

(IN)SOSTENIBILITÀ TURISTICA: UNA PROPOSTA PER PIANIFICARE LO  
SVILUPPO TURISTICO A NAPOLI

Rosa Anna LA ROCCA<sup>1</sup>

1 Università degli Studi di Napoli Federico II, Facoltà d'Ingegneria, piazzale V. Tecchio, 80, 80125  
NAPOLI, [larocca@unina.it](mailto:larocca@unina.it)

**SOMMARIO**

Il turismo non è solo un fattore di sviluppo ma anche una componente di squilibrio se si considerano gli effetti che lo sviluppo turistico ha provocato talvolta trasformando radicalmente i territori, negli assetti fisici e nelle organizzazioni funzionali. L'ambiguità del fenomeno turistico consiste proprio nella sua duplice valenza di essere da un lato produttore di benefici economici, dall'altro consumatore di risorse, spazi e servizi in maniera non sempre compatibile con la capacità di carico del sistema sul quale insiste. Se il sistema presenta già squilibri interni, il turismo "fa problema" e necessita di adeguati provvedimenti finalizzati alla riduzione degli effetti negativi derivanti da un eccesso di carico.

Sulla scorta di tali considerazioni, in questo studio si propone un approccio al turismo, inteso come fenomeno urbano, con l'obiettivo di individuare condizioni di equilibrio compatibile tra la domanda (di servizi) generata dall'attività turistica e l'offerta (di risorse) presente sul territorio. La convinzione che condizioni di equilibrio siano perseguibili attraverso una razionalizzazione degli elementi dell'offerta ha condotto all'elaborazione di uno schema di sviluppo turisticamente orientato sperimentato sul territorio urbano di Napoli. Tale schema rappresenta anche il principale risultato sinora conseguito.

Lavoro svolto da indicare solo se strettamente necessario

## **1. IL FENOMENO TURISMO**

Ai suoi esordi, il turismo è un'attività praticata da una ristretta cerchia di popolazione appartenente ai ceti più abbienti, per assumere, nel corso degli anni, soprattutto nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale, dimensioni associabili ad un fenomeno che interessa tutti i livelli sociali ed un numero crescente di città.

Nell'attuale scenario dell'economia, del nostro Paese e non solo, il turismo rappresenta uno dei settori di punta sui quali investire. Già nel 1997, le Nazioni Unite nel Rapporto Annuale sul Turismo avevano previsto che la "industria turistica" avrebbe superato per produttività quella automobilistica, siderurgica e petrolifera, imponendosi, insieme alla produzione dell'informatica e delle telecomunicazioni, come settore trainante dell'economia e dello sviluppo. Tale consapevolezza ha spinto molti paesi ad investire nel settore proponendo le proprie risorse (artistiche, ambientali, paesaggistiche, culturali, climatiche, gastronomiche, ecc.) ad una domanda che diventa sempre più consistente e, soprattutto, sempre più diversificata. L'attuale diffusione supera qualsiasi previsione: l'industria del turismo, infatti, ha raggiunto dimensioni impensabili solo fino a qualche tempo fa; si stima che a fare turismo siano oltre due miliardi di persone e che di queste almeno un terzo valichi annualmente i confini del proprio paese. Questa circostanza, in parte, deriva da un sostanziale mutamento dell'organizzazione dell'odierno sistema societario nel quale la rivalutazione del tempo libero fa del turismo una delle principali attività, unitamente a quella lavorativa e produttiva.

A livello sociale, infatti, i rapporti individuali non coinvolgono più esclusivamente la sfera lavorativa, ma si rafforzano e si sviluppano sempre più in riferimento all'utilizzo del tempo libero. Ciò è tanto più vero se si considera che nella città gli spazi della produttività e quelli del turismo sono sempre più difficilmente distinguibili. A tal proposito, gli studiosi del fenomeno sostengono che la definizione di "località turistica" abbia perso pregnanza in ragione del fatto che tutti i luoghi sono divenuti mete possibili di turismo (Amendola, 1999). Nel nuovo modello turistico, dunque, non ci sono aree circoscritte ma qualsiasi area è potenzialmente uno "spazio turistico". La caratteristica saliente del turismo contemporaneo sembra essere proprio la non differenziazione tra i settori coinvolti (economico, sociale, produttivo, culturale, ecc.) anche a livello territoriale.

In questo nuovo scenario, l'oggetto del desiderio che è alla base dell'attività turistica (ciò che spinge a fare turismo) è sostanzialmente la possibilità di partecipare ad un evento e/o visitare un luogo in qualche modo unico, meglio se reso visibile attraverso strumenti medialti che lo rendano ancor più desiderabile. A voler estremizzare si può condividere l'affermazione secondo la quale alla base del movimento turistico "di massa" vi sia certamente il desiderio di evasione, di riposo, di novità, ma la spinta motivazionale è essenzialmente legata all'atto di

andare, di vedere, di “consumare” che, spesso, è ben più importante del “dove andare” (Dall’Ara, 1985).

È evidente che la complessità del fenomeno non possa essere così semplicisticamente ridotta, ma è pur vero che la crescita esponenziale di flussi turistici che invadono città e territori con spiccate vocazioni turistiche deve far riflettere sulle possibilità di gestire il fenomeno attraverso strumenti di governo flessibili finalizzati a ridurre gli effetti negativi che tale fenomeno è in grado di generare.

Il turismo, infatti, è fenomeno complesso caratterizzato da una duplice valenza: da un lato fonte di guadagno e di occupazione, dall’altro generatore di impatti negativi che incidono sui livelli di vivibilità urbana, imponendo modificazioni radicali nell’organizzazione stessa delle città. Se ben gestito, però, questo fenomeno, che si trasforma e si globalizza in maniera molto rapida, può rivelarsi come uno dei principali fattori di sviluppo, anche in termini di tutela e di valorizzazione delle risorse ambientali di un territorio, ispirati a principi di sostenibilità.

## **2. TURISMO E SOSTENIBILITÀ**

La consapevolezza che le dimensioni del fenomeno turistico potessero dar luogo ad effetti negativi sia sull’ambiente, sia sulle comunità locali comincia a diffondersi soltanto negli anni Novanta, quando all’approccio economico classico –basato sulla logica del profitto derivante dallo sviluppo del turismo– si affianca una visione “ambientalista” che introduce, invece, all’ampia problematica della sostenibilità dello sviluppo anche in riferimento all’uso turistico di un territorio e delle sue risorse.

È ormai noto che la prima ufficiale definizione di sviluppo sostenibile è contenuta nel Rapporto della Commissione Mondiale per lo sviluppo e per l’Ambiente (istituita dall’ONU nel 1983) conosciuto come *Rapporto Brundtland*, presentato nel 1987, con il quale la “questione ambientale” diventa, di fatto, un tema politico prioritario e mette in discussione i tradizionali modelli di sviluppo basati sulla superiorità dell’uomo rispetto alla natura.

I principi della sostenibilità vengono estesi anche all’industria turistica già nel 1988, quando la World Tourism Organization (WTO) fornisce la prima interpretazione di sviluppo sostenibile applicato al turismo affermando che *“lo sviluppo sostenibile del turismo va incontro ai bisogni attuali dei turisti e delle aree ospitanti prevedendo e accrescendo le opportunità per il futuro. Esso deve essere il principio guida per una gestione delle risorse tale che le esigenze economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte preservando l’integrità culturale, gli equilibri fondamentali della natura, la biodiversità, i sistemi di vita dell’area in questione. I prodotti turistici sostenibili agiscono in armonia con l’ambiente, la comunità e le culture locali, in modo tale che siano beneficiari e non vittime dello sviluppo turistico”* (WTO, 1988).

La consapevolezza che esiste un impatto, tra l'altro considerevole, delle attività turistiche sull'ambiente e che tale impatto debba essere necessariamente controllato e mitigato attraverso opportuni strumenti diventa, a partire dagli anni Novanta, uno degli obiettivi cardine delle politiche governative, a tutti i livelli.

Il Vertice UNCED su "Ambiente e Sviluppo" tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992 sancisce definitivamente, a livello mondiale, l'impegno da parte degli Stati a conservare, tutelare e ripristinare la salute e l'integrità dell'ecosistema terrestre.

È il riconoscimento ufficiale che le problematiche ambientali debbano essere affrontate in maniera universale, con il coinvolgimento di tutti gli Stati presenti che sottoscrivono l'Agenda 21, nella quale sono contenuti i principi per lo sviluppo sostenibile e la protezione ambientale, la cui finalità sostanzialmente risiede nel voler introdurre i concetti di rispetto dell'ambiente e di equità sociale all'interno di programmi e politiche già esistenti, piuttosto che produrre una nuova serie di politiche settoriali.

L'aver introdotto il livello locale, approfondendolo, in uno dei quaranta capitoli di cui si compone l'Agenda, rappresenta sicuramente un fattore d'innovazione. È la prima volta che in un ambito così ampio ed ufficiale si riconosce la necessità di un coinvolgimento del livello locale al fine di dare concretezza a programmi, progetti, politiche e piani. Viene fissato, inoltre, un termine temporale (il 1996) entro il quale realizzare il consenso da parte della collettività sul documento programmatico inerente lo sviluppo sostenibile a livello locale (Agenda 21 Locale).

La risposta europea alle problematiche suscitate dalla Conferenza mondiale è l'approvazione del Quinto Piano d'Azione Ambientale contenente il "Programma della Comunità Europea di politiche ed azioni per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile" per il periodo 1993 - 1999. L'obiettivo primario di questo documento è la trasformazione dei modelli di crescita basata sulla responsabilizzazione dei decisori politici e dei gruppi sociali anche attraverso incentivi volti a premiare decisioni e comportamenti rispettosi dell'ambiente.

Preso atto della cattiva gestione delle risorse e dell'abuso sino ad allora operato, nel programma vengono indicati alcuni campi d'azione prioritari, tra questi:

- gestione sostenibile delle risorse naturali (acqua, suolo, aree naturali, zone costiere);
- controllo integrato dell'inquinamento e prevenzione dei rifiuti;
- riduzione del consumo di energia non recuperabile;
- migliore gestione della mobilità e ottimizzazione della qualità ambientale nelle aree urbane;
- protezione della salute e della sicurezza pubblica con particolare attenzione all'inquinamento industriale, alla protezione delle radiazioni, alla sicurezza nucleare.

I settori d'intervento indicati all'interno del documento sono cinque industria manifatturiera, energia, trasporti, agricoltura e turismo che *"se adeguatamente pianificato e controllato, può senz'altro favorire lo sviluppo regionale e la protezione dell'ambiente"*. Considerato come

elemento fondamentale per la vita economica dell'Unione, dunque, il turismo deve essere indirizzato verso il rispetto e la cura dell'ambiente affinché possa essere durevole e sostenibile.

Il punto di equilibrio viene indicato nella convergenza tra lo sviluppo del turismo, lo sviluppo delle aree di destinazione dei flussi turistici e la protezione ambientale. In questa prospettiva gli attori coinvolti appartengono sia alla sfera pubblica (Stati membri dell'Unione, amministrazioni regionali e locali) che a quella privata (operatori del settore turistico e turisti stessi) e sono chiamati ad intervenire, proponendo un'attenta gestione delle risorse naturali e culturali.

Le azioni che il piano intende mettere in campo per la realizzazione degli obiettivi di sostenibilità enunciati prevedono interventi sia sulla domanda che sull'offerta turistica; in particolare si propone di:

- diversificare le attività turistiche;
- gestire il turismo di massa;
- incoraggiare forme alternative di turismo;
- migliorare la qualità dei servizi turistici;
- perfezionare la gestione e le infrastrutture di accoglienza;
- ottimizzare la comunicazione tra operatori, amministratori e residenti.

A queste azioni si accompagna necessariamente la costruzione di una coscienza comune del valore inestimabile delle risorse e della necessità di preservarle anche alle generazioni future; a tal fine il piano prevede azioni in grado di modificare, migliorandoli, i comportamenti dei turisti (rispetto dell'ambiente naturale; scelta di mezzi di trasporto; diversificazione del periodo di ferie, ecc.).

L'interdipendenza tra turismo ed ambiente diviene sempre più stretta in considerazione anche dell'affermarsi di un principio basilare secondo il quale si riconosce che l'ambiente –inteso come insieme di fattori (naturali, antropici, economici, sociali, culturali, storici, architettonici, infrastrutturali) che connotano una località turistica– rappresenta il motore dell'attività turistica.

In tale visione, la qualità ambientale diventa un fattore competitivo dell'offerta turistica, in mancanza l'attività turistica è destinata ad un immediato declino.

Riconosciuto questo principio basilare, dal 1992 in poi è un susseguirsi di documenti ufficiali che suggeriscono norme e codici comportamentali per un "turismo sostenibile", inteso come unica forma di turismo attualmente possibile.

Nel 1995, viene tenuta a Lanzarote (isole Canarie - Spagna) la prima Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile che si conclude con la messa a punto della *Carta per un Turismo Sostenibile*. Nei diciotto punti di cui questo documento si compone si sancisce definitivamente il ruolo attivo che il turismo può assumere in un processo di sviluppo che deve necessariamente essere compatibile con la natura delle comunità e dei luoghi di

destinazione turistica. Al documento è allegato il *Piano di Azione del Turismo Sostenibile*, che costituisce parte integrante della Carta, dove si propongono gli indirizzi da seguire per “*l’integrazione del turismo in una strategia di sviluppo sostenibile*”.

Nello stesso anno, sull’onda e per gli effetti suscitati dalla Dichiarazione di Rio, il World Tourism and Travel Council, la World Tourism Organization e l’Earth Council stilano la “*Agenda 21 per l’industria del turismo verso uno sviluppo sostenibile*”. Nel documento si stabiliscono alcuni principi ai quali il turismo deve rispondere al fine di preservare gli ecosistemi terrestri e sostenere «*l’identità, la cultura e gli interessi della popolazione locale*» (WTTC; OMT; EC; 1995).

La Conferenza mondiale di Rio, dunque, ha rappresentato solo l’inizio di una lunga serie di incontri tesi a fornire una presa comune di coscienza sulla necessità di tutelare l’ambiente naturale, sociale, economico e culturale in cui viviamo.

Il Vertice Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (SMDD), tenutosi a Johannesburg tra agosto e settembre 2002 rappresenta un’ulteriore tappa del percorso verso la sostenibilità. Nel documento finale, prodotto e sottoscritto da tutti gli Stati presenti, si ribadisce (art. 41 del Piano d’Azione) l’intento di promuovere il turismo sostenibile individuando nell’*ecoturismo* un fattore in grado di contribuire alla riduzione della povertà e alla protezione dell’ambiente, soprattutto negli ecosistemi fragili (aree protette, riserve naturali e marine, ecc.).

L’istituzione, da parte delle Nazioni Unite, dell’anno 2002 come *International Year of Ecotourism* (IYE 2002) sottende l’attenzione riposta in questa nuova forma di turismo. Nel documento conclusivo del *World Ecotourism Summit* (Quebec, Canada, Maggio 2002), infatti, i partecipanti chiedono che durante il SMDD sia accordata un’attenzione prioritaria al turismo sostenibile e all’ecoturismo in particolare, riconoscendogli le seguenti caratteristiche:

- contribuisce attivamente alla protezione del patrimonio naturale e culturale;
- include le comunità indigene e locali nell’attuazione, nella pianificazione e nello sviluppo, contribuendo al loro benessere;
- stimola i visitatori all’interpretazione del patrimonio culturale e naturale;
- si presta, meglio che altre forme di turismo, alla pratica del viaggio individuale o per piccoli gruppi.

La promozione da parte di organismi, governativi e non, di questa modalità turistica, per quanto rispettosa della natura e delle culture locali, non ha mancato di suscitare polemiche e preoccupazioni legate al fatto che la sua rapida diffusione potrebbe essere convertita in un veicolo di marketing con effetti scarsamente controllabili e certamente non positivi.

D’altra parte, discernere dalla logica del profitto economico per quanto concerne il settore turistico è cosa non facile e non è certo l’uso (e talvolta l’abuso) del termine sostenibile che può attenuare gli effetti dirompenti del fenomeno sull’ambiente.

L’applicazione del concetto di sostenibilità al turismo, però, ha evidenziato come questo fenomeno sia profondamente interagente con le componenti del sistema economico, sociale e

culturale. A questo tipo d'impostazione va il merito di aver fornito l'input per una pianificazione del turismo *integrato* con le capacità del contesto in cui si sviluppa.

Il concetto di "sviluppo turistico integrato" è stato oggetto di attenzione anche da parte della comunità scientifica che ne ha sottolineato gli aspetti comuni al tema della sostenibilità dello sviluppo, non mancando di sottolineare come questa sia stata talvolta definita in maniera troppo generalizzata. Questa condizione ha dettato la necessità di una rivisitazione del concetto di sostenibilità alla luce dei limiti imposti dall'attuale concezione di sviluppo, ancora troppo in contrasto con le condizioni dell'ambiente, fonte primaria di energia e di materia. I modelli di sviluppo e di consumo attuali, infatti non possiedono alcuna parvenza di sostenibilità, né tanto meno sembrano volersene preoccupare, valga per tutti il caso della mancata ratificazione degli Stati Uniti al protocollo di Kyoto (Bettini et al., 2001).

### **3. UN FENOMENO DA GOVERNARE E PIANIFICARE**

L'attività turistica possiede un'elevata valenza territoriale tanto da poter modificare l'aspetto e i meccanismi organizzativi dei territori nei quali si diffonde.

I numerosi "codici comportamentali" prodotti a seguito d'incontri internazionali contengono, quasi indistintamente, un messaggio di fondo basato sul timore che la crescita del turismo possa indurre alla perdita dell'identità locale e che questa eventualità debba essere necessariamente evitata attraverso azioni di sensibilizzazione della popolazione turistica (rispetto dell'ambiente naturale; riguardo della cultura e delle tradizioni locali; ecc.) nei confronti della popolazione ospitante.

Nell'analisi del fenomeno turistico, la componente sociale è certamente rilevante, come hanno dimostrato recenti filoni di studio (Minca, 1996; Nocifora, 2000) i quali, però, evidenziano gli aspetti negativi in maniera anche troppo accentuata.

Le posizioni troppo estremiste verso il turismo porterebbero, però, a conclusioni assurdamente repressive che sarebbero profondamente in contrasto con gli attuali stili di vita. L'attività turistica, infatti, è diventata molto più che un'esigenza; appartiene ormai alla sfera dei diritti e di conseguenza *"limitare o, bandire il turismo equivarrebbe a sopprimere il diritto al tempo libero (...). Invece di condannare il turismo come atto irresponsabile perpetrato dal tempo libero, sarebbe più interessante proporre di operare sulla realtà che attrae i turisti, rafforzandola e difendendola con nuovi programmi che si oppongano alla mercificazione mantenendo intatte le preziose forme produttive"* (Ingersoll, 1996).

Il fenomeno dello snaturamento dei centri storici, per esempio, ha certamente caratterizzato una prima fase dello sviluppo turistico durante la quale si è assistito ad una lenta ma graduale sostituzione delle tradizionali attività a favore di attività di servizio –prevalentemente ristorative o ricettive– più remunerative, destinate all'utenza turistica.

Per un lungo periodo, non solo in Italia, si sono favorite forme e modelli di sviluppo che nel turismo hanno individuato uno, e talvolta l'unico, uso legittimo dello spazio urbano. In questa visione, il soggetto privilegiato non è stato il cittadino –in quanto residente che esige che il sistema sia efficiente perché ne è parte e vi contribuisce– bensì il turista, che in quanto forestiero ed utente occasionale, pur contribuendo attraverso tasse indirette al funzionamento del sistema, non aveva né il tempo, né la cultura per avanzare pretese di alcun genere.

Il punto di crisi si è verificato allorché il turismo ha assunto dimensioni eccessive che hanno compromesso seriamente l'equilibrio del sistema urbano e/o territoriale di riferimento. Il turismo di massa, con il quale ormai, all'interno delle città, si è stabilita una tollerante convivenza dal fragile equilibrio, è divenuto un problema su cui interrogarsi al fine di stabilire quale sia il confine tra gli effetti benefici e gli influssi negativi derivanti dal suo sviluppo e, soprattutto, come questi si distribuiscano all'interno del sistema urbano o territoriale coinvolto.

Esistono numerosi esempi in letteratura (Corbin, 1996; Guidicini e Savelli, 1999) che insistono sulle incompatibilità tra la popolazione turistica e la popolazione residente, evidenziando come, in condizioni di sovraccarico, da parte di coloro che non lavorano direttamente nel settore, il turismo venga percepito come un ostacolo, piuttosto che come un fattore in grado di assicurare la sopravvivenza economica del sistema.

L'ambiguità del fenomeno turistico consiste proprio in questa sua duplice valenza: essere, da un lato, produttore di benefici economici, dall'altro, consumatore di risorse, spazi e servizi in maniera spesso incompatibile con la "capacità di carico" del sistema.

La prima osservazione che si può avanzare è relativa ad una delle caratteristiche più evidenti del fenomeno turistico consistente nella sua concentrazione spaziale e temporale.

È innegabile, infatti, che all'interno della città esistano delle aree nelle quali maggiormente si concentra l'affluenza turistica; è altrettanto intuitivo che tali aree coincidano spesso con i luoghi all'interno dei quali si concentrano elementi di pregio (nuclei storici, complessi monumentali, siti naturali, giardini e ville storiche, aree archeologiche, ecc.) che rappresentano, nella maggioranza dei casi, le aree più fragili del sistema, quelle, cioè, dove maggiore dovrebbe essere l'attenzione nell'uso e nella fruizione degli spazi. Normalmente, invece, tali aree sono sottoposte ad effetti di congestione per effetto della concentrazione di flussi di persone generati dalla commistione funzionale che spesso le caratterizza.

La concentrazione temporale del fenomeno comporta, nella maggior parte dei casi, un'alternanza tra periodi nei quali si verifica un eccesso di carico e "periodi morti", con conseguente sottoutilizzo di strutture, servizi e riduzione dei posti di lavoro. Va detto, però, che, se questa circostanza accomuna la gran parte delle località turistiche "di vacanza", dove la connotazione stagionale del fenomeno è molto incidente (centri balneari, località montane, ecc.) e dove il sovradimensionamento con il relativo sottoutilizzo delle attrezzature è molto evidente, non è altrettanto marcata nel caso delle "città d'arte", nelle quali la stagionalità del



turismo è molto meno pregnante e la concentrazione dei flussi è sostanzialmente scandita dal calendario scolastico o da quello delle festività nazionali. In entrambi i casi, comunque, si verifica uno scostamento del fenomeno dalla soglia ottimale di sviluppo.

In altri termini, il turismo *fa problema* quando è sottodimensionato rispetto all'offerta esistente, oppure, all'inverso, quando è eccessivo rispetto alla capacità di carico del sistema stesso.

Nell'uno o nell'altro caso si pone l'esigenza di governare i flussi turistici in maniera da ottenere il massimo risultato possibile riducendo al minimo gli impatti derivanti da uno sviluppo autonomo del fenomeno.

La questione, dunque, non deve ridursi ad un'alternativa tra due posizioni estremiste, nelle quali, rispettivamente, il turismo può essere o promosso (nel primo caso) o limitato (nel secondo caso) perché causa di squilibrio, bensì alla predisposizione di forme di governo correttive, nel primo caso, preventive, nel secondo caso, (Indovina, 1997). Sia che ci si trovi nelle condizioni di promuovere il turismo, sia, al contrario, si presenti l'eventualità in cui il turismo debba essere limitato, ciò che emerge è la necessità di predisporre adeguati metodi, strumenti o azioni per governare il fenomeno.

In altri termini, la questione che si vuole mettere in rilievo è relativa al fatto che essendo il turismo un fenomeno in continua crescita, caratterizzato da un'evoluzione rapida sostanzialmente dipendente dalle mode e dalle tendenze del mercato, in mancanza di adeguati strumenti di governo, questo fenomeno rappresenta un fattore in grado di incrinare lo stato di equilibrio delle città e dei territori sottoposti a carico turistico.

Questa posizione introduce ad un'altra considerazione basilare: per consentire un uso compatibile delle risorse e delle opportunità turistiche di un territorio è necessario conoscerne i limiti e le possibilità d'uso.

Il caso delle città d'arte rappresenta l'esempio che meglio descrive la crisi generata da un eccesso di carico. In queste città, infatti, si verifica la sovrapposizione di differenti modalità d'uso: ai flussi giornalieri generati dall'uso quotidiano della città (da parte della popolazione residente e degli utilizzatori abituali) si sovrappongono i flussi generati dall'attività turistica particolarmente intensa e, spesso, prevalente rispetto ad altre attività urbane.

La concentrazione di questi flussi in aree specifiche della città origina effetti di congestione che superano i limiti di capacità sostenibili dalle risorse presenti in tali aree. In questo caso, quando, cioè, il carico turistico oltrepassa la soglia della compatibilità, la città entra in crisi ed i livelli di vivibilità urbana decrescono rapidamente. Secondo tale visione, l'equilibrio della città risulta strettamente connesso al concetto di "capacità di carico" o "capacità portante" (carring capacity), sviluppato nell'ambito delle scienze biologiche e dell'ecologia che lo definiscono come "la quantità di biomassa che può essere sostenuta in determinate condizioni" (Odum, 1988). Tale concetto è stato successivamente sviluppato –all'interno di discipline anche radicalmente differenti tra loro– ed è stato utilizzato per indicare la soglia

oltre la quale si modificano in maniera irreversibile le condizioni iniziali di un sistema (Stern, White e Whitney, 1992; Aliberti, Solera e Tsetsi, 1994).

Riferito all'attività turistica il concetto di capacità di carico può essere espresso dall'idoneità del sistema a svolgere funzioni turistiche senza compromettere l'esercizio delle attività essenziali per la popolazione residente (Thurot, 1980; Matheson e Wall, 1982; Grasselli, 1989) o anche come il massimo numero di turisti che una località può sopportare oltre il quale si generano danni nel sistema fisico, economico e sociale (Costa e Manente, 1995).

Nei diversi ambiti il concetto di capacità di carico assume significati e caratteristiche specifiche; così è possibile distinguere, in maniera generale e certamente non esaustiva ma sufficientemente condivisibile:

- capacità di carico fisica intesa come il limite oltre il quale l'ambiente e/o le risorse di una destinazione turistica risultano danneggiati;
- capacità di carico economica intesa come il limite massimo oltre il quale si riduce la qualità della visita, tanto da determinare una drastica contrazione della domanda;
- capacità di carico sociale intesa come il limite oltre il quale risultano danneggiate le condizioni di vivibilità della popolazione ospitante.

Esiste sicuramente un afflusso ottimale che raramente coincide con il massimo valore assunto dai flussi turistici, peraltro difficilmente quantizzabili sulla base dei dati statistici attualmente a disposizione. La carenza, nelle fonti statistiche, dei dati relativi agli afflussi turistici, infatti, rende difficile qualsiasi definizione quantitativa del carico turistico che grava sulla città. Se si considera, ad esempio, la distinzione tra turisti "pernottanti" ed "escursionisti" (turisti di passaggio), mentre per i primi è possibile fare riferimento a fonti statistiche ufficiali (ISTAT, WTO, TCI, ecc.) attraverso il monitoraggio degli arrivi e delle presenze nelle strutture ricettive, per i secondi sono spesso necessarie indagini dirette che comportano costi elevati e una minore affidabilità dei dati. Tuttavia è stato stimato che il "turista escursionista" determina i maggiori problemi di affollamento, oltre a comportare difficoltà nell'organizzazione e nella gestione dei flussi relativi a questa tipologia turistica; è innegabile, infatti, che in determinati periodi, soprattutto in occasione di specifici eventi, le città turistiche si avvicinano al punto di collasso per eccesso di carico.

Il turismo è sicuramente un agente di cambiamento, ma ciò non impedisce di indirizzare tale cambiamento verso livelli compatibili con le caratteristiche del sistema in cui tale fenomeno si insedia. L'industria turistica, se ben gestita, può essere un'attività "sostenibile", nella quale l'integrità delle risorse non solo viene mantenuta ma può addirittura essere accresciuta. Viceversa, se tale attività abbraccia degli interessi prettamente economici e di breve periodo ha la capacità di distruggere qualsiasi tipo di risorsa su cui essa stessa fonda.

Il "paradosso turistico" (Van der Borg, 1991, Nocifora, 1998), infatti, consiste proprio nell'arresto dello sviluppo derivante dal deturpamento delle risorse che inizialmente sono all'origine dell'attrazione turistica. In questa contraddizione che per taluni è soltanto

apparente, vi è chi individua una certa “schizofrenia” di base che si esplica nel contrasto tra il desiderio di un’esperienza diversa –motore dell’attività turistica– e l’ansia di ritrovare caratteri ed elementi rassicuranti e familiari che riportino l’esperienza turistica entro schemi conosciuti. È questa condizione che rende spesso le località turistiche molto simili alle città nelle quali normalmente si vive.

Questa condizione deve far riflettere sulle opportunità che il “controllo” dell’attività turistica può offrire. Per chi opera sul territorio e per il territorio si tratta di definire adeguati strumenti di governo per orientare le trasformazioni impresse dal fenomeno. Il termine controllo non deve far pensare alla definizione di un sistema di provvedimenti più o meno restrittivi per mitigare gli effetti destabilizzanti derivanti dall’eccesso della domanda d’uso del territorio, bensì ad un insieme articolato di regole in grado di orientare la domanda d’uso turistico della città verso un miglioramento delle condizioni di fruizione da parte di tutte le categorie di utenti (residenti, city-user, turisti).

#### **4. IL CRESCENTE INTERESSE PER LA CITTÀ: IL TURISMO URBANO**

Il turismo urbano rappresenta la forma di turismo maggiormente in grado di esprimere il passaggio tra una “vecchia” maniera di intendere il fenomeno ed una “nuova” concezione di turismo. Questa tipologia turistica nasce e si qualifica all’interno della società postindustriale e ha riferimenti concettuali nuovi e differenti dalle forme di turismo che lo hanno preceduto. Nella concezione del turismo inteso unicamente come vacanza, la città era vista esclusivamente come luogo di origine dei flussi turistici (Poon, 1994).

Alla caduta di interesse verso la città per effetto dei processi di industrializzazione ed urbanizzazione è seguito il fenomeno della deindustrializzazione ed il progressivo passaggio ad un’economia dei servizi. Tale passaggio ha portato a considerare le potenzialità del turismo se inteso come fattore capace di mettere in moto meccanismi di riqualificazione di spazi urbani, centrali e periferici; secondo tale visione, si è guardato allo sviluppo turistico come possibilità sia di produrre nuova occupazione, sia di acquisire spazi vitali per la città.

L’interesse verso il turismo urbano si manifesta a partire dagli anni Settanta in conseguenza sia all’affermarsi del turismo congressuale e di affari, sia in riferimento al modificarsi del tempo medio da destinare alla vacanza derivato dal nuovo modello lavorativo post fordista. La città diventa *una destinazione ideale per una vacanza breve* (Costa, Manente Van Der Borg, 1993) ed è la risposta ottimale alla crescente domanda di una dimensione turistica attiva.

A tale interesse non è corrisposto un adeguato sviluppo di filoni di studio sul turismo urbano in ragione della difficoltà oggettiva di distinguere in maniera netta la popolazione residente da quella turistica nella fruizione di opportunità (servizi, attività, facilities) turistiche offerte dalla città.

Il turismo urbano, infatti, è una particolare forma di turismo, ma è anche una parte attiva ed integrata della vita urbana: per la domanda ogni opportunità è solo uno degli elementi che compongono il pacchetto turistico totale; per l'offerta il turismo rappresenta una delle tante funzioni urbane. La natura polifunzionale delle città e la domanda multimotivata (affari, lavoro, vacanza, cultura, arte, ecc.) che la città attrae rendono difficile qualsiasi categorizzazione di comportamenti anche in ragione del fatto che la città assume un ruolo attivo, non è mera somma di edifici ed attrazioni fisiche, è il suo "essere città" che attiva questo particolare segmento di domanda turistica.

Il fascino delle città, però, non è fisso nel tempo ma evolve secondo un modello molto simile al ciclo di vita del prodotto turistico. Ad una fase di lancio, seguono le fasi di sviluppo, maturità e declino (con una eventuale revitalizzazione) caratterizzate da flussi di visitatori sostanzialmente differenti per quantità e per qualità, da costi (crescenti) e benefici (decrescenti) fino ad arrivare ad un processo di progressivo deterioramento delle risorse non più producibili (Butler, 1980; Miossec, 1976). Il potere delle città di attrarre turisti è molto differenziato ed è soggetto a cambiamenti anche profondi nel corso del tempo; inoltre tale potere dipende sia dalle peculiarità dell'offerta (risorse, attrazioni, facilities), sia dalla natura della domanda.

In tale contesto, il turismo urbano si configura come la forma di turismo che più delle altre nella città e dalla città trae le ragioni fondamentali della sua essenza. L'impossibilità di ricondurre un modello unico di sviluppo turistico al quale conformare le differenti realtà urbane non esclude, ma anzi rafforza, la necessità di legare tale sviluppo ad un disegno ampio calibrato sulle specifiche condizioni del contesto urbano a cui si riferisce, con l'obiettivo di realizzare un equilibrio armonico tra le risorse (limitate ed esauribili) e le esigenze di sviluppo.

In tal senso, gli interventi finalizzati all'accrescimento del potere attrattivo di una città dovranno essere finalizzati alla predisposizione di azioni tese sia alla salvaguardia delle risorse, sia alla gestione del carico turistico a cui tali risorse sono quotidianamente sottoposte. Il turismo urbano per le sue caratteristiche che superano i limiti, derivanti ad esempio dalla stagionalità, può rappresentare forse meglio di altre la forma di turismo in grado di costituire un'opportunità reale per la rivitalizzazione delle città.

## **5. DOMANDA E OFFERTA TURISTICA A NAPOLI**

In questa parte del lavoro sono state considerate le caratteristiche del sistema urbano preso in esame in relazione all'attività turistica concentrata sul territorio. Con l'ausilio delle principali fonti statistiche a disposizione sono state evidenziate le principali caratteristiche della domanda e dell'offerta turistica presente a Napoli.

Le analisi dei dati unitamente agli eventi e alle manifestazioni che si sono verificate di recente hanno messo in evidenza che:

- Napoli è una città che sta riacquistando un ruolo privilegiato nel panorama turistico nazionale (tab. 1);
- l'attuale amministrazione ha individuato nella ricostruzione e nella promozione dell'immagine della città uno dei principali obiettivi da perseguire per attivare positivi meccanismi di sviluppo;
- all'interno del territorio comunale è presente una cospicua varietà di elementi di pregio storico, culturale e architettonico.

Tabella 1 Movimento turistico negli esercizi ricettivi della città di Napoli nel decennio 1990-2000

	ARRIVI		PRESENZE		PERMANENZA MEDIA		TOTALE ARRIVI	TOTALE PRESENZE	TOTALE PERMANENZA MEDIA
	italiani	stranieri	italiani	stranieri	italiani	stranieri			
1990	379.554	196.431	876.412	659.360	2,3	3,4	575.985	1.535.772	2,7
1991	376.470	173.048	785.194	552.046	2,1	3,2	549.518	1.337.240	2,4
1992	392.389	166.995	747.682	560.012	1,9	3,4	559.384	1.307.694	2,3
1993	364.250	164.499	655.674	489.261	1,8	3,0	528.749	1.144.935	2,2
1994	386.960	178.689	733.793	514.529	1,9	2,9	565.649	1.248.322	2,2
1995	426.594	203.306	762.834	567.423	1,8	2,8	629.900	1.330.257	2,1
1996	464.702	250.903	830.481	590.668	1,8	2,4	715.605	1.421.149	2,0
1997	467.274	247.001	842.350	602.998	1,8	2,4	714.275	1.445.348	2,0
1998	504.624	251.209	961.101	628.297	1,9	2,5	755.833	1.589.398	2,1
1999	501.859	264.927	1.051.065	586.331	2,1	2,2	766.786	1.637.396	2,1
2000	473.725	346.303	1.123.946	644.785	2,4	1,9	820.028	1.768.731	2,2

(fonte EPT Napoli Bollettino statistico 2000)

- Gli esercizi ricettivi comprendono alberghi ed esercizi complementari (campeggi, villaggi turistici, ostelli per la gioventù, alloggi agrituristici, case per ferie, rifugi alpini, camere ed appartamenti in affitto iscritti al Registro esercenti e commercio).
- Gli arrivi si riferiscono al numero dei clienti ospitati negli esercizi alberghieri.
- Le presenze si riferiscono al numero di notti trascorse nella struttura alberghiera.
- La permanenza media esprime il rapporto tra il numero di notti trascorse nella struttura alberghiera e il numero degli arrivi.

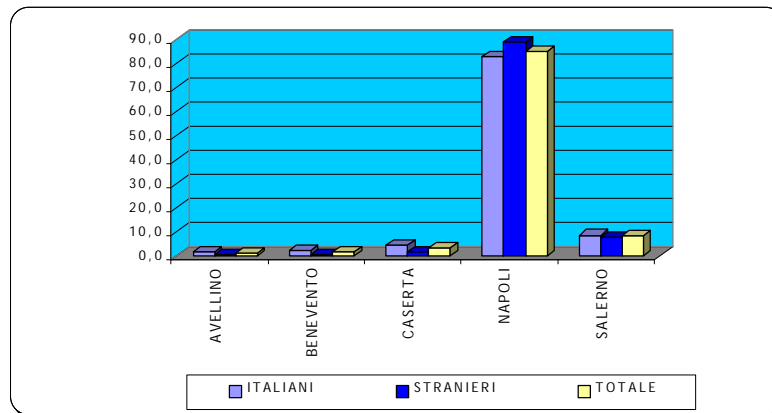
Con specifico riferimento alla domanda turistica si evidenzia:

- il ruolo predominante di Napoli rispetto nel contesto regionale (graf. 1);
- una consistente concentrazione della domanda turistica in coincidenza di specifici periodi dell'anno (graf. 2).

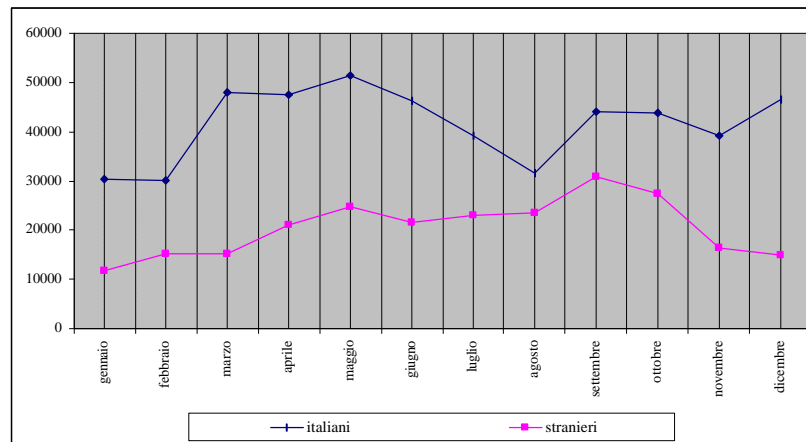
Con specifico riferimento all'offerta turistica si evidenzia:

- la presenza di un sistema di risorse molto eterogeneo, capace, cioè, almeno potenzialmente, di poter soddisfare differenti tipologie di domanda;
- una forte concentrazione di elementi dell'offerta nelle aree centrali della città.

**Grafico 1** Composizione percentuale degli arrivi e delle presenze nel totale degli esercizi ricettivi nei capoluoghi di provincia della Campania



**Grafico 2** Distribuzione degli arrivi turistici a Napoli nell'arco dell'anno



(fonte EPT Napoli, Bollettino statistico 2000)

La definizione e la successiva localizzazione degli elementi del sistema dell'offerta urbana a fini turistici presente sul territorio ha occupato una parte considerevole del lavoro ed è stata condotta capillarmente su tutto il territorio comunale. In particolare sono stati considerati:

- elementi di attrazione presenti;
- elementi del sistema della mobilità;
- elementi dell'offerta di servizi dedicati all'utenza turistica.

In particolare, per il primo punto sono stati evidenziati i seguenti sistemi di attrazione presenti:

- ambientali;
- paesaggistici;
- antropici;
- culturali;
- relativi al tempo libero e alla salute.

Per il secondo punto sono stati presi in considerazione le seguenti classi:

- mobilità su acqua;
- mobilità su ferro;
- mobilità su gomma pubblica;
- mobilità su gomma privata;
- aree per la sosta.

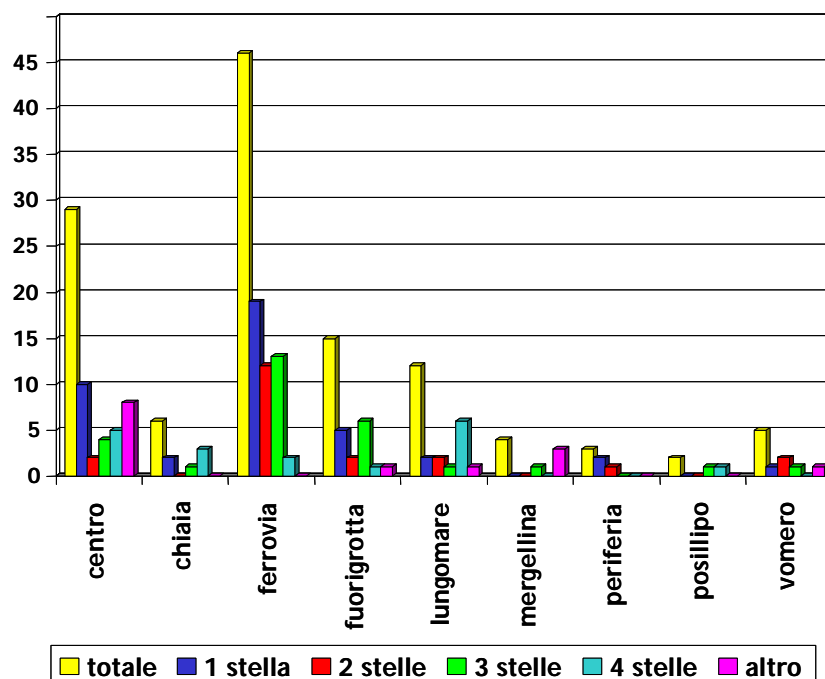
Per il terzo punto, è stato necessario operare una semplificazione per due ordini di motivi: in primo luogo, la capillare diffusione dell'aliquota relativa al sistema dei servizi avrebbe reso difficoltosa qualunque operazione di monitoraggio necessaria in fase di verifica; in secondo luogo, si è preferito fare riferimento a fonti ufficiali per il reperimento delle informazioni e dei dati presi in esame. Tali considerazioni hanno comportato la scelta di riferire il sistema dei servizi specificamente dedicati all'utenza turistica alla componente relativa all'offerta ricettiva, considerata come particolarmente significativa all'interno del sistema dell'offerta. Tale scelta, peraltro, è stata supportata dal fatto che qualsiasi informazione o fonte statistica relativa all'attività turistica fa riferimento alle strutture ricettive intese come unici riferimenti del censimento turistico (almeno per il momento e sicuramente per quel che concerne la situazione italiana).

In particolare, si è osservato che la componente relativa al sistema della ricettività a Napoli presenta alcune disparità. In primo luogo si registra una forte carenza dell'offerta relativa alle categorie medie (tre e due stelle) pari rispettivamente al 23% e al 17% dell'offerta totale (il totale delle strutture alberghiere censite è pari a 123 unità). La distribuzione di tali strutture inoltre segue un andamento poco omogeneo all'interno del territorio comunale, concentrandosi prevalentemente nell'area della stazione ferroviaria. Le analisi condotte hanno consentito d'individuare sul territorio comunale nove distretti ricettivi corrispondenti alle aree di massima concentrazione dell'offerta ricettiva presente:

1. Centro Storico;
2. Chiaia - Amedeo;
3. Ferrovia;
4. Fuorigrotta – Agnano
5. Lungomare;
6. Mergellina;
7. Periferia
8. Posillipo – Manzoni;
9. Vomero – Camaldoli.

La maggiore concentrazione si verifica nell'area caratterizzata dalla presenza della stazione ferroviaria, definita come distretto ricettivo "Ferrovia" (graf. 3). In quest'area ad un'elevata concentrazione di strutture ricettive di bassa qualità, talvolta al limite del degrado, si contrappone la presenza di strutture ricettive appartenenti alla categoria intermedia (3 stelle)

Grafico 3 La distribuzione dell'offerta ricettiva sul territorio comunale di Napoli



di recente formazione, caratterizzate da un buon livello sia della qualità dei servizi offerti, sia dello stato dell'edificio nei quali si collocano.

È interessante notare, invece, come l'offerta di strutture ricettive appartenenti al massimo livello (4 stelle) si concentra, quasi esclusivamente (6 strutture su 18 totali), nella parte più rappresentativa della città corrispondente al distretto ricettivo "Lungomare", localizzato, cioè, nella parte prospiciente il Castel dell'Ovo, nel tratto di costa panoramico verso le isole del Golfo. Le rimanenti strutture ricettive di alto livello si distribuiscono tra il "Centro Storico" (5) e il distretto denominato "Chiaia – Amedeo" (3).

Contrariamente a quanto normalmente succede nelle città d'arte, la maggiore concentrazione di strutture ricettive non si riscontra in prossimità delle aree dove sono localizzati i principali attrattori turistici (musei, complessi monumentali, nucleo antico, ecc) ma piuttosto sembra distribuirsi in maniera casuale all'interno del territorio.

Si può osservare, inoltre, che la presenza di strutture ricettive di livello medio alto all'interno dell'area "Ferrovia", sebbene molto contenuta, può essere attribuita all'affermarsi di una domanda turistica generata da motivi prevalenti di lavoro e d'affari che potrebbe trovare particolarmente conveniente alloggiare in quest'area.

La situazione relativa a quest'area, in realtà, è ben più complessa; la presenza di strutture ricettive di livello basso (1 stella) è indicativo del degrado fisico e sociale che caratterizza questa parte della città, in parte dovuto anche alla presenza della stazione ferroviaria, sebbene,



l'amministrazione stia cercando di porvi rimedio anche attraverso l'attuazione di interventi di recupero dell'ambiente fisico e di miglioramento del sistema della mobilità veicolare.

Le strutture ricettive di livello alto, invece, collocandosi nelle parti più rappresentative della città (Lungomare e Chiaia) si configurano come la risposta alle esigenze espresse da un'utenza turistica generata da motivi di tipo politico-diplomatico e congressuale. Tali strutture, infatti, prevedono al loro interno spazi adattati all'espletamento di funzioni congressuali e meeting d'affari.

Le strutture ricettive di livello medio localizzate nella zona Flegrea, (distretto ricettivo "Fuorigrotta") rispondono alle esigenze di un'utenza turistica generata da motivi prevalenti di studio e di scambio per effetto della presenza del polo Universitario scientifico, delle strutture di Ricerca del CNR e della presenza della Mostra d'Oltremare che sta velocemente riconquistando il ruolo di principale centro fieristico del Mezzogiorno, secondo solo alla Fiera del Levante di Bari.

Un discorso a parte merita la situazione relativa al distretto ricettivo "Centro Storico". Con tale denominazione si è intesa l'area che comprende la parte centrale della città, nella quale si concentrano i principali elementi di attrazione turistica. A tale concentrazione, come già evidenziato, non corrisponde un'adeguata offerta ricettiva. Delle 29 strutture ricettive totali censite in quest'area, 9 appartengono alla categoria medio-alta (tre e quattro stelle), la restante parte è composta da un rilevante numero di pensioni e/o affittacamere per soddisfare la domanda di residenza da parte di studenti fuori sede che in quest'area si concentra per effetto della presenza del polo universitario umanistico.

Risultano, invece, quasi del tutto assenti le strutture d'offerta ricettiva destinate al cosiddetto turismo giovanile; la sola struttura destinata a tale utenza (1 ostello della gioventù per un totale di 140 posti letto) è collocata nel distretto ricettivo denominato "Mergellina", in prossimità dell'omonima stazione ferroviaria.

Per quanto descritto, la componente dell'offerta relativa al sistema ricettivo rappresenta sicuramente uno degli elementi da considerare nelle ipotesi di sviluppo turisticamente orientato della città di Napoli.

Gli interventi da mettere in essere dovrebbero essere finalizzati non solo alla realizzazione di nuove strutture ricettive ma anche alla riqualificazione dell'offerta presente anche attraverso la predisposizione di incentivi volti:

- al miglioramento delle condizioni fisiche degli edifici;
- alla promozione di forme di ospitalità alternative a quelle alberghiere (bed&breakfast, ostelli, residence, ecc.);
- all'individuazione delle caratteristiche delle aree urbane maggiormente compatibili con le esigenze dettate dalla trasformazione turistica.

## **6. UNA PROPOSTA PIANO DI SVILUPPO TURISTICAMENTE ORIENTATO PER NAPOLI**

La proposta avanzata in questo studio ha perseguito un duplice obiettivo:

- definire le possibili linee di sviluppo turistico per la città di Napoli;
- individuare all'interno del territorio comunale le aree sensibili alla trasformazione turisticamente orientata.

La proposta di schema di sviluppo turistico elaborata per Napoli, pertanto, è stata articolata in fasi successive attraverso le quali si è pervenuti all'articolazione del territorio comunale in aree a sviluppo turistico compatibile con le caratteristiche e le specificità delle aree stesse.

In particolare, il lavoro è stato articolato in cinque fasi:

1. localizzazione di tutti i punti di fruizione turistica presenti sul territorio comunale;
2. definizione delle Unità Territoriali Turistiche di riferimento (UTTR);
3. definizione degli ambiti territoriali turistici (ATT);
4. suddivisione del territorio comunale in Zone di Attrazione Turistica (ZAT);
5. individuazione delle Zone di Sviluppo Turistico (ZST).

### *6.1 Localizzazione degli elementi dell'offerta presente sul territorio*

Questa fase è stata dedicata all'individuazione degli elementi dell'offerta urbana a fini turistici presenti sul territorio comunale di Napoli. Si è proceduto, dunque, ad un attento e puntuale censimento di:

- elementi attrattori di flussi turistici all'interno del territorio comunale (musei, complessi monumentali, chiese, punti e percorsi panoramici, palazzi storici, ecc.);
- punti di erogazione dell'offerta di trasporto pubblico e privato presenti sul territorio;
- individuazione delle strutture ricettive, suddivise per categorie.

L'insieme di tali elementi ha costituito la base conoscitiva indispensabile per l'elaborazione delle successive fasi.

### *6.2 Definizione delle Unità Territoriali Turistiche (UTTr)*

La necessità di referenziare territorialmente le informazioni relative al sistema dell'offerta urbana a fini turistici presente sul territorio ha condotto alla definizione di una zonizzazione del territorio comunale in aree che sono state definite come unità territoriali turistiche di riferimento. Tale definizione mette in evidenza che si tratta di aree all'interno delle quali sono presenti elementi del sistema dell'offerta turistica.

Il territorio comunale è stato suddiviso in 145 aree definite Unità Territoriali Turistiche (UTTR) considerate omogenee rispetto a:

- caratteristiche morfologiche;
- riconoscibilità della maglia edilizia;
- epoca di formazione storica;
- presenza di punti di offerta di trasporto;
- rispondenza con le suddivisioni amministrative. Tali aree rappresentano una microzonazione del territorio comunale ottenuta attraverso il raggruppamento di particelle censuarie costituenti le unità minime di riferimento anche per i dati ad esse associati.

### *6.3 Definizione degli Ambiti Territoriali Turistici (ATT)*

Gli ambiti territoriali turistici definiscono “il territorio turistico”, cioè le aree nelle quali sono presenti gli elementi di offerta turistica precedentemente localizzati.

All'interno del territorio comunale sono stati individuati 42 ambiti, selezionati tra le 145 UTTR individuate, in base a:

- presenza di elementi dell'offerta;
- presenza di punti d'offerta di trasporto su ferro;
- compresenza di almeno due elementi distinti all'interno dello stesso ambito.

L'obiettivo di una simile suddivisione del territorio consiste nell'individuare le aree all'interno delle quali poter operare gli interventi finalizzati sia al miglioramento delle condizioni di fruizione delle risorse presenti, sia all'individuazione delle aree interne al territorio comunale maggiormente sensibili al cambiamento turisticamente orientato.

Per la selezione degli ATT ci si è avvalsi dell'ausilio di una procedura appositamente studiata e messa a punto, che gira in ambiente GIS. Tale procedura ha consentito di selezionare le aree all'interno del territorio rispondenti alle caratteristiche evidenziate.

La massima concentrazione di ATT, come tra l'altro era intuibile, si riscontra nell'area centrale della città. È possibile distinguere, infatti, un'area compatta che si estende da est verso ovest e da sud a nord fino all'area del bosco di Capodimonte, comprendendo anche parte della zona del Vomero.

La condizione di rilevare la compresenza di due elementi distinti del sistema dell'offerta, in alcuni casi, ha comportato l'esclusione di aree che, invece, rivestono un ruolo primario come attrattori turistici. È il caso dell'area di Capodimonte che non compare nella selezione effettuata perché al suo interno non si riscontra la presenza di elementi dell'offerta pubblica di trasporto su ferro, né di strutture ricettive.

Tale circostanza offre la possibilità di elaborare alcune considerazioni che in qualche modo anticipano le conclusioni del lavoro. Per quest'area, infatti, gli interventi potrebbero essere mirati alla realizzazione di strutture ricettive compatibili con il pregio ambientale dell'area. La

procedura messa a punto, infatti, mira ad identificare all'interno del territorio turistico definito le possibili carenze riscontrabili nel sistema dell'offerta presente e, all'opposto, le aree di maggiore saturazione dell'offerta, nelle quali gli interventi dovrebbero prevedere il miglioramento delle condizioni di fruizione degli elementi presenti.

Un ulteriore accorpamento di ATT si rileva nella zona occidentale della città, caratterizzata dalla presenza diffusa di elementi dell'offerta di trasporto su ferro e di strutture alberghiere di recente formazione. Questa seconda area compatta è caratterizzata, tra l'altro, dalla presenza di strutture dedicate al tempo libero e alle attività fieristico-congressuali. La concentrazione di ATT in questa zona è stata considerata indicativa delle forti potenzialità di sviluppo che quest'area possiede, come peraltro auspicato nelle previsioni della Variante Generale al PRG. Un discorso a parte meritano le aree isolate, che si distribuiscono a corona delle precedenti agglomerazioni individuate. In particolare l'area di Agnano si configura come un ambito territoriale turistico autoconsistente le cui potenzialità, allo stato attuale, restano limitate.

In una posizione opposta alla precedente si individua un ambito territoriale nella parte orientale della città, nell'area corrispondente al quartiere di San Giovanni a Teduccio. Questo ambito è caratterizzato dalla presenza di alcune strutture di pregio, anche singolari per la cultura del luogo (p.e. museo Pietrarsa), ma non ha attualmente una caratterizzazione turistica riconosciuta..

La fase successiva, corrispondente all'assegnazione dei punteggi per ciascun elemento dell'offerta turistica presente, mostrerà che queste aree, allo stato, sono caratterizzate da un potenziale attrattivo molto debole.

Sia nell'uno che nell'altro caso, comunque, si tratta di aree che si prestano ad un ruolo particolarmente strategico per uno sviluppo turistico integrato che superi i limiti della suddivisione amministrativa del territorio. Nel primo caso, infatti, l'area di Agnano potrebbe svolgere un ruolo cerniera tra l'attrazione esercitata dalla città e l'area del Campi Flegrei, densa di risorse ambientali e paesaggistiche, archeologiche e storiche di particolare rilievo. In maniera analoga, l'area di Pietrarsa potrebbe indicare una possibile traiettoria di sviluppo turistico al quale legare il recupero delle aree vesuviane come mete turistiche, oltre che far prevedere possibilità di ricucire il rapporto con il mare, attualmente negato in quella parte della città.

#### *6.4 Le Zone di Attrazione Turistica (ZAT)*

Le ZAT individuano le aree a maggiore o minore grado di attrazione turistica in cui il territorio comunale, in ragione degli elementi del sistema dell'offerta presente, può essere suddiviso. La procedura per la definizione delle ZAT è stata articolata nei seguenti punti:

- definizione di criteri per l'attribuzione di valori qualitativi per ciascuna delle tre categorie in cui si è articolata l'offerta turistica presente sul territorio;
- trasposizione dei valori qualitativi in valori numerici secondo la scala (1,3,5,7,9);
- attribuzione dei punteggi per ogni categoria d'offerta per ciascuno dei criteri definiti;
- normalizzazione dei valori nella scala 0-1.

I criteri per l'attribuzione dei valori sono stati definiti per ciascuna delle categorie di elementi del sistema dell'offerta (attrattori, elementi del sistema della mobilità, elementi del sistema dell'offerta ricettiva), in ragione sia del contesto territoriale nel quale tali elementi si inseriscono, sia al valore intrinseco dell'elemento stesso (rarietà/unicità dell'elemento; incidenza dell'elemento sulla caratterizzazione del luogo in cui si inserisce; decoro, ecc.).

Successivamente i valori qualitativi sono stati trasposti in valori numerici attraverso l'ausilio di tecniche di valutazione. In particolare, si è adoperata la scala dei valori riferita al metodo AHP sviluppato da Saaty negli anni Settanta. In realtà, il metodo AHP si basa sul confronto a coppie, che non è stato possibile applicare per la quantità di variabili considerate. Ciononostante è stato possibile operare un confronto tra i criteri definiti e successivamente operare una normalizzazione di valori ottenuti, attraverso la definizione dell'autovettore principale per ciascuna delle categorie d'offerta presa in considerazione.

Una volta normalizzati, i valori si sono potuti sommare tra loro e si è potuto attribuire un valore numerico complessivo alle aree individuate sul territorio.

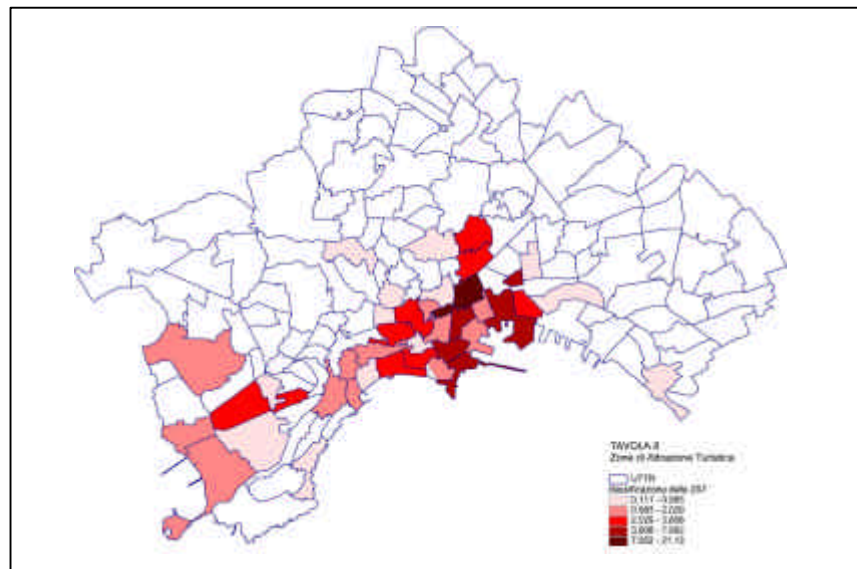
Per la definizione delle classi d'ampiezza è stato utilizzato il metodo dei *natural breaks* (intervalli naturali) peraltro proposto quale principale tecnica di classificazione dal software utilizzato per la realizzazione del GIS.

Sono state individuate cinque classi. Come era intuibile l'area corrispondente al nucleo antico individua la classe con potenziale attrattivo maggiore.

Nella rappresentazione dei potenziali attrattivi (fig. 1) si nota come l'area del nucleo antico e quella corrispondente alla zona di Montesanto rappresentino il *core* del sistema, definendo una spina verticale nord-sud (definita “dorsale centro storico”), ad elevata attrattività, che dalla zona di Capodimonte si estende fino al Borgo Marinaro con Castel dell'Ovo. Ad est di tale spina si individua un'altra concentrazione che si estende dal nucleo antico fino all'area della ferrovia, includendo piazza Mercato e gli ambiti costieri. Ad ovest della spina, si raggruppano concentrazioni di entità media, che interessano le pendici collinari dell'Arenella e tutto l'arco costiero della riviera di Chiaia, fino a Mergellina. In generale, allontanandosi dalla spina centrale, si nota uno “smorzamento” progressivo dei potenziali di attrazione, che riacquistano valori significativi nell'area occidentale, in particolare, nella zona di Fuorigrotta, nell'area “viale Augusto-Mostra d'Oltremare”. In tale area, sembra organizzarsi un sistema

autonomo, con il nucleo centrale nell'area della Mostra d'Oltremare ed una serie di ambiti di corona, rappresentati dalle zone di Agnano, Bagnoli (area ex-Ilva) e Cavalleggeri Aosta. La distribuzione dei valori dei potenziali d'attrazione sul territorio consente, infine, di individuare altre aree disposte a corona dei principali raggruppamenti individuati in precedenza. È possibile distinguere delle aree costiere (Posillipo, ad ovest, e Pietrarsa a est), ed un'area interna collinare (Camaldoli). Tali aree, sebbene nella classificazione operata non raggiungano elevati livelli di attrazione, vanno considerate quali significativi elementi d'integrazione per la definizione delle direzioni dello sviluppo turistico del territorio.

Figura 1 Le Zone di Attrazione Turistica (ZAT)



## 7. L'INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI SVILUPPO TURISTICO E LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI SVILUPPO.

La proposta di sviluppo turistico per Napoli considera la natura eterogenea, oltre che ingente, delle risorse presenti sul territorio comunale. La città di Napoli, infatti, si configura come una *città di turismi*, nel senso che possiede le potenzialità per soddisfare un'utenza turistica differenziata e composita. La proposta di sviluppo turistico, dunque, sostiene l'ipotesi di articolare il territorio in un sistema di aree a specializzazione turistica, in ragione della peculiarità delle risorse presenti. Sulla base di tutte le precedenti considerazioni, unitamente alle analisi svolte che costituiscono parte integrante della proposta avanzata, è stato definito lo schema d'assetto per lo sviluppo turistico della città (fig. 2). In particolare, all'interno del

territorio comunale, si sono evidenziati quattro sistemi a vocazione turistica, caratterizzati da specifiche direttrici di sviluppo.

#### *7.1 ZST<sub>1</sub>: arte e cultura*

Il sistema di aree si sviluppa intorno alla *dorsale centro storico* rafforzandone la caratterizzazione dovuta alla concentrazione di emergenze storico culturali. Lo sviluppo turistico di questo sistema dovrà prevedere:

- il potenziamento delle attività di servizio dedicate all’utenza turistica anche attraverso la costruzione di una rete informativa;
- la riqualificazione fisica del tessuto urbano ed edilizio.

#### *7.2 ZST<sub>2</sub>: verde e paesaggio*

Il sistema di aree comprende le zone a corona della città caratterizzate dalla prevalenza di elementi di pregio ambientale proponendone la riqualificazione finalizzata allo sviluppo dell’offerta di beni e servizi da destinare ad un turismo naturalistico (equiturismo, cicloturismo, enoturismo, turismo gastronomico, ecc.).

#### *7.3 ZST<sub>3</sub>: scambio e sapere*

Il sistema di aree si sviluppa nell’intorno di ambiti urbani ad elevata specializzazione prediligendo la localizzazione di attività, spazi e servizi destinati al turismo d’affari, congressuale e scientifico. Nell’attuale scenario tale sistema di aree si colloca all’interno della zona di “Fuorigrotta” per la quale si propone il rafforzamento della sua specializzazione come principale polo dello scambio di informazioni e laboratorio di ricerca scientifica attraverso la localizzazione di strutture ricettive e di servizio dedicate allo sviluppo di questo specifico segmento dell’offerta.

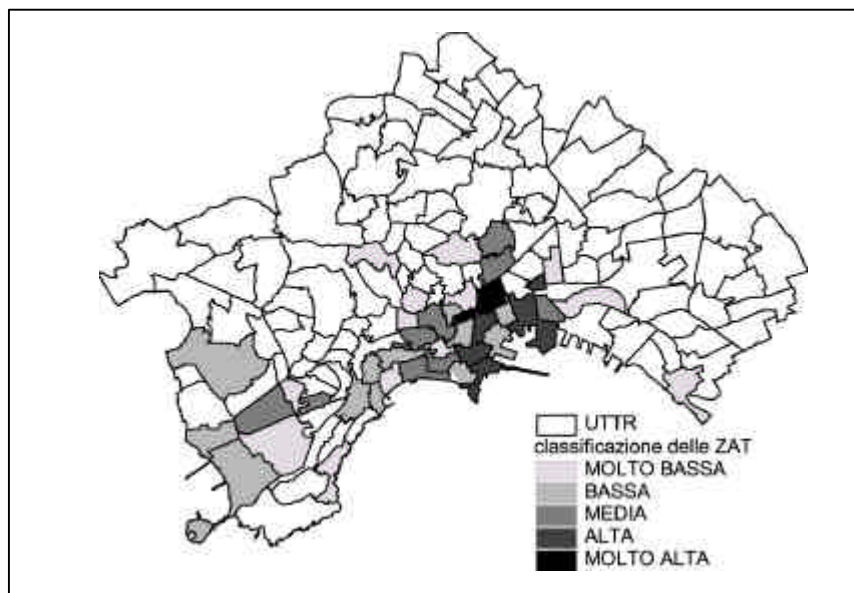
#### *7.4 ZST<sub>4</sub>: mare e natura*

Il sistema di aree comprende la zona collinare di Posillipo, l’isola di Nisida e la fascia costiera occidentale, proponendone lo sviluppo destinato ad un turismo naturalistico e, sul lungo termine, balneare. In particolare, per questo sistema di aree, gli interventi dovranno essere finalizzati al miglioramento dell’accessibilità dei luoghi di sbocco a mare, prevedendo lo sviluppo di attività turistiche strettamente connesse alle attività marine. È possibile, infatti,

pensare alla realizzazione di strutture per l'ittiturismo e la pescaturismo, unitamente alla promozione di attività finalizzate al miglioramento della fruibilità della risorsa mare.

L'ipotesi di rafforzare la specializzazione funzionale di aree specifiche individuate all'interno del territorio comunale, deve essere intesa come risultante di un disegno ampio, basato sull'innesco delle sinergie che queste aree saranno in grado di attivare per l'intera città. Tali aree, infatti, devono essere inserite in una logica di rete che, pur esaltando le specificità e le differenze delle singole zone, risponda ad un disegno unitario di sviluppo.

Figura 2 Lo schema di sviluppo turistico per Napoli



## 8. RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Aliberti, M., Solera, G. e Tsetsi, V. 1994, *La città sostenibile*, FancoAngeli, Milano.
- Amendola, G. (1999) Il turismo e le politiche per il cittadino, in Colantoni, M., (ed.), *Turismo: una tappa per la ricerca*, Pàtron Editore Bologna.
- Bettini, V., Cabula, E., Capra, G.F., De Riso, S., Rosnati, C., (2001), I limiti della sostenibilità: indicatori versus sostenibilità, in Fregolent, L. e Indovina, F., (eds.), *Un futuro amico. Sostenibilità ed equità*, Archivio di Studi Urbani e Regionali, anno XXXII, n. 71-72, 2001, FrancoAngeli, Milano.
- Butler, R.W., (1980), *The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources*, Canadian Geographer.
- Corbin, A. (1996), ed., *L'invenzione del tempo libero*, Laterza, Bari.



- Costa, P. e Manente, M. (1995), *Economia del turismo*, quaderni Ciset, n. 1.2/95.
- Costa, P., Manente, M., Van Der Borg, J., (1993), *Traditional Tourism Cities: Problems And Perspectives*, quaderni Ciset, n. 1.1/93.
- Dall'Ara, G., (1985), Il marketing nel turismo, in AA.VV., *Il sistema turistico*, Trademark Italia, Rimini.
- Grasselli, P., (1989), *Economia e politica del turismo*, FrancoAngeli, Milano.
- Guidicini, B. e Savelli, A. (1999), (eds.), *Strategie di comunità nel turismo mediterraneo*, Franco Angeli, Milano.
- Indovina, F., (1997), Servizi e pianificazione del turismo: le nuove tecnologie per il governo dei flussi, *Archivio di studi urbani e regionali*, anno XXVIII, n. 59, 1997, FrancoAngeli, Milano.
- Ingersoll, R. (1996), L'internazionale del turista, *Casabella*, nn. 630-631, gennaio/febbraio 1996, Milano.
- Matheson, A. e Wall, G., (1982), *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*, Longman, London.
- Miossec, J.M., (1976), *Eléments pour une théorie de l'espace touristique*, Chet, Aix-en-Provence.
- Minca C., (1996), *Spazi effimeri: geografia e turismo tra moderno e postmoderno*, CEDAM, Padova.
- Nocifora, E., (1998), Turismo eco-compatibile e risorse territoriali, *Turistica*, Apr-Giu. 1998, Mercury, Firenze.
- Nocifora, E. (2000) Viaggio e villeggiatura nell'epoca della democratizzazione dei vettori veloci, *Turistica*, Lug-Set. 2000, Mercury, Firenze.
- Odum, E.P. (1988), *Basi di ecologia*, Piccin, Padova.
- Poon, A., (1994), The «new» tourism revolution, *Tourism Management*, v. 15, n. 2, April 1994.
- Saaty, T.L., (1980), *The Analytic Hierarchy Process for Decision in a Complex World*, Pittsburg, 1980.
- Stern, R. White, R. e Whitney, J., (1992), (eds.), *Sustainable cities*, Westview Press, Boulder, Colorado.
- Thurot, J.M., (1980), *Capacité de charge et production touristique*, Chet, Université d'Aix, Marseille.
- Van der Borg, J., (1991), Il turismo nelle città d'arte minori: una forza trainante per lo sviluppo economico?, in Zanetto, G. e Calzavara, A. (eds.), *Il turismo nelle città d'arte minori*, CEDA, Padova.
- WCDE, 1(1987), *Our Common Future*, Oxford University Press.
- www.solidea.org, *Carta per un turismo sostenibile*, Lanzarote 27/28 aprile 1995.
- ABSTRACT

This work deals with tourist phenomenon such as urban activity, and it proposes to organize the urban territory of Naples into different tourist zones defined by their characteristics and specificities. In order to join this target, this study is structured into five phases. In the first phase each element of tourist supply system is localized; in the second phase tourist territorial 145 units of reference are defined by their specific characteristics (morphology; historical age of buildings, etc.); in the third phase tourist territory is individualized also by using GIS tools; in the fourth phase territory is subdivided according to its attractive degree; in the last phase the scheme for tourist development for Naples is designed.