizi lungomare e, presso le zone di approdo, previste delle aree di inter-modalità tra la strada panoramica e i collegamenti via mare, in modo da spostare una parte dell'utenza su altre spiagge altrimenti non sfruttate.

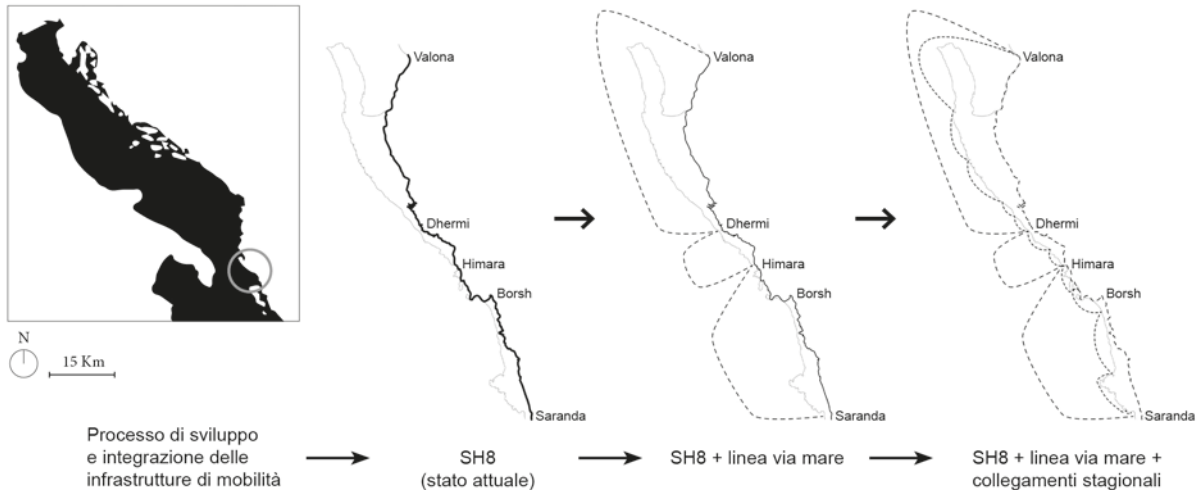


Figura 8. Diagramma dell'evoluzione del sistema di mobilità con l'integrazione dei percorsi via mare.

Il secondo livello di mobilità riguarda, infatti, il collegamento tra i centri maggiori e le spiagge "satellite" circostanti che si distinguono in due ulteriori categorie: quelle associate ai borghi minori vengono dotate di piccoli approdi, servizi minimi alla balneazione ed attività commerciali; per le spiagge più isolate e paesaggisticamente interessanti, si prevede unicamente l'accesso via mare e una permanenza al massimo giornaliera, precludendo ogni possibilità di accesso carrabile. Il servizio di collegamento potrà essere fornito stagionalmente da imbarcazioni private.

Il terzo ed ultimo livello di collegamento punta sulle imbarcazioni da diporto e studia la progressiva implementazione e realizzazione di porti a basso impatto ambientale e reversibili: i *detached ports* (i.e. "porti diffusi"), un modello di infrastrutturazione più leggera e sostenibile rispetto al classico *marina*, costituito da campi boe in acqua con a supporto servizi minimi sulla terraferma. Per definire la localizzazione e il dimensionamento di tali strutture è stato condotto uno studio delle condizioni meteo-marine del litorale, che ha permesso poi di identificare le soluzioni più appropriate rispetto la morfologia costiera e la tipologia dei fondali.

La proposta, sviluppata in parallelo al sistema di mobilità via mare, individua poi una serie di interventi sull'entroterra per lo sviluppo di una ricettività alternativa agli alberghi o alle seconde case, come ad esempio campeggi ed ostelli. O ancora, servizi destinati ad ospitare attività ricreative, culturali e favorire la pratica sportiva assieme alla scoperta del territorio.

