

---

# RIUSO DELL'AREA DEL SEMAFORO MILITARE DI PUNTA MESCO

---

UNA RETE DI STRUTTURE RICETTIVE  
PER MITIGARE L'OVERTOURISM  
NEL PARCO NAZIONALE DELLE  
CINQUE TERRE



**Politecnico  
di Torino**

**Candidato: Matteo Angelotti  
Relatore: Roberto Dini**



## **POLITECNICO DI TORINO**

Dipartimento di ARCHITETTURA E DESIGN (DAD)

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per la sostenibilità

A.A. 2023/2024

Sessione di laurea luglio 2024

### **Riuso dell'area del Semaforo Militare di Punta Mesco**

Una rete di strutture ricettive per mitigare l'“overtourism”  
nel Parco Nazionale delle Cinque Terre

Relatore:  
Roberto Dini

Candidato:  
Matteo Angelotti



# INDICE

## 1 - L'Evoluzione del Turismo 11

1.1	- Il viaggio come pratica sociale.....	12
1.2	- Dal prototurismo al Rinascimento.....	13
1.3	- Il Gran Tour.....	14
1.4	- La novità del tempo libero: tra balneazione e treno.....	15
1.5	- L'arrivo dell'automobile e le grandi masse.....	16
1.6	- La globalizzazione e la digitalizzazione del turismo.....	18
1.7	- "Undertourism" da COVID-19.....	20
1.8	- Il turismo contemporaneo e le problematiche di gestione dei flussi.....	21

## 2 - Il Fenomeno di "overtourism" 23

2.1	- Una nuova definizione per un vecchio problema.....	24
2.2	- Le cause apparenti e quelle profonde alla radice del fenomeno.....	26
2.3	- Airbnbification: Il ruolo della digitalizzazione e delle piattaforme di sharing economy.....	28
2.3.1	- La nascita dei primi sistemi informatici chiusi	
2.3.2	- L'avvento di internet	
2.3.3	- AirBnB e la "sharing economy"	
2.4	- Gentrificazione e turistificazione: un problema sociale, fisico ed economico.....	30
2.5	- L'evoluzione degli studi di impatto turistico.....	31
2.6	- Le ricadute dell'"overtourism" sulle destinazioni.....	32
2.6.1	- Gli impatti ambientali	
2.6.2	- Gli impatti economici	
2.6.3	- Gli impatti socio-culturali	
2.6.4	- Le diverse conseguenze del turismo sulle varie tipologie di destinazione	
2.7	- La "capacità di carico turistico" e altri strumenti di valutazione d'impatto.....	34
2.7.1	- La CCT	
2.7.2	- I differenti approcci alla CCT	
2.7.3	- Metodologie alternative: i "Visitor Management Framework"	
2.7.4	- Strumenti di analisi regionale	
2.8	- Il ruolo del turismo all'interno dei "Sustainable Development Goals" (SDGs).....	42
2.9	- Lo sviluppo di una nuova concezione di turismo sostenibile e l'ecoturismo.....	44
2.9.1	- Il principio di sostenibilità come frutto del progresso umano	
2.9.2	- La sostenibilità del settore turistico	
2.9.3	- L'ecoturismo	
2.9.4	- Un settore in espansione	
2.9.5	- La necessità di linee guida e di relative certificazioni	

## 3 - Il Parco Nazionale delle Cinque Terre 51

3.1	- Introduzione al territorio.....	52
3.1.1	- Aspetti insediativi e demografici	
3.1.2	- La geomorfologia del territorio	
3.1.3	- Analisi climatica	
3.1.4	- La flora e la fauna del Parco	
3.1.5	- Le aree protette	
3.1.6	- La viabilità e le connessioni	

3.2	- Il "Parco dell'Uomo" e la sua storia.....	66
3.2.1	- Dalla nascita dei primi insediamenti collinari alla formazione dei borghi marittimi	
3.2.2	- Il dominio genovese	
3.2.3	- Dal Trecento all'inizio dell'età moderna: fra sviluppo demografico, economico ed epidemie	
3.2.4	- Le incursioni piratesche fra XIII e XVII secolo	
3.2.5	- Una lunga crisi	
3.2.6	- L'ondata rivoluzionaria	
3.2.7	- L'arrivo della ferrovia e lo spopolamento dei borghi fino al secondo dopoguerra	
3.2.8	- Il rilancio culturale del territorio: l'attestato UNESCO e la nascita del Parco	

## 3.3 - La struttura e l'organizzazione del Parco 74

## 3.4 - L'economia e le ripercussioni del turismo sul territorio 76

3.4.1	- I numeri del turismo nel Parco	
3.4.2	- Strategie di promozione internazionale	
3.4.3	- Modalità di accesso alle Cinque Terre	
3.4.4	- Principali Problematiche connesse al sovraffollamento nel Parco	
3.5	- La Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS).....	79
3.6	- Prospettive future di conservazione e sviluppo del territorio.....	80
3.6.1	- Il valore della conservazione	
3.6.2	- Studi e proposte per mitigare il fenomeno del sovraffollamento	
3.6.3	- Le strategie già avviate	

## 4 - Il Promontorio di Punta Mesco 85

4.1	- Inquadramento generale.....	86
4.2	- La chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco.....	88
4.2.1	- La costruzione dell'eremo agostiniano	
4.2.2	- Un punto di riferimento sociale e strategico attraverso i secoli	
4.2.3	- I frati agostiniani a Levanto	
4.2.4	- Il declino e l'abbandono di Sant'Antonio	
4.2.5	- Analisi architettonica delle rovine	
4.2.6	- I recenti interventi di restauro	
4.3	- Il progetto Podere Case Lovara.....	97
4.4	- Le antiche cave del Mesco.....	98
4.4.1	- Punta Mesco nella poesia di Eugenio Montale	
4.5	- Il Semaforo Militare del Mesco.....	100
4.5.1	- La storia dei primi telegrafi a segnali e aerei	
4.5.2	- La nascita dei semafori e la loro applicazione nella giovane Italia unita	
4.5.3	- I servizi semaforici	
4.5.4	- Il tramonto delle stazioni semaforiche	
4.5.5	- Lo stato di fatto del Semaforo del Mesco	
4.5.6	- I tentativi di rivalorizzazione	
4.6	- Il progetto "Valore Paese Italia Fari".....	111

## 5 - Progetto di riuso dell'area del semaforo 113

5.1	- Una innovativa rete diffusa di strutture ricettive.....	114
5.1.1	- Proposta d'intervento	
5.1.2	- Casi studio proposti per la nuova rete	
5.2	- La rivalorizzazione del Semaforo del Mesco.....	129
5.2.1	- Come raggiungere il Semaforo	
5.2.2	- Descrizione dell'intervento	

## 6 - Bibliografia e sitografia 164



## Abstract

L'“overtourism” rappresenta una delle sfide più pressanti per le mete turistiche contemporanee. Questo fenomeno si manifesta quando un numero eccessivo di visitatori supera la capacità di carico della destinazione, causando un degrado delle risorse naturali e culturali, e una diminuzione della qualità della vita per i residenti locali. Infatti, pur essendo una problematica studiata da decenni, le sue conseguenze sono diventate più evidenti con l'aumento della domanda turistica globale. Alcuni dei fattori che hanno incentivato tale sviluppo si possono ricondurre alla riduzione del costo dei viaggi, alla crescita della classe media a livello globale e all'influenza dei social media nella promozione turistica.

L'Italia, quinta Nazione al mondo per numero di arrivi turistici, deve affrontare con urgenza la necessità di sviluppare politiche di turismo sostenibile che preservino le sue inestimabili risorse culturali e naturali, garantendo al contempo l'attrattiva a lungo termine delle sue destinazioni. Inoltre, l'eccessiva dipendenza da un singolo settore come quello turistico influisce negativamente sulla resilienza economica delle destinazioni, rendendole vulnerabili a cambiamenti improvvisi.

Per mitigare questo fenomeno, è essenziale sviluppare un turismo sostenibile e responsabile che si concentri su pratiche eco-compatibili e sulla gestione consapevole dei flussi turistici. Strategie come la promozione di itinerari alternativi, l'introduzione di limiti di capacità e la valorizzazione del patrimonio locale possono contribuire ad una migliore distribuzione dei visitatori e a ridurre la pressione

sulle aree più frequentate, ripartendo i benefici del turismo in maniera più equa.

Anche il Parco Nazionale delle Cinque Terre, patrimonio mondiale UNESCO, ha visto il numero dei suoi arrivi schizzare e, nel 2023, ha registrato un afflusso annuale record di circa 3,4 milioni di turisti. Il deterioramento dell'ambiente naturale e la riduzione della qualità di vita dei residenti hanno spinto il Parco ad interessarsi attivamente al problema tramite la realizzazione di analisi dei flussi interni e la sottoscrizione di strumenti di governance integrata come la “Carta Europea del Turismo Sostenibile” (CETS).

La tesi propone la creazione di una rete di strutture ricettive lungo i sentieri del Parco tramite il recupero e la rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio, specialmente rurale, in stato di abbandono e degrado. Questo nuovo sistema di servizi, oltre che alla valorizzazione di un ambiente paesaggistico unico, mira all'attrazione di una particolare tipologia di turismo lento che garantisca una bassa, e meglio distribuita, pressione turistica e maggiori introiti economici per il territorio locale.

In particolare viene approfondita la proposta di un intervento di recupero del Semaforo Militare di Punta Mesco, una struttura di segnalazione militare ottica ormai in stato di abbandono che sorge sulla cima del promontorio che chiude i confini delle Cinque Terre.

Il progetto prevede la valorizzazione dell'intera area circostante il manufatto militare che si distingue per la presenza dei ruderi dell'antica chiesa agostiniana di Sant'Antonio Abate, risalente alla seconda metà del XIII secolo. L'obiettivo finale del progetto è ridare vita al semaforo, trasformandolo in un rifugio off-grid con una piccola attività ristorativa annessa. Questo nuovo punto di riferimento per gli escursionisti sarà in grado di valorizzare e trasmettere la secolare storia di questo magnifico promontorio.

Matteo Angelotti

capitolo **01**

# L'evoluzione del turismo

## 1.1 – Il viaggio come pratica sociale

Il viaggio ha da sempre fatto parte della vita degli uomini, i quali per fini commerciali, pellegrinaggi religiosi, missioni politiche o azioni di guerra hanno attraversato terre note e, talvolta, spinti dal desiderio di conoscenza, ne hanno esplorate di nuove. Ma, se un tempo esso rappresentava un'attività necessaria alla sopravvivenza delle antiche popolazioni, con il passare dei secoli e il progressivo aumento del tempo libero, il viaggio si è sviluppato assumendo una specifica connotazione turistica, ossia inteso come spostamento finalizzato alla soddisfazione personale o al semplice svago del singolo individuo.<sup>1</sup> Quindi, seppur il "fenomeno migratorio umano è strutturale e costitutivo della nostra identità di specie"<sup>2</sup>, il turismo post-moderno si lega indissolubilmente alla nostra attuale percezione di libertà, diritto che ci sentiamo liberi di esercitare e proteggere.

Risulta però complesso parlare e descrivere il turismo in quanto è un fenomeno molto sfaccettato, che sfugge da definizioni sintetiche e puntuali. La stessa UNWTO (United Nations World Tourism Organization) lo definisce:

"Tourism is a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes. These people are called visitors (which may be either tourists or excursionists; residents or non-residents) and tourism has to do with their activities, some of which involve tourism expenditure."<sup>3</sup>

Si può quindi constatare come anche in tale affermazione non sembri affatto facile distinguere nettamente la figura del turista da altri "consumatori territoriali", quali, ad esempio, gli individui che si spostano dalle cinture periferiche ai grandi centri urbani o gli stessi migranti.<sup>4</sup> Infatti, proprio per la sua caratteristica di permeare la nostra struttura sociale in tutte le sue ramificazioni, il turismo è ad oggi l'industria più importante di questo secolo, tanto da poter definire l'attuale epoca come "Età del Turismo".<sup>5</sup> Per esempio, nel 2018 l'industria turistica valeva 8800 miliardi di dollari, ossia il 10,4% del Pil (prodotto interno lordo) mondiale, generando 319 milioni di posti di lavoro.<sup>6</sup> Tali dati non tengono in considerazione inoltre tutte quelle industrie che compongono l'apparato produttivo turistico e che Stephen Britton chiama "tourism production system".<sup>7</sup> Di esso fanno parte tutte quelle aziende che godono della capacità del turismo di alimentare altri servizi accessori e ne traggono indirettamente vantaggio dalle sue esternalità. Proprio per via della sua enorme dimensione e della sua diffusione all'interno della società, l'intera infrastruttura turistica rappresenta l'industria più inquinante al mondo secondo la UNWTO, la quale stima, a livello globale, la sola anidride carbonica emessa dal trasporto aereo turistico pari all'8% del totale.<sup>8</sup>

L'inizio del viaggio di Gilgamesh per sfuggire dal diluvio universale in una tavoletta sumera del VII secolo a.C.



Fonte: <https://grifoneartigliopenna.com>

- 1 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, **Torrazza Piemonte (TO)**, Mursia, 2012, p. 9.
- 2 Calzolaio V. e Pievani T., Libertà di migrare: perché ci spostiamo da sempre ed è bene così, Einaudi, Torino 2016, p. 7.
- 3 <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>, (28/11/2023).
- 4 Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, **Torino**, Centro Einaudi, 2020, p. 137.
- 5 D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, **Cles (TN)**, Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), marzo 2022, p.10.
- 6 World Travel & Tourism Council, Travel and Tourism Economic Impact 2019, **March 2019**, [wtcc.org](http://wtcc.org).
- 7 Britton S., Tourism and Place: Towards a Critical Geography of Tourism, in "Environmental and Planning D: Society and Space", vol. 9, 1991, p. 455.
- 8 D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, **Cles (TN)**, Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), marzo 2022, p.13.

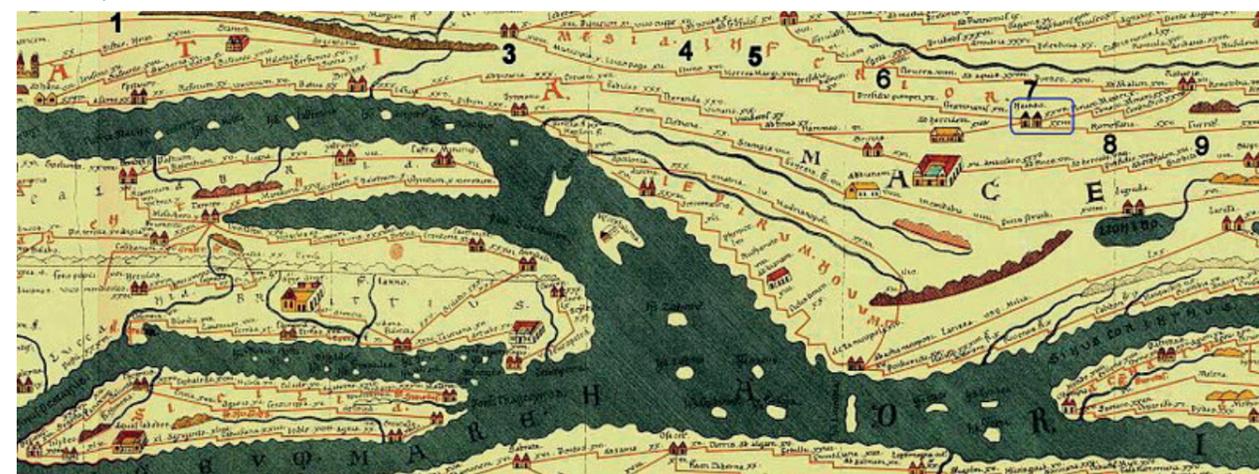
## 1.2 - Dal prototurismo al Rinascimento

Se, come abbiamo detto, dagli albori della civiltà gli uomini hanno avuto la necessità pratica di spostarsi ai fini della propria sopravvivenza, a ciò hanno saputo anche coniugare esperienze volte al puro piacere fisico e spirituale, più vicine alla nostra attuale concezione e definibili di "prototurismo"<sup>9</sup>. Di questa visione del viaggio c'è giunta traccia fino a noi, seppur esasperata, tramite i miti e le leggende dei popoli antichi (dall'epopea del re sumero Gilgamesh all'Odissea greca di Ulisse), in cui eroi compiono storiche imprese attraversando il globo.

Abbiamo notizie più concrete di prototurismo nelle civiltà egizie e fenice, dove il pellegrinaggio religioso muoveva già una grande moltitudine di persone verso località sacre, soprattutto durante le feste religiose. Anche nella antica Grecia al viaggio si svilupparono parallelamente motivazioni culturali e sportive, grazie, ad esempio, ai Giochi Olimpici che, a partire dal 776 a.C., si tennero ogni 4 anni nella città di Olimpia.<sup>10</sup>

È grazie al relativo periodo di pace durante i secoli della Roma imperiale che si vide un'evoluzione del fenomeno turistico, alimentato anche dall'apprezzamento del gusto ellenico da parte dei romani. Ancora vive le tendenze e l'attrazione greca nei confronti del viaggio, un forte incentivo agli spostamenti arrivò dalla realizzazione della fitta rete di strade consolari che collegarono tutta la penisola italiana e i domini esterni. Lungo i collegamenti principali dell'impero nacquero le prime attività alberghiere, le "stationes", con servizi di pernottamento e per il cambio dei muli adibiti al traino delle carrozze. Iniziarono ad essere realizzate anche le "itineraria": primordiali cartine stradali che rappresentavano in forma semplificata, strade, diramazioni, eventuali stazioni di sosta, indicazioni pratiche, oltre che a curiosità di vario genere.<sup>11</sup>

Fonte: <https://fondazionemida.com>



Sezione di una copia ottocentesca di Konrad Miller della "Tabula Peutingeriana", una famosa itineraria della seconda metà del IV secolo.

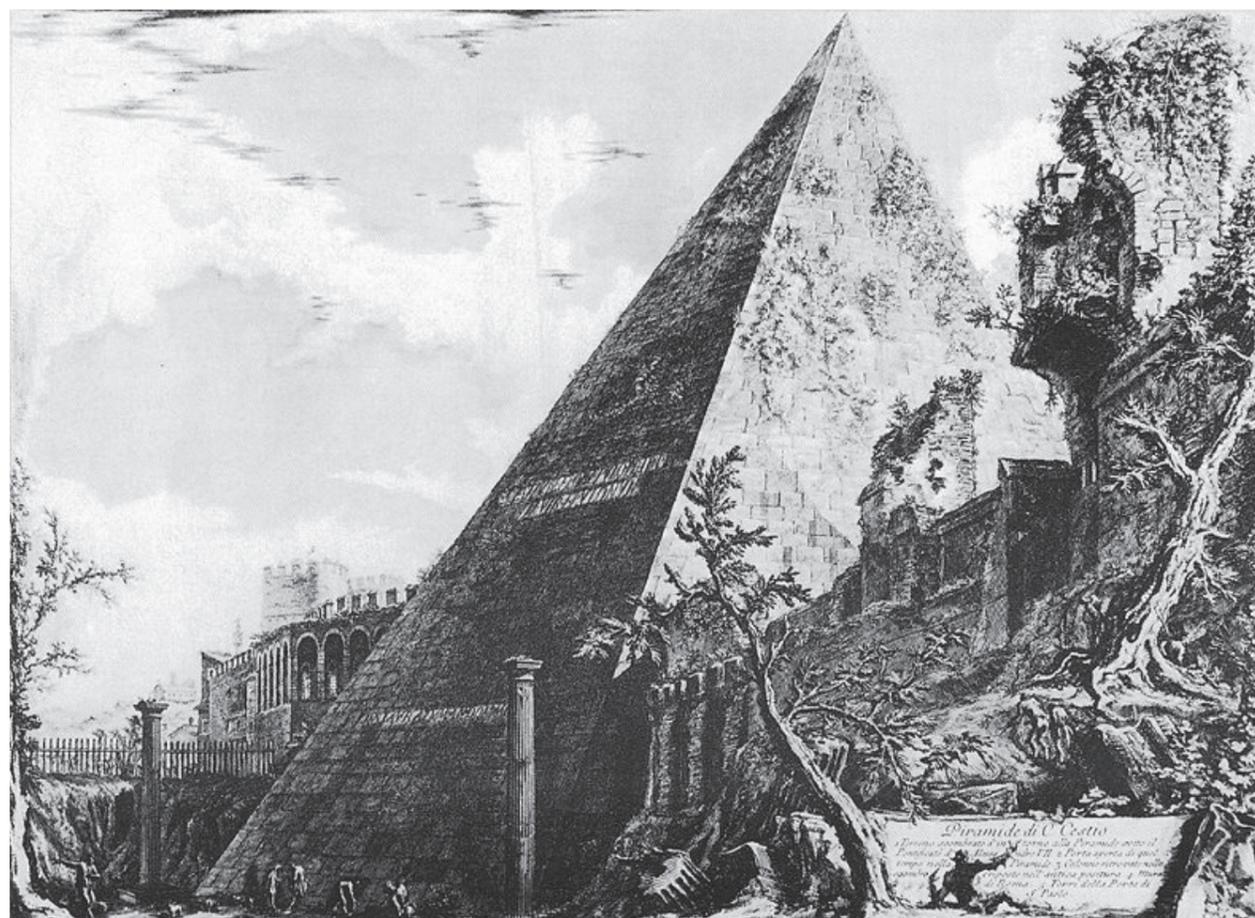
- 9 Rocca G., Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio, Giappichelli, Torino, 2013.
- 10 Cfr. Rocca G., Turismo, territorio e sviluppo sostenibile, Genova, Ecig, 2000, p. 13.
- 11 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, **Torrazza Piemonte (TO)**, Mursia, 2012, p. 17-20.
- 12 Rocca G., Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio, Giappichelli, Torino, 2013.
- 13 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, **Torrazza Piemonte (TO)**, Mursia, 2012, p. 17-20.
- 14 Rocca G., Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio, Giappichelli, Torino, 2013.