In generale, la proposta punta a definire una strategia d'uso del territorio e delle spiagge che determini una vocazione differente delle diverse destinazioni a seconda del tipo di accessibilità; al contempo, mira a preservare il valore paesaggistico di un litorale ancora non compromesso dall'edificazione o da grandi infrastrutture costiere. A fronte di un sviluppo turistico spesso repentino e difficilmente controllabile in contesti emergenti come questo, il fattore tempo diventa fondamentale: una soluzione subito operativa, attivabile in tempi brevi con investimenti contenuti e strutture in gran parte reversibili, si presta più di altre a indirizzare fin da subito la crescita turistica su scenari di sviluppo sostenibile (Fig. 9).

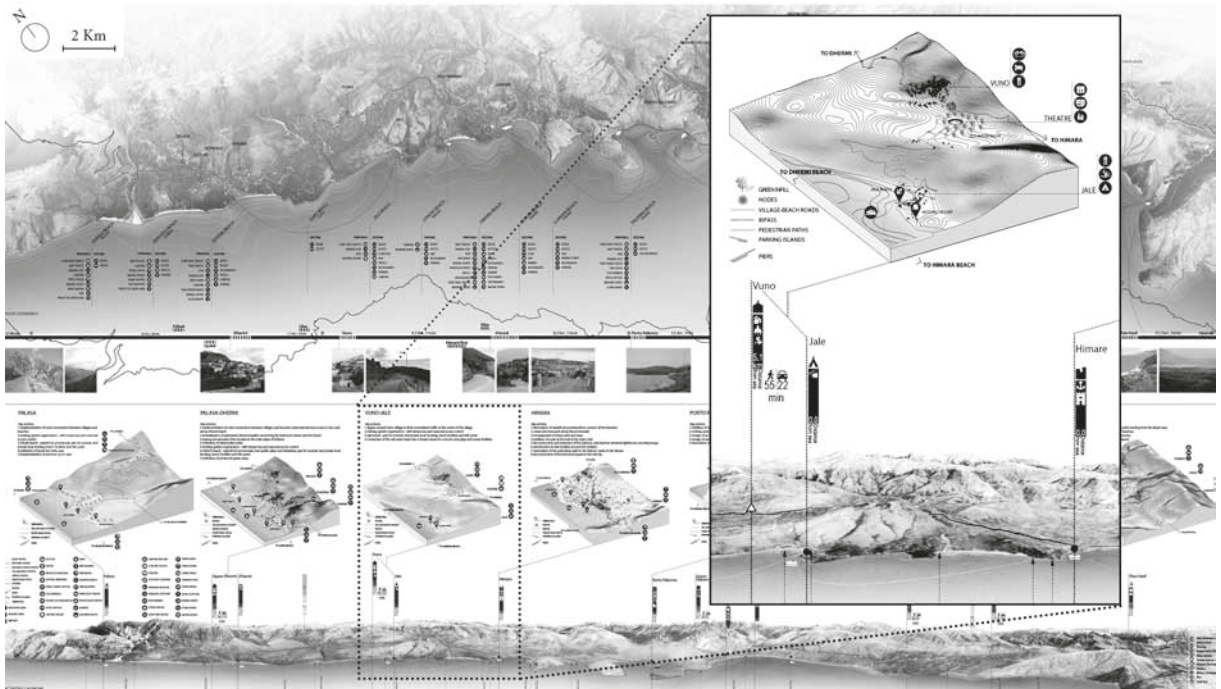


Figura 9. Tavola di progetto generale della proposta 'Reactive Riviera' (Sealine e Metropolis).

Il progetto *Reactive Riviera*, così come quello per Gabicce, partendo da presupposti diversi individuano nella mobilità il *driver* per mettere a sistema le risorse territoriali e determinare puntualmente il livello e la tipologia dei servizi che si propongono al turista.

Entrambe le proposte richiedono però un approccio integrato alla *governance* degli scenari di sviluppo, un regia a scala vasta che consenta di superare le limitate logiche locali per fare rete e rivolgersi a un mercato sempre più vasto e competitivo (Emanuelli, Lobosco, 2015).

Conclusioni

Il presente contributo dimostra come la comparazione tra esperienze progettuali in contesti turistici consolidati ed emergenti possa contribuire all'individuazione di strategie più efficaci di gestione delle ricadute fisiche del fenomeno turistico.

Il primo caso studio ha trattato il tema del lungomare come aggregatore di servizi indagando come questo dispositivo, in situazioni urbane diverse, possa contribuire a generare un nuovo tipo di spazio pubblico, in grado di organizzare al contempo le funzioni e gli usi della spiaggia. È stata sottolineata l'importanza di coinvolgere e integrare le strutture turistiche nella trasformazione urbana evitando lo scollamento tra queste e il resto della città. È stato messo in evidenza come un progetto unitario e coordinato possa supportare forme di gestione più efficienti per aumentare la qualità dei servizi, la loro capacità di aggiornare l'offerta turistica e prostrarla nel tempo.

Le ricadute di tali esperienze in ambito europeo sono tanto più significative se si considerano, ad esempio, le direttive comunitarie in materia di libera concorrenza nel mercato unico, in particolare circa l'assegnazione competitiva delle concessioni demaniali (direttiva 2006/123/CE). In questo quadro la definizione di una visione unitaria del lungomare è assolutamente necessaria da un lato per attrarre gli investimenti e dall'altro per determinare il modello di sviluppo verso il quale tendere.

Nel secondo caso abbiamo analizzato il tema dell'accessibilità come fattore chiave per indirizzare la vocazione

turistica di un territorio e bilanciare i flussi turistici tra le sue zone. I due esempi messi a confronto ne chiariscono le potenzialità sia in un contesto che necessità di rinnovamento, che in un'area per cui tutto è ancora da fare. La logica che guida entrambe le proposte è spostare l'infrastrutturazione legata alla mobilità sul mare definendo un sistema più leggero, economico e adattabile.

La creazione di reti locali per gestire i flussi e distribuire i turisti può essere inscritta in una più ampia programmazione che a livello europeo chiede alle regioni (ad esempio dell'area Adriatico-Ionica) di individuare nuovi itinerari di fruizione turistica transnazionali. Il potenziamento di sistemi locali è dunque essenziale per massimizzare e sfruttare le ricadute di tali operazioni a scala più vasta.

Lavorando su alcune invarianti come i servizi, l'accessibilità e le soglie di sostenibilità dei flussi di visitatori è possibile determinare un approccio valido sia in condizioni di stallo del modello ricettivo (i.e. la Riviera romagnola), che in condizioni di estrema incertezza e dinamicità (i.e. la Riviera albanese).

Le ricerche e gli studi presentati in questo contributo fanno riferimento alla specifica area geografica Adriatico-ionica, esemplare per il tipo di territori coinvolti. Come parte del progetto T-Atlas, queste indagini contribuiscono a delineare un panorama di azioni e soluzioni volte a iscrivere la pianificazione locale in più complesse ed estese dinamiche globali, proprie del fenomeno turistico.

Se la comparazione tra destinazioni emergenti e consolidate è dunque utile dal punto di vista metodologico - per capire le implicazioni di alcune scelte strategiche in situazioni diverse e trarne insegnamento -, allo stesso tempo mette in luce una considerazione di fondo valida a prescindere dal contesto.

Uno dei risultati fino ad ora più evidenti della costruzione del T-Atlas è, infatti, la constatazione che ogni territorio turistico, a prescindere dal suo grado di maturità, è infine un territorio *in transizione*.

Riteniamo che su questa consapevolezza si debbano misurare le proposte di sviluppo locale; che sia importante lasciare ampi margini di libertà e progettare sistemi il più possibile adattabili, pur definendo in maniera chiara lo scenario urbano, paesaggistico e ambientale all'interno del quale iscriverli.

Bibliografia

- Dallari F., 2007, *Distretti turistici tra sviluppo locale e cooperazione interregionale*. In: Geografia del turismo. McGraw-Hill, Milano. pp.195-215.
- Emanuelli L., 2016, *Rivieras*. In: Albanian Riviera. An alternative model of Progress and Development for a Next Generation Albania. Botime Pegi, Tirana. pp. 26-29.
- Emanuelli L., 2010, *Dossier - Sviluppo della costa. Sealine*. Paesaggio Urbano, 1: I-XXX.
- Emanuelli L., Di Giulio R., 2010. *Speciale Sealine Brindisi*. Paesaggio Urbano, 5. pp. 75-90.
- Emanuelli L., Lobosco G., 2016. *hyperNatural Vlora*. In: Albanian Riviera. An alternative model of Progress and Development for a Next Generation Albania. Botime Pegi, Tirana. pp.40-43.
- Emanuelli L., Lobosco G., 2015. *Infrastrutture e turismo: nuove relazioni e strategie di riconversione*. Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU. Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive. Venezia. pp.1572-1579.
- Goula M., Spanou I., Perez Rimpler P., 2012. *Tour-scapes or how to convert mature tourism destinations to complex sustainable landscapes: the strategy of the "second coast"*. Atti 6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): TOURBANISM, Barcelona. pp. 1-10.
- Guri, A., 2016, *The role of sustainable tourism in the economic development of Vlora District*. European Journal of Research and Reflection in Management Sciences, 4(4): 53-62.
- Hall C. M., 1994, *Tourism and politics: policy, power and place*. Wiley, USA..248 pp.
- Hall C. M., 2010, *Crisis events in tourism: subjects of crisis in tourism*. Current issues in Tourism, 13(5): 401-417.
- Lang T., Lobosco G., 2016. *Slow road to Butrinti. Time-based reflections for an emerging touristic territory*. In: Albanian Riviera. An alternative model of Progress and Development for a Next Generation Albania. Botime Pegi, Tirana. pp. 142-153.

- Lenzholzer S., Duchhart I., Koh J., 2013. *Research through designing in landscape architecture*. Landscape and Urban Planning. 113: 120-127.
- Lobosco G., 2010, *Hotels e spiagge*. Paesaggio Urbano, 1: XX-XXV.
- Martí Manrique P., 2014, *La estrategia de la segunda costa en la Costa del Sol Occidental: hacia un nuevo modelo de ordenación territorial del espacio turístico*. Atti VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Barcelona-Bogotá.
- Mathieson A., Wall G., 1982. *Tourism, economic, physical and social impacts*. Longman, University of Michigan. 208 pp.
- Nepavishta F., Meniku J., Devetakovic M., 2014. *Waterfront regeneration through PPPs: The case of Vlora, Albania*. Atti X International Miklós Iványi PhD & DLA Symposium Architectural, Engineering and Information Sciences. Pécs.
- Pié i Ninot R, Rosa Jiménez C. J., 2013. *Turismo líquido*. Universitat Politècnica de Catalunya, Iniciativa Digital, Barcellona. 372 pp.
- Racine P., 1980, *Mission impossible? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Midi libre, Montpellier. 293 pp.
- Ryan C., 1991, *Recreational tourism: A social science perspective*. Routledge, Londra. 227 pp.
- Savelli A., 2001, *La complessità come attrazione turistica: una ricerca sulla riviera adriatica dell'Emilia-Romagna*. Sociologia urbana e rurale. 5: 1000-1024.
- Shaw G., Williams A. M., 1994. *Critical issues in tourism: a geographical perspective*. Wiley-Blackwell, USA. 392 pp.
- Sönmez S. F, Graefe A. R., 1998. *Influence of terrorism risk on foreign tourism decisions*. Annals of Tourism Research. 25(1): 112-144.
- WTTC, 2015, *Travel & Tourism Economic Impact 2015*. WTTC Annual Report, Londra. 20 pp.

Ricevuto il 07/09/2016; accettato 23/03/2017