### 1.3 - Il Gran Tour

Con l'arrivo del Rinascimento cominciò a prendere piede lentamente l'idea del viaggio come esperienza educativa fondamentale alla formazione dei figli dei membri delle classi emergenti e della borghesia, approfondendo la conoscenza della storia e delle tradizioni dei luoghi grazie alla loro visita diretta. Sono queste le prime espressioni del fenomeno che si affermerà nei successivi secoli con il nome "Grand Tour". Tale denominazione diventò di uso comune a seguito del viaggio di Lord Granborne del 1636 attraverso l'intera Francia. Tuttavia, nell'itinerario classico, la nazione francese è solo la prima tappa di un percorso che avrà una durata di circa 3 anni. Con partenza da Parigi si riscende poi tutta la penisola italiana, passando per alcune delle sue principali città, come Milano, Ferrara, Venezia, Firenze, Roma e Napoli.<sup>15</sup> Tale moda si manifestò inizialmente tra i rampolli delle nobili famiglie inglesi, che li spedivano verso il Mediterraneo affidandoli ad un tutore che aveva il compito di controllarli e, al contempo, di istruirli introducendoli allo stile di vita dei luoghi e facendo in modo che imparassero le lingue locali. Il Gran Tour è poi perdurato per diversi secoli, affermandosi nel '700 e protraendosi per gran parte dell'Ottocento, non rimanendo tuttavia immutato, ma, anzi, aprendosi sempre di più a nuove e più ampie classi sociali e a nuove mete europee.

Anche se il bagno in acque termali era una pratica diffusa già da millenni, il nuovo approccio nei confronti della natura che si riscontra nel XVIII secolo (dimostrato dai numerosi saggi sul tema come il "Systema Naturae" di Carlo Linneo del 1735) porta l'aristocrazia inglese a prendere in considerazione il bagno in acqua fredda come nuova moda elitaria. Un esempio ne è il grande e celere sviluppo della cittadina costiera di Brighton, la quale, in qualche decennio, diventò la destinazione simbolo del turismo balneare, una pratica che raggiunse l'Italia solo nel secolo seguente.<sup>16</sup>

Fonte: <https://www.mutualart.com>



Incisione settecentesca della Piramide Celia a Roma di Giovan Battista Piranesi.

Un'usanza dei giovani nobili durante il Grand Tour era quella di acquistare o commissionare schizzi ed incisioni dei luoghi visitati dagli artisti locali.

15 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 33-34.

16 Buchan A.P., Practical observations Concerning Sea-bathing with Remarks on the Use of the Ware-bath, London, 1804, p.118.

### 1.4 - La novità del tempo libero: tra balneazione e treno

Merito delle numerose innovazioni che segnarono la grande rivoluzione industriale, prima dal punto di vista tecnico e successivamente anche da quello sociale, si può dire che il concetto di turismo come lo intendiamo oggi sia nato nell'Ottocento. Infatti, alla fondamentale apparizione di nuovi e più rapidi mezzi di trasporto (in grado di accorciare nettamente i tempi di percorrenza diminuendo la percezione delle distanze), si affiancò l'affermazione del concetto di tempo libero retribuito, il quale venne ampliato a sempre più lavoratori. Così, parallelamente al progressivo affermarsi della classe borghese, il viaggio, da evento riservato ad una ristretta élite, si trasformò lentamente in un fenomeno di massa, portando al conseguente ampliamento della viabilità urbana ed extraurbana.<sup>17</sup> Nacquero le moderne biciclette, che nel giro di alcuni decenni si trasformarono e si ottimizzarono, raggiungendo nel 1884 (con il brevetto di John Kemp Starley) la forma che attualmente conosciamo e introducendo, soltanto pochi anni dopo, sotto il telaio il motore a scoppio.

La più innovativa evoluzione nel XIX secolo è l'introduzione delle strade ferrate, dapprima utilizzate per trasportare merci trainate da cavalli e successivamente introducendo un locomotore. Si creano, così, nel 1830 i primi veri treni per passeggeri della storia per opera di Stephenson, collegando Liverpool a Manchester.<sup>18</sup> Grazie alla nuova rete ferroviaria nel 1841 Thomas Cook fondò a Leicester la prima agenzia privata di viaggi, organizzando una escursione in treno verso Loughborough per i lavoratori desiderosi di fuggire dalla monotonia cittadina, acquistando un pacchetto di servizi che oggi definiremmo "all-inclusive".<sup>19</sup> Quattro anni più tardi lo stesso Cook organizzò un rivoluzionario viaggio turistico al quale parteciparono le prime donne viaggiatrici, sconvolgendo abitudini secolari di una società che limitava tale pratica alla sola figura maschile. Si affermarono anche i primi viaggi collettivi via mare per il trasporto organizzato di passeggeri a bordo delle nuove navi a vapore. Mark Twain, nel suo libro "The Innocent Abroad", racconta in modo satirico la sua diretta esperienza a bordo della prima crociera organizzata negli Stati Uniti per visitare il vecchio continente del 1867, dove, sul piroscafo "Quacker City", definì la nuova pratica del viaggio "il progresso dei nuovi pellegrini".<sup>20</sup>

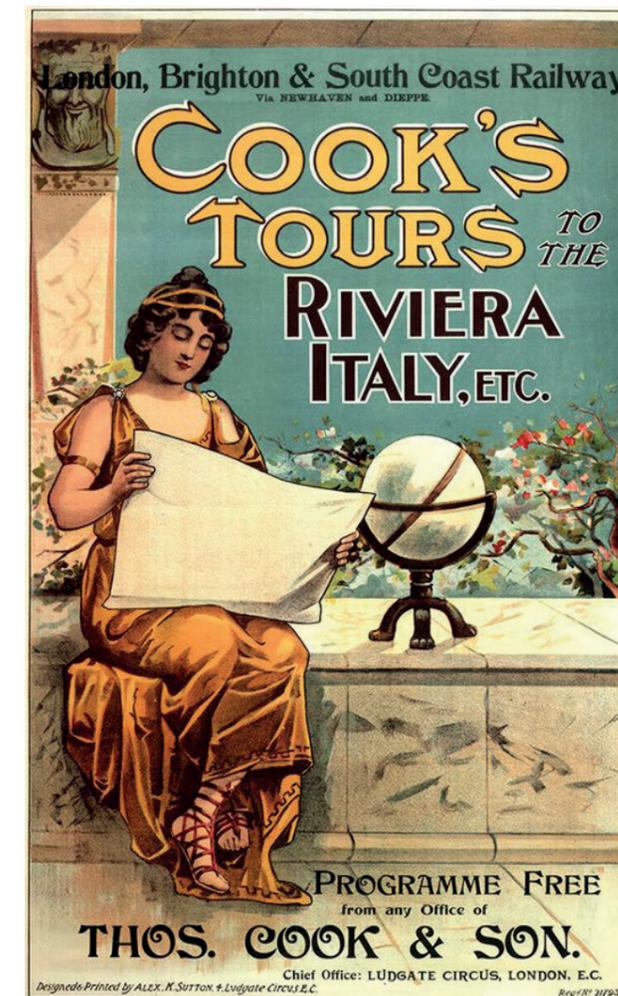
17 Ibidem, Marco D'Eramo, p. 18-24.

18 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 60-65.

19 Brendon P., Thomas Cook. 150 Years of popular tourism. Secker & Warburg, Londra, 1991.

20 D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, Cles (TN), Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), marzo 2022, p.34-36.

Volantino pubblicitario dell'agenzia Thomas Cook & Son.  
Fonte: <https://www.mediastorehouse.com>



## 1.5 - L'arrivo dell'automobile e le grandi masse

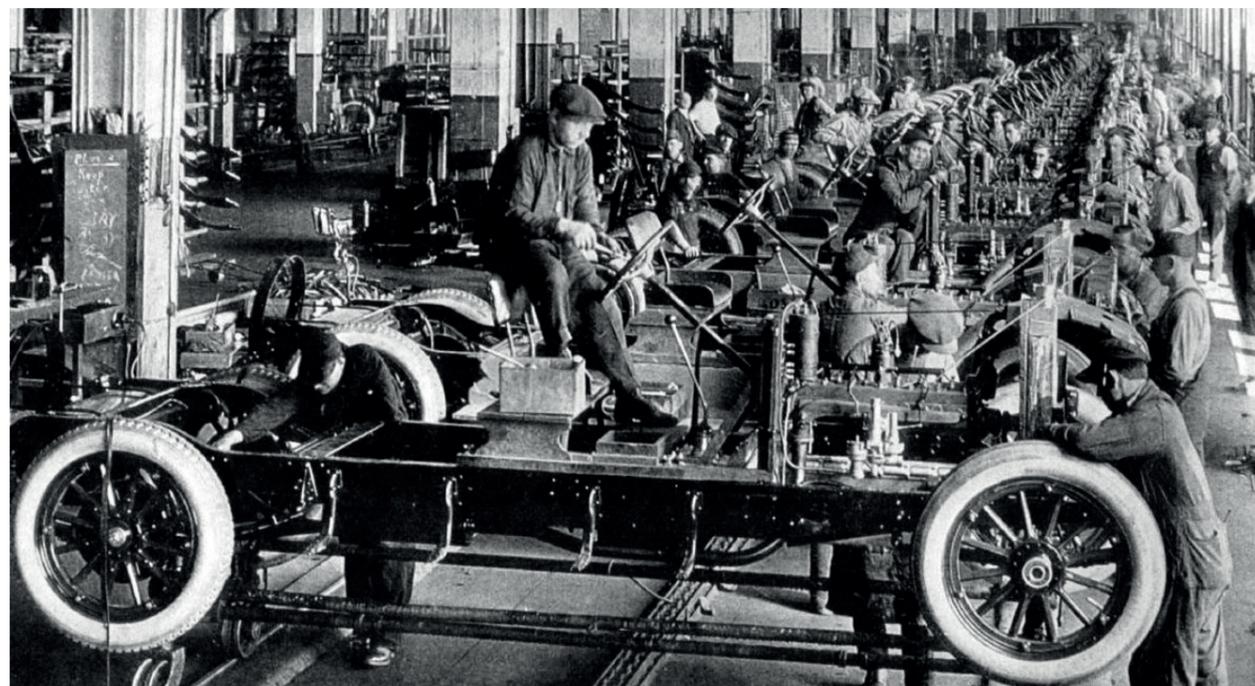
Il vero e proprio turismo di massa nascerà però solo in seguito alla diffusione dell'automobile anche fra le classi sociali meno abbienti. L'auto permise una maggiore personalizzazione degli itinerari, oltre che un migliore privacy e flessibilità temporale. Furono infatti gli USA, dove la Ford Motor Company dal 1908 cominciò a produrre la leggendaria "Model T" con grandissimo successo, i precursori di questo vero e proprio movimento sociale volto a stimolare tutti i ceti popolari. Si può addirittura paragonare direttamente nelle diverse nazioni lo sviluppo del turismo di questo secolo con il numero di abitanti per vetture; valore nettamente inferiore sul territorio europeo, dove, ad esempio, l'Italia vede un ritardo trentennale nei confronti dell'America.<sup>21</sup>

Dall'inizio del secolo nel nuovo continente nasce il campeggio, una nuova tipologia di vacanza, alimentata dalla diffusione di roulotte e camper, che portò la società ad un nuovo contatto e interesse nei confronti della natura. Questo "America outdoor"<sup>22</sup>(già presente nell'immaginario americano nel plurivoco concetto di "wilderness") sprona e contribuisce alla valorizzazione del patrimonio naturale da parte dello stato che istituisce nuovi parchi e aree protette, che si sommano a quelli già presenti sul territorio, fra i quali quello di Yellowstone (primo parco nazionale del mondo istituito addirittura nel 1872).<sup>23</sup>

In Europa, invece, è dal primo dopoguerra che si vede il turismo, non più come mera manifestazione di svago, ma come fattore di rilancio economico e sociale. Stimolata dalla costruzione di nuove infrastrutture e, per la prima volta, da un sostegno governativo diretto, in paesi come l'Italia, la domanda turistica, da elitaria che era, si allarga ai ceti medi della popolazione prendendo il nome di "turismo sociale". Viene così istituita nel 1919, sul modello francese, l'ENIT, un ente pubblico-privato con compiti di organizzazione e promozione turistica, il quale viene rivisitato e ulteriormente rafforzato durante il fascismo. All'Opera nazionale dopolavoro (OND) dal 1925 fu affidato il compito di occuparsi del tempo libero dei lavoratori che, due anni dopo, con la Carta del Lavoro, guadagnano il diritto delle ferie retribuite. Sempre durante la riorganizzazione operata durante il ventennio, in particolare nel 1926, vengono create le "Aziende Autonome di Cura, Soggiorno e Turismo" (AACST) con l'obiettivo di sviluppare il territorio ed i servizi turistici, utilizzando imposte applicate a clienti, lavoratori e imprenditori del settore.<sup>24</sup>

Numero di abitanti per automobile fra il 1912 e il 1982.

Anni	1912	1922	1932	1937	1950	1956
Stati Uniti	135	13,3	6	5,1	3,75	3,1
Italia	2416	947	224	162	138	47,6



Catena di montaggio della "Model T" nelle fabbriche "Ford Motor Company".

Fonte: <https://www.inchiostronero.it/>

21 Boscarelli L., Monografia 58, Progressi della motorizzazione e società Italiana, Relazione di Lorenzo Boscarelli, Associazione italiana per la storia dell'automobile, Milano, 2003.

22 Shaw G., Williams A.M., Critical Issue in Tourism: a Geographical Perspective, Oxford-Cambridge, Blackwell, 1994.

23 Parks.it, Federparchi (Federazione italiana parchi e riserve naturali) <http://www.parks.it/world/US/index.html>, (13/02/2023). fonti del sito: <http://www.nps.gov/>

24 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 188-197.

Ma sarà il boom economico del secondo dopoguerra che permetterà a gran parte della popolazione italiana, e di tutte le altre nazioni europee (l'Europa tra il 1945 e il 1973 ha un tasso di crescita medio del 4,5%), di raggiungere il tanto agognato benessere. Il turismo nazionale ne giovò registrando una crescita fra il 1953 e il 1973 del 200%, supportata dalle nuove autovetture di proprietà di ormai quasi tutte le famiglie italiane e dall'aumento del reddito medio che porta ad un aumento dei vacanzieri da 6,6 a 11 milioni nel solo periodo fra il 1959 e il 1965. Il turismo comincerà ad espandersi anche al di fuori dei confini delle varie nazioni e, nel decennio successivo verranno superate anche le frontiere continentali. Iniziano a nascere le seconde case "figlie della settimana corta" e delle festività brevi oltre alle strutture alberghiere che raddoppiano il loro numero sul territorio nazionale tra il 1949 e il 1974.<sup>25</sup> Sorgono, quindi, centri urbani la cui economia ruota principalmente attorno al turismo (spesso non lontani dalle nuove grandi autostrade o dalle linee ferroviarie che vengono sempre più rese efficienti), progettati sia da privati che da lungimiranti speculatori che avviano un'opera di cementificazione incontrollata, regolamentata soltanto con l'entrata in vigore dei rispettivi piani regolatori dopo diversi anni.<sup>26</sup>



Cartolina turistica degli anni 30' dell'isola di Coney Island.

Fonte: <https://www.wnyc.org/>

Fonte: <https://www.collectoravenue.it>



Esempio di sprawl urbano derivante dal "boom" turistico in una cartolina del 1968 della città costiera di Viareggio.

25 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 386-410.

26 Ibidem, Rocca G., pp. 59-65.

## 1.6 - La globalizzazione e la digitalizzazione del turismo

Neppure il difficile periodo storico degli anni Settanta, caratterizzato da profondi eventi politici e sociali (dalle contestazioni giovanili iniziate nel '68 alla crisi petrolifera ed economica del 1973-74), riesce a smorzare quello che sembra un inevitabile sviluppo dell'intero settore turistico.

Così, durante l'ultimo trentennio del Novecento nei paesi sviluppati occidentali un miglioramento progressivo e generalizzato delle condizioni economiche permette la definitiva svolta verso il turismo contemporaneo. Quest'ultimo, infatti, entra a far parte della vita quotidiana dei cittadini evolvendosi congiuntamente ai mezzi di trasporto (sempre più comodi e rapidi), alla diffusione di culture e mentalità propense all'internazionalizzazione, ai mass media e alle nuove tecnologie informatiche.

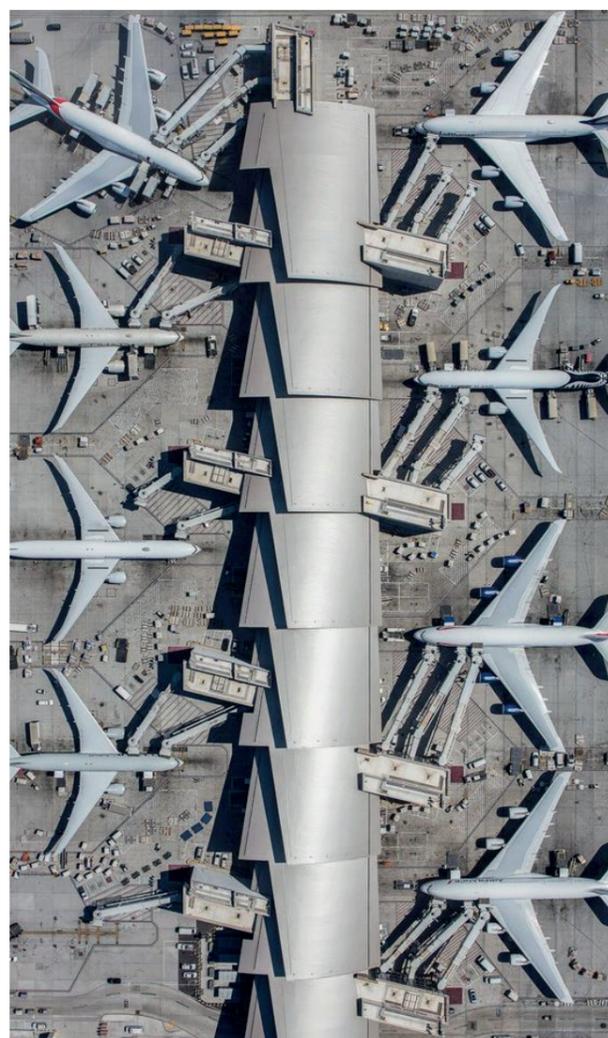
La disgregazione della famiglia tradizionale e l'evoluzione dei costumi degli italiani determinano graduali ma profondi cambiamenti nelle abitudini di villeggiatura. Ad una domanda turistica diversificatasi sempre più, risponde un'offerta del settore adeguatamente ampia e specializzata che, oltre ad affiancarsi al tramonto del fenomeno della seconda casa, distribuisce le vacanze, in diversi periodi dell'anno e con nuove mete sul territorio, in modo più omogeneo.<sup>27</sup>

Anche l'impulso dovuto alla distensione dei rapporti internazionali che seguono la conclusione della Guerra Fredda favorisce gli spostamenti verso l'estero. Sorgono nuovi aeroporti e il traffico aereo si intensifica notevolmente, affermandosi anch'esso come mezzo di trasporto accessibile alla grande massa dagli anni '70 quando negli Stati Uniti la "Southwest Airlines" (nel 1971) brevetta la formula dei voli "low cost carriers" (LCC).<sup>28</sup> Questa tipologia di viaggio "no frills" (senza fronzoli) si basa sull'abbattimento dei costi fissi e variabili attraverso la semplificazione dei servizi sia a bordo che a quelli a terra al fine di offrire tariffe molto convenienti per i fruitori.<sup>29</sup> È attraverso i voli low cost che prediligono aeroporti più piccoli, meno trafficati e con minori spese aeroportuali che il turismo si è globalizzato permettendo di rendere accessibile qualsiasi luogo del pianeta. Se le prime 15 destinazioni per numero di visitatori nel 1950 attraevano il 98% del totale degli arrivi internazionali,

nel 1970 questo valore si era già abbassato al 75%, per raggiungere il 57% del 2007.<sup>30</sup> Il resto del mercato aereo si vide costretto a adeguarsi alle nuove convenienti tariffe proposte, influenzando sulla riduzione del costo medio dei biglietti per i trasporti (specie per i voli) del 60% fra il 1998 e il 2019.<sup>31</sup>

In generale, l'avvento delle "Information and Communication Technology" (ICT) ha comportato una vera e propria rivoluzione del fenomeno turistico e della sua organizzazione. Solo le imprese più sensibili e responsive alle nuove tecnologie informatiche sono state in grado di sfruttarle al meglio, ridefinendo sia il proprio scheletro organizzativo, sia l'intera filiera in cui si genera il proprio prodotto turistico.<sup>32</sup>

Fonte: <https://www.mpkelley.com>



Il nuovo "Tom Bradley International Terminal" del "Los Angeles International Airport".

Così, la finalità educativa e di conoscenza di paesi e usanze straniere sta oramai svanendo nella pratica turistica del terzo millennio, a favore di una nuova considerazione del fenomeno, sempre più spesso mirata alla soddisfazione dei piaceri del singolo, oltre che occasione di riposo. Già dagli anni Novanta si registrava un boom del turismo tematico con viaggi e itinerari profondamente differenziati fra loro, concepiti attorno specifiche tipologie di turisti, sempre più sensibili a mode e tendenze.<sup>33</sup> La figura, idealizzata quanto generica, dell'antico viaggiatore cede il posto a quella del turista anonimo che, dispersa la sua identità all'interno della massa, rimane classificabile solamente per gusti, preferenze e itinerario prescelto. Al contrario gli operatori del settore appaiono, in questo momento, la principale figura turistica, in grado di influenzare e condizionare pesantemente l'economia e la struttura sociale di intere nazioni, rappresentando una potenziale fonte di guadagno e sviluppo per il territorio.<sup>34</sup>

Se già fra il 1950 e il 1992 il turismo internazionale vide aumentare il numero medio di arrivi del 7,2% annuo, durante tutto il corso degli anni Ottanta le entrate derivanti dal settore crebbero annualmente del 9,2%, superando nettamente il tasso di crescita del commercio mondiale globale. Complessivamente la "World Tourism Organization" ha stimato che i viaggiatori internazionali dal 1950 (25,3 milioni) sono all'incirca raddoppiati ogni decennio e, se consideriamo gli 1,4 miliardi di turisti

Fonte: UNWTO



Cartellone pubblicitario di Airbnb Fonte: <https://altreconomia.it>

registrati nel 2018, in questo arco temporale il numero si è moltiplicato (in modo quasi esponenziale) di più di 55 volte.<sup>35</sup> È evidente come, soprattutto nei primi anni del XXI secolo, il fenomeno turistico abbia avuto una clamorosa crescita quantitativa. La principale motivazione con cui gli esperti si spiegano questa dinamica è da attribuire all'enorme classe media in espansione nei Paesi Emergenti. Supportati da un'economia globale complessivamente forte, qui sempre più persone hanno iniziato a sperimentare il consumo di beni e servizi, come il turismo, prima a loro preclusi. Un esempio ne è la Cina, la quale rischia di diventare una vera e propria bomba turistica: nel 2000 erano circa 10,5 milioni i turisti cinesi che viaggiavano all'estero. Nel 2017 sono stati 145 milioni con un aumento del 1.380%<sup>36</sup> e l'Istituto di Ricerca Cinese sul Turismo Estero prevede che questa cifra toccherà quota 400 milioni entro il 2030. Inoltre, sono anche da tenere in considerazione i progressi nel campo delle comunicazioni, la drastica riduzione dei costi dei mezzi di trasporto, oltre che i contenuti tassi d'interesse e la relativa stabilità dei tassi di cambio.<sup>37</sup>

27 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 503-507.

28 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 594-598.

29 <http://lowcost.it/storia-del-low>, Wonder S.p.a., (12/12/2023).

30 D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, Cles (TN), Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), marzo 2022, p. 28.

31 Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, Torino, Centro Einaudi, 2020.

32 Candela G., e Figini P., Economia del Turismo e delle Destinazioni, 2ed, McGraw-Hill, 2010.

33 Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012, p. 528.

34 Ibidem, Jelardi A., pp. 555-556.

35 D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, Cles (TN), Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), marzo 2022, p. 27-28.

36 +83% di presenze nell'Unione europea tra il 1997 e il 2017 e altrove anche di più: +188% nell'Africa sub sahariana, +233% in Nord Africa e Medio Oriente, +449% nell'Asia orientale.

37 Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, Torino, Centro Einaudi, 2020.

## 1.7 – “Undertourism” da COVID-19

La prima inversione di tendenza di quella che sembrava una perenne crescita si registra soltanto nel 2009, quando i flussi turistici internazionali si fermano a 880 milioni, contro gli 898 del 2007 e i 924 dell'anno precedente. Le motivazioni di tale diminuzione sarebbero da ricondursi a diversi fattori come l'insicurezza generalizzata (dovuta ai diversi attacchi terroristici avvenuti in importanti mete di viaggio) e l'instabilità economica mondiale contraddistinta, a inizio millennio, da frequenti crisi finanziarie.<sup>38</sup> Tuttavia la ripresa del settore fu rapida e significativa, tanto che nel 2019 il settore turistico registrava 1,5 miliardi di arrivi internazionali. All'interno di questa industria trovava occupazione (in modo diretto o indiretto) il 10,3% dei lavoratori mondiali (corrispondenti a circa 330 milioni di posti di lavoro) e rappresentava il 4% del Pil globale (misurato tramite il prodotto interno lordo diretto da turismo - TGDP<sup>39</sup>).

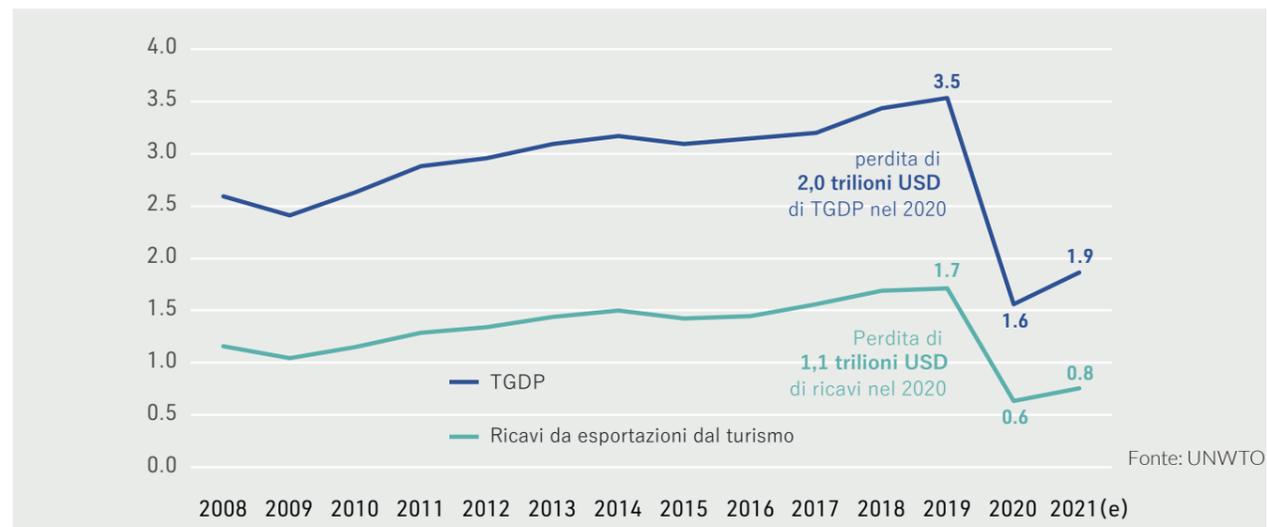
Lo scoppio della pandemia COVID-19, per via delle restrizioni applicate nelle diverse nazioni e che hanno limitato la mobilità delle persone, ha inciso drammaticamente sul turismo che è stato il settore che ne ha subito le maggiori ripercussioni. Gli arrivi internazionali registrati nel 2020 hanno avuto un crollo del 73% (circa 1,1 miliardi) rispetto a quelli dell'anno precedente e il PIL diretto da turismo si è più che dimezzato (1,8% nel 2020). In quell'anno è stata stimata una perdita dei ricavi da esportazione turistica pari a 1,1 trilioni di dollari, equivalente al 42% della flessione totale del commercio internazionale.

Le ripercussioni sono state sicuramente maggiori nei paesi dove il turismo, per entrate e posti di lavoro, è una fonte

chiave della propria economia. Ciò ha però dimostrato anche come la loro alta dipendenza dai proventi di questa industria (In Italia il settore rappresenta circa il 5,9% del PIL totale) li renda più vulnerabili agli shock esterni.<sup>40</sup> L'impatto della pandemia sulle imprese turistiche e sui mezzi di sostentamento dei suoi lavoratori è stato enorme, tanto che molti paesi hanno attuato politiche di sostegno. La stessa UNWTO ha sottolineato come si siano riscontrate delle nuove tendenze nelle pratiche turistiche in questi ultimi anni influenzati dal COVID come l'aumento del turismo interno e delle mete vicine a casa, preferendo spesso aree rurali e naturali. Inoltre, si è cementificata nel turista la consapevolezza e l'idea di avere un impatto positivo sulle comunità locali che frequenta, tenendo in considerazione la sostenibilità della propria visita e la sua autenticità. Questo ha portato ad allungare la durata media dei soggiorni e, di conseguenza, ad un aumento significativo della spesa di viaggio media.<sup>41</sup>

Ciononostante, dopo la forte ripresa riscontrata già nel 2022, i valori del turismo pre-pandemia sono stati addirittura superati nel 2023<sup>42</sup>, grazie anche alla forte domanda repressa dei consumatori. Infatti, le analisi hanno riscontrato per Europa, America, Medio Oriente e Africa una ripresa del settore che ha raggiunto dati simili a quelli del 2019. Più lento invece il rilancio di Asia e Indonesia che nel 2022 hanno recuperato solo il 14% degli arrivi registrati prima dello scoppio della pandemia. È da sottolineare, però, come in questa area del mondo, i dati delle sotto regioni siano significativamente diversi fra loro. Questi evidenziano come l'Asia meridionale nel 2023 aveva già recuperato il 95% dei valori pre-pandemici, mentre l'Asia nordorientale soltanto circa il 50%.<sup>43</sup>

Grafico dell'andamento del prodotto interno lordo diretto da turismo (TGDP) e dei ricavi delle esportazioni dal turismo



38 Ibidem, Rocca G., pp 70 – 71.

39 Il “Tourism Direct Gross Domestic Product” (TGDP) è un aggregato macroeconomico che misura il contributo diretto del turismo all'economia ed è uno degli indicatori chiave utilizzati per il monitoraggio progressivo dei “Sustainable Development Goals” (SDGs).

40 UNWTO, The economic contribution of tourism and the impact of COVID-19, Madrid, World Tourism Organization (UNWTO), 2021.

41 <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism> (18/01/2024).

42 <https://www.unwto.org/news/international-tourism-to-end-2023-close-to-90-of-pre-pandemic-levels> (18/01/2024).

43 <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism> (18/01/2024).

## 1.8 – Il turismo contemporaneo e le problematiche di gestione dei flussi

Il turismo moderno, che risulta ormai essere uno dei principali attori del commercio internazionale, è divenuto un motore chiave per il progresso socioeconomico globale. Per molti paesi, soprattutto fra quelli in via di sviluppo, rappresenta una delle principali fonti di reddito oltre che di occupazione in molti settori ad esso correlati, dall'edilizia alle telecomunicazioni o all'agricoltura.<sup>44</sup>

In questo periodo un tema dibattuto molto dall'informazione pubblica in Italia riguarda il sempre crescente riscontro di problemi connessi all'eccessivo flusso turistico che sta interessando diverse località, del nostro paese e non solo. Sono moltissimi gli articoli di giornale o i servizi dei tg che, dopo il periodo di pandemia Covid, hanno documentato un ritorno turistico nel nostro paese ancor più critico rispetto al passato. Fuga di residenti dalle grandi città d'arte (come Venezia e Verona per esempio), situazioni di sovraffollamento urbano, innalzamento generale dei prezzi degli alloggi e malcontento degli stessi cittadini nei confronti dei visitatori. Sono queste alcune delle ragioni che hanno portato il termine “overtourism” a divenire di dominio pubblico e, le relative problematiche che ne conseguono, di interesse nazionale.

L'Italia è, ad oggi, la quinta Nazione al mondo per numero di arrivi turistici, con circa 68 milioni di visitatori e quasi 267 milioni pernottamenti nel 2023; numeri in crescita rispettivamente del 4,3% e 3,2% in confronto allo stesso periodo del 2022 che aveva fatto registrare 65,2 milioni di arrivi e 258 milioni di pernottamenti. Fra i paesi europei invece si classifica nona per “indice di turisticità”: con esso si valuta l'incisività del settore in termini economici sul territorio calcolando il rapporto fra presenze turistiche e numero di residenti.<sup>45</sup> Anche la spesa turistica è valutata in aumento nell'ultimo anno, con una crescita del 5,4% e oggi giorno, in tale settore, trova occupazione il 6,5% della popolazione nazionale. Inoltre, come è già stato sottolineato precedentemente, le tendenze del turismo globale e le sue previsioni future pronosticano un aumento della domanda turistica nei prossimi anni, rendendo le attuali problematiche soltanto le prime avvisaglie di ripercussioni più profonde.<sup>46</sup> Proprio per la sua vocazione e dipendenza economica dal turismo l'Italia risulta oggi essere una fra le nazioni più colpite da “overtourism”.

Fonte: <https://www.insidevenice.it>



L'insostenibile relazione tra la città di Venezia e le giganti navi da crociera. Fotografia tratta da “Le Grandi Navi” di Gianni Berengo Gardin.

44 <https://www.unwto.org/why-tourism> (18/01/2024).

45 Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, Torino, Centro Einaudi, 2020.

46 [https://www.repubblica.it/viaggi/2023/05/30/news/estate\\_2023\\_italia\\_turismo\\_record-402479739/](https://www.repubblica.it/viaggi/2023/05/30/news/estate_2023_italia_turismo_record-402479739/) (19/01/2024).

Capitolo 02

“Overtourism”

## 2.1- Una nuova definizione per un vecchio problema

Il termine “overtourism” è relativamente giovane nel dibattito pubblico e accademico circa le conseguenze negative del turismo su comunità locali e destinazioni. Rafat Ali, il CEO e fondatore di “Skift” (società di analisi del settore viaggi), fu il primo a coniare il termine “overtourism” nella prefazione di un suo articolo del 2017. Dedicato all’impatto del turismo di massa in Islanda, lanciava l’allarme sui pericoli di sostenibilità delle politiche di ricezione.<sup>1</sup> Oggi, in tutto il mondo, sono state identificate un totale di 105 destinazioni in uno stato critico di sovraffollamento, ma tale lista non è sicuramente esaustiva e si può solo presumere che quelli identificati siano soltanto una serie rappresentativa di casi.<sup>2</sup>

Uno studio della “European Travel Commission” (ETC) del 2018 ha riportato come il sovraffollamento non è ancora considerato un serio problema dai gestori di molti paesi europei. Al contempo, ha anche evidenziato prove tangibili degli ulteriori danni che un numero crescente di turisti comporterebbe a quelle destinazioni particolarmente fragili dove problematiche e dibattiti relativi all’“overtourism” sono già presenti.<sup>3</sup>

Il sovraffollamento turistico, però, non è un fenomeno di per sé nuovo, in quanto simili criticità (con le loro relative ricadute sulle comunità locali e sull’ambiente) si erano già rese evidenti e sono studiate da oramai decenni. Sono numerosi gli esempi di luoghi in cui il patrimonio culturale e naturale è stato messo a repentaglio, o dove il costo della vita e degli immobili aumentando ha causato il calo della qualità della vita dei residenti. Inoltre, la diffusione dell’“overtourism” nel tempo potrebbe causare la perdita di autenticità della destinazione e comportare un pericoloso rischio della sua futura capacità attrattiva. Se si osserva da una prospettiva più ampia, l’“overtourism” può essere inquadrato nel campo degli studi di impatto turistico e una sua corretta analisi è fondamentale per un sano sviluppo del fenomeno nel tempo che porti benefici al territorio e ai cittadini stessi. Tuttavia, attualmente il sovraffollamento è visto dall’industria turistica come un mero ostacolo verso una continua crescita economica, ma non si tiene spesso in considerazione come gli impatti del sovraffollamento possano rappresentare un rischio all’esistenza della destinazione e, quindi, all’industria stessa.

Una chiara ed univoca definizione di “overtourism”, per via della complessità del fenomeno, non è attualmente disponibile. La “World Tourism Organization” (UNWTO), ovvero l’agenzia delle Nazioni Unite incaricata della

promozione di un turismo responsabile, sostenibile e universalmente accessibile, definisce l’“overtourism” come:

“l’impatto del turismo su una destinazione, o parti di essa, che influenza eccessivamente in modo negativo la qualità della vita percepita dei cittadini e/o la qualità delle esperienze dei visitatori”.

Un’altra definizione è stata coniata dalla “Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento Europeo”, che considera l’“overtourism” come:

“la situazione nella quale l’impatto del turismo, in un certo momento e in una certa località, eccede la soglia della capacità fisica, ecologica, sociale, economica, psicologica e/o politica”.

Gli “stakeholders” si sono infatti oramai resi conto di come gli impatti sociali, economici e ambientali non possano essere valutati se non in modo interdipendente fra loro, come parte di uno stesso sistema. Il mondo accademico dovrebbe colmare il divario tra studi commerciali e quelli a riguardo delle scienze sociali al fine di approfondire la comprensione delle ricadute del turismo su territori e cittadini. Proprio per questo quest’ultima definizione di “overtourism” cerca di evidenziare e mettere in connessione diversi ambiti che appaiono in un primo momento slegati fra loro. Si parla infatti di:

- “capacità psicologica”: per la quale si intende la capacità delle persone, che siano residenti o altri visitatori stessi, di affrontare dal punto di vista emotivo le condizioni di affollamento;

- “capacità politica”: che riporta l’incapacità dei governi locali di comprendere, gestire e governare le conseguenze della sfrenata crescita del turismo, finendo per compromettere la qualità della vita della comunità ospitante. Tale definizione tiene in considerazione tutte quelle forme di stress psicologico causate da un elevato numero di visitatori.

Questa distinzione tiene conto degli aspetti sociali (non solo di cittadini ma anche di ospiti e imprenditori del settore), di quelli fisici (che valutano capacità del territorio e delle sue infrastrutture), oltre che di quelli economici (zone commerciali turistiche) ed ecologici (rumore, qualità dell’aria, uso e qualità dell’acqua, rifiuti, ecc.).<sup>4</sup>

1 Sheivachman A., Iceland and the Trials of the 21st Century Tourism, Skift, 2017. Link: <https://skift.com/iceland-tourism/> (26/12/2023).

2 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p. 45.

3 European Tourism in 2018: Trends & Prospects (Q3/2018), Bruxelles, European Travel Commission, 2018.

4 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p. 15-27.



## 2.2 – Le cause apparenti e quelle profonde alla radice del fenomeno

Uno studio sulla gestione della crescita del turismo in Europa ha cercato di delineare le cause del sovraffollamento e da questo ne è emerso come la crescente economicità e fruibilità dei viaggi (che vede un costante aumento degli arrivi internazionali) sia di sicuro uno dei fattori chiave per comprendere il fenomeno. Infatti, la stessa politica tradizionale incentrata sulla promozione del volume, piuttosto che sulla qualità dell'offerta, ha causato la concentrazione di grandi masse di turisti in un numero limitato di destinazioni, portando ad una complicazione nella gestione di questi grandi flussi. Anche la gentrificazione e l'aumento dei prezzi nei centri cittadini e nei nuovi quartieri sono, sia effetto, che causa stessa dell'"overtourism" (soprattutto in ambienti che presentano una pressione di urbanizzazione già di per sé elevata). In conclusione, la proliferazione di strutture turistiche non regolamentate adeguatamente (o affatto) incentiva l'aumento dei flussi. Tra queste va sicuramente evidenziate il ruolo delle piattaforme di prenotazione di "sharing economy" e "peer-to-peer" (P2P) come il colosso Airbnb.<sup>5</sup>

L'Università di Groningen nei Paesi Bassi si è spinta ancor più a fondo nell'analisi del problema e in una sua ricerca si è impegnata nell'individuare le "cause profonde" alla base del fenomeno dell'"overtourism"; ovvero quelle motivazioni, spesso sfuggenti e non immediate, che spesso divergono dalle cause di più diretta comprensione e considerate "apparenti". Come risultati ne sono emerse alcuni fattori che possono riassumerne le motivazioni della problematica, le quali sono state definite "barriere dello sviluppo del turismo sostenibile". Fra queste vi sarebbe una maggior considerazione degli interessi economici, i quali prevarrebbero sugli aspetti sociali e ambientali, ponendoli in secondo piano. Anche l'accessibilità indiscriminata delle risorse (in questo caso la destinazione turistica stessa) sarebbe il motivo del verificarsi di un fenomeno ben conosciuto in ambito economico, chiamato "tragedia dei beni comuni", che ha come conseguenza l'esaurimento della stessa risorsa. La terza barriera riscontrata riguarda la mala gestione dei flussi turistici da parte delle amministrazioni locali, le quali, secondo l'analisi fatta dall'università, sarebbero nuovamente troppo concentrate su valutazioni basate principalmente su fattori economici (in termini di arrivi e presenze), non ponendo l'adeguata considerazione ai benefici economici e sociali della comunità. Infine, è stata anche riscontrata un mancato, o inadeguato, coinvolgimento fra i diversi "stakeholders" del settore, fra i quali la frammentazione delle competenze in ambito

turistico ha condotto all'adozione di scarse strategie integrate in materia di promozione e gestione delle destinazioni turistiche.<sup>6</sup>

In generale, queste cause del sovraffollamento possono essere ricondotte a due macrocategorie:

- condizioni ambientali: impatti della crescita del settore dei viaggi sulla qualità, ad esempio, della natura, dell'aria e dell'acqua.
- carattere delle attrazioni: all'interno della quale sono valutate la tipologia delle specifiche mete turistiche, la loro accessibilità e i loro sforzi di promozione pubblicitaria.

L'"overtourism" è quindi spesso un problema localizzato piuttosto che riguardante l'intera città, la quale vede picchi di pressione turistica concentrarsi nelle zone più popolari solitamente nei pressi delle principali attrazioni. Al medesimo tempo, anche nelle città più visitate, è possibile trovare aree frequentate da pochi turisti ed estranee a ricadute negative. Infatti, le valutazioni sulla congestione del turismo non si limitano ad analizzare il solo numero di visitatori, ma anche la gestione di tali flussi nello spazio e nel tempo. Vi sono, ad esempio, luoghi che sono in grado di gestire un elevato numero di visitatori meglio di altri, che riscontrano, invece, problematiche anche se contano una pressione turistica nettamente inferiore.

In ogni destinazione vi sono dei "hot spot" nei quali l'affluenza di visitatori in specifici orari della giornata è di molto superiore rispetto alla media quotidiana, causando effetti di affollamento e, a seconda del livello di capacità di carico del sito, di sovraffollamento. Sarebbe però riduttivo e semplicistico affidare l'intera colpa della congestione al solo settore turistico. Infatti, l'"overtourism" può essere percepito quando le risorse e le infrastrutture della destinazione sono eccessivamente sotto pressione. Tuttavia, i turisti non sono i soli a far uso di questi servizi e infrastrutture, anche gli stessi residenti e i pendolari competono per l'uso dello spazio e dei servizi, partecipando a causare il congestionamento della località. Va considerato anche l'esistenza di un fattore psicologico umano (spesso influenzato dal pregiudizio) che induce ad avvertire in modo negativo le grandi masse di turisti. Infatti, quando si parla di disturbo acustico o affollamento, i viaggiatori, visti in modo ostile, sono percepiti a priori come causa principale (anche

quando quest'ultima potrebbe essere attribuita ai cittadini locali).<sup>7</sup>

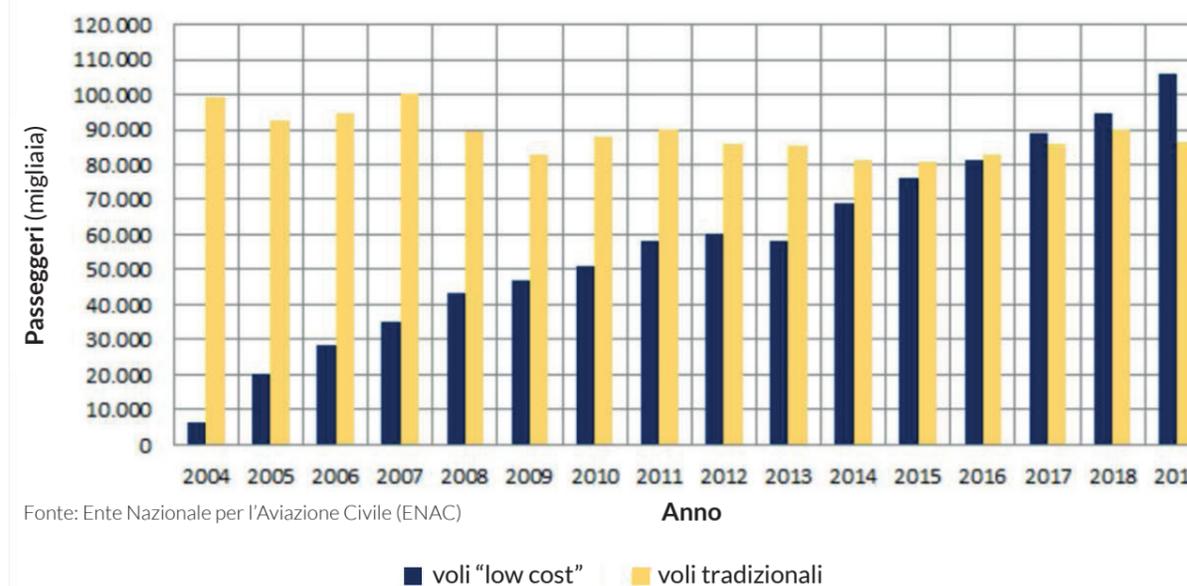
I visitatori però aggravano la problematica in particolare modo per via della stagionalità del fenomeno turistico, il quale tende a concentrare l'affluenza in specifici periodi dell'anno piuttosto che distribuirli equamente. Ciò comporta che vi siano anche stagioni durante le quali la medesima località sia colpita da depressione turistica. Questo, per i territori che abbiano basato la propria economia attorno al solo settore vacanziero, può diventare una seria complicazione. Si può quindi affermare che un eccessivo accentramento su un solo settore economico comporti una minor resilienza dell'area ad avvenimenti che ne possono sconvolgere le sue consolidate abitudini, riducendone la capacità di affrontare e superare tali problematiche e raggiungere un nuovo stato di stabilità.

Vi sono anche varie tendenze più o meno recenti che contribuiscono al fenomeno di "overtourism". Ad esempio, fra il 1995 e il 2015 si è assistito ad una riduzione della durata media del soggiorno turistico, la quale, nella maggior parte dei paesi del mondo, è calata del 15%. Come è facilmente intuibile, quando i turisti visitano per brevi periodi di tempo la località, essi hanno una maggior probabilità di concentrarsi sulle attrazioni

più famose, comportando una concentrazione di flussi turistici nel tempo e nello spazio.

Ricerche come quella di "McKinsey & Company" e della "World Travel & Tourism Council" (realizzata nel 2017) ipotizzano che anche i social media avrebbero un ruolo importante nel richiamare e convogliare i turisti in un numero limitato di siti; in particolare, quando essi fanno parte di particolari classifiche che ne esaltino la bellezza e l'importanza. Naturalmente, sebbene ormai l'uso di social e tecnologia informatica si sia allargato ad ampie fasce di società, sono le generazioni più giovani che tendono ad essere maggiormente influenzate da questa tipologia di strumenti d'informazione. La loro rapidità e la semplicità d'uso potrebbero avere anche dei risvolti positivi in futuro, orientando le scelte verso esperienze di viaggio non tradizionali e considerabili di maggior valore culturale. D'altra parte, se si continuerà a perseguire l'attuale uso sconsiderato e indisciplinato di questi mezzi (tramite la diffusione di immagini, pubblicità e recensioni), essi avranno la sola funzionalità di canalizzare sempre più turisti nei siti popolari e già affollati.<sup>8</sup>

Confronto andamento del numero di passeggeri tra voli tradizionali e "low cost" dal 2004 al 2019 in Italia



Fonte: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

<sup>5</sup> Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p. 27.

<sup>6</sup> Hartman, S., & Sijtsma, F. J., Sustainable Tourism in the Wadden Sea Region: key mechanisms to overcome barriers to sustainability, (Position Paper; No. 2018-01). Waddenacademie, 2018.

<sup>7</sup> UNWTO, Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Madrid, World Tourism Organization, 2023.

<sup>8</sup> Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p. 16.

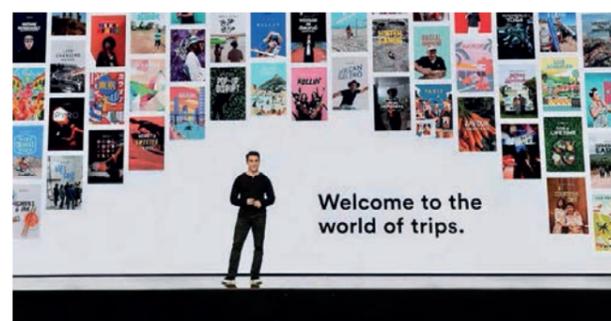
## 2.3 -Airbnbification: Il ruolo della digitalizzazione e delle piattaforme di sharing economy

Un'altra questione centrale è l'attuale ruolo e influenza di internet e, in particolar modo, delle piattaforme di sharing economy e peer-to-peer non solo sul settore del turismo, ma anche sul mercato immobiliare nel suo complesso. Come osservato in un precedente studio condotto per il Comitato TRAN sulla "economia della condivisione", la sharing economy tende a concentrare il potere politico ed economico in un ristretto numero di aziende che operano in tutto il mondo e che sono in grado di alterare autonomamente sia le politiche che i flussi finanziari. L'avvento dell'era digitale, fin dalla sua nascita, aveva già dimostrato la stretta connessione tra turismo e tecnologia; perciò, quella attuale appare come la semplice evoluzione di un percorso già intrapreso verso una progressiva disintermediazione (in realtà solo apparente), del rapporto fra viaggiatori e organizzatori turistici.

### 2.3.1- La nascita dei primi sistemi informatici chiusi

Il turismo ha incontrato il digitale per la prima volta nel corso degli anni '70, quando fu sviluppato dalle agenzie di viaggio il "Computer Reservation System" (CRS). Questo aveva l'obiettivo di garantire al cliente (che altrimenti avrebbe dovuto recarsi presso un'agenzia specializzata) la scelta a fronte di un'ampia scelta di destinazioni, hotel e servizi aggiuntivi, permettendo di valutare quello a lui più adeguato. Una decina di anni dopo la sua introduzione questo sistema venne potenziato accentrando, in un unico sistema informatico (seppur ancora chiuso), le azioni di raccolta, organizzazione e gestione di un'enorme quantità di dati. Il GDS ("Global Distribution System") aveva il grande vantaggio, rispetto al predecessore, di migliorare le relazioni di partnership fra le aziende, permettendo a terze parti di aver disponibili, e quindi amministrabili, anche risorse di altre imprese. Tuttavia, questi sistemi informatici chiusi non permisero di abbattere il prezzo del prodotto turistico per gli acquirenti; ancora troppo vincolato agli alti costi di gestione e d'acquisto di tali sistemi (sostenibili soltanto dalle imprese maggiori del settore).<sup>9</sup> Così, i grandi marchi come Hilton e Marriott, per assicurarsi una posizione preferenziale sul GDS, investirono maggiori somme di denaro sulla piattaforma, a discapito dei competitor minori.<sup>10</sup>

Il CEO di Airbnb Brian Chesky. Fonte: www.telegraph.co.uk



### 2.3.2- L'avvento di internet

Una disintermediazione sostanziosa arriva soltanto con la "Internet Revolution" di fine secolo, quando gli equilibri dell'intermediazione vengono stravolti permettendo ai clienti di raggiungere direttamente le imprese (attraverso la loro pagina web) e viceversa. Il marketing diretto garantito dal "World Wide Web" riuscì a garantire maggiore competitività fra i fornitori, oltre che un ribilanciamento del potere tra essi e i canali di distribuzione.

Le aziende si sono quindi dovute adattare al cambiamento in atto e hanno cercato di mitigare la disintermediazione attraverso una migliore comprensione dei bisogni degli utenti/turisti e delle tendenze del momento. Ciò è permesso dalla raccolta e dall'analisi dei "Big Data", ovvero l'insieme di quell'enorme quantità d'informazioni che rimangono registrate online.<sup>13</sup> Nascono così innovative forme d'intermediazione che prendono forma sul web come motori di ricerca e canali di commercializzazione. Quest'ultimi sono in grado di mostrare la miglior tariffa all'interno di uno specifico segmento di mercato ai propri clienti, garantendo di trovare il miglior prezzo per il prodotto a cui si è interessati. In questo modo le OTA ("Online Travel Agency"), tramite ingenti investimenti, primeggiano nelle indicizzazioni dei motori di ricerca. A loro volta, in cambio di una maggiore visibilità sul proprio portale, riescono ad avere nuovamente controllo sui prezzi dei fornitori e, al contempo, incrementano il loro database personale con informazioni utili alla conoscenza sempre più precisa del mercato e dei suoi trends.

Con l'inizio del nuovo secolo si delinea una nuova tecnologia chiamata "Customer Engagement Technology" (CET): basata sulla interazione fra gli stessi clienti e sulla maggior facilità nella prenotazione da dispositivi mobili. TripAdvisor, Facebook o MySpace fanno parte di questo tipo di piattaforme, dove le recensioni online delle prime pioniere "community" di consumatori riuscirono ad incidere ingentemente sul mercato.<sup>12</sup>

### 2.3.3- AirBnB e la sharing economy

Nel 2008 nasce una nuova piattaforma online "peer to peer" basata sul principio di "sharing economy" (economia di condivisione), chiamata "Airbed and Breakfast" (AirBnB). Partorita dall'idea di due studenti americani di San Francisco in difficoltà a pagare l'affitto di casa, negli anni seguenti avrà un riscontro economico e sociale senza pari. I fondatori decisero di affittare, per poche notti e con colazione inclusa, una piccola stanza inutilizzata del loro appartamento pubblicando un annuncio sul web. Compresero le potenzialità di tale servizio i due ventiseienni migliorano e lanciano ufficialmente sul mercato l'offerta di "Airbnb", la quale, fin da subito, si dimostrò una proposta alternativa a quelle già esistenti. Inizialmente la piattaforma era stata ideata per mettere in contatto coloro che avevano posti letto disponibili da affittare all'interno del proprio appartamento, con chi, invece, ne era alla ricerca. Era quindi stata pensata in modo che l'"host" che affittava l'appartamento avrebbe dovuto dormire nella stessa abitazione e a contatto con il "guest" che veniva ospitato.

Con il tempo Airbnb, però, si è ampliato e sviluppato, tanto da diventare per i proprietari un vero e proprio business dal quale trarne alti profitti, trasformando l'esperienza dei clienti fino a renderla simile a quella di comuni hotel. Una delle ragioni del rapido successo è dovuta al basso costo degli affitti pagati dai clienti e al ridotto (se non addirittura nullo) investimento a carico degli "host", i quali hanno l'opportunità di guadagno dalle stanze libere delle loro residenze. Oggi invece, piuttosto che cittadini privati, spesso dietro alla maggior parte degli annunci, vi sono proprietari che possiedono anche centinaia di appartamenti o vere e proprie imprese e che fanno degli affitti brevi il loro core business.

Oggi Airbnb è presente in 191 paesi e in più di 65.000 città, conta un fatturato di circa 1 miliardo di dollari e possiede un valore di 30 miliardi di dollari. La sua offerta si è notevolmente diversificata, proponendo soluzioni studiate su misura per qualsiasi tariffa e per qualsiasi esigenza.<sup>15</sup>

Anche nel 2020, durante la difficile situazione pandemica (che ha costretto ad un taglio del 25% del personale e più che dimezzato il fatturato rispetto all'annata precedente) l'azienda è stata in grado di reggere l'urto reinventandosi e diversificando ulteriormente l'offerta. A seguito della desertificazione dell'offerta si è puntato principalmente sulla proposta di soggiorni a lungo termine e sull'affitto di intere abitazioni (soprattutto tramite affitti a studenti).

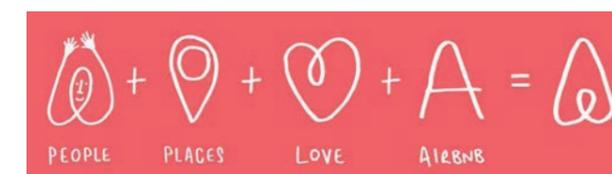
A destra il concept design del logo di Airbnb.

Fonte: <https://visualjournal.it>

Altre stanze e residenze sono state, invece, convertite in spazi per aziende o singoli lavoratori impiegati a distanza tramite smart working. Se non consideriamo l'inevitabile flessione avvenuta durante il periodo pandemico, nell'ultimo decennio il fenomeno delle locazioni turistiche (e più in generale il quadro espansivo della sharing economy) ha sostenuto un tasso di crescita annuo di oltre il 50%.<sup>14</sup>

Nel rapporto pubblicato del "World Bank Group" sulle criticità più pressanti in merito ai servizi di alloggio "peer-to-peer" emerge la necessità di una specifica regolamentazione che vada a rispondere ad una serie di questioni che spaziano dalla tassazione, alla garanzia della qualità e della sicurezza. Infatti, attualmente questa tipologia di economia, per via della sua crescita rapida ed in continua evoluzione, mal si combina con le normative sulle strutture ricettive esistenti nelle varie nazioni (seppur con differenze a seconda dei paesi). Oggi, infatti, le norme fiscali di molte mete sono specificamente indirizzate verso le aziende che offrono servizi di alloggio tradizionali come gli hotel. A volte questi regolamenti non sono applicabili nell'ambito P2P, oppure, spesso, non sono attuabili in modo attivo ed efficace (solitamente a causa del loro elevato costo di applicazione). Infine, vi sono stati dove ancora il settore "peer to peer" non è affatto previsto dalle specifiche normative e i proprietari non sono tenuti a pagare contributi.<sup>15</sup> La situazione regolamentativa si complica ulteriormente se si pensa che in alcuni paesi, leggi e ordinamenti per l'alloggio sono determinate a livello nazionale, mentre, in altri, sono stabilite a livello statale o comunale.<sup>16</sup> Inoltre, la maggior parte delle società sono restie a condividere le informazioni dei loro "host" con i funzionari della città, anche se in comuni, come New York, si stanno cominciando ad attuare norme specifiche per far fronte a questo problema.

Inoltre, bisogna tenere in considerazione come molti novizi fornitori di alloggi potrebbero non essere proprio a conoscenza delle diverse tasse legate al settore turistico. Ciò si traduce in una perdita finanziaria per la destinazione stessa, in quanto, all'aumento del numero totale di visitatori, la destinazione sarà costretta ad aumentare le spese destinate ad infrastrutture e servizi.<sup>17</sup>



9 Candela G. & Figini P., Economia del Turismo e delle Destinazioni, McGraw-Hill, 2010.

10 Thakran K. & Verma R., The Emergence of Hybrid Online Distribution Channels in Travel, Tourism and Hospitality, Cornell Hospitality Quarterly, 2013, p. 240-247.

11 G.Candela e P.Figini, Economia del Turismo e delle Destinazioni, 2ed, McGraw-Hill, 2010.

12 Ibidem, Thakran K. & Verma R., 2013.

13 [www.lenovys.com](http://www.lenovys.com), (07/01/2024).

14 Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, Torino, Centro Einaudi, 2020.

15 Bakker M., & Twining-Ward L., Tourism and the Sharing Economy: Policy & Potential of Sustainable Peer-to-Peer Accommodation, Washington, D.C., 2018, p. 28.

16 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p. 28.

17 Bakker M., & Twining-Ward L., Tourism and the Sharing Economy: Policy & Potential of Sustainable Peer-to-Peer Accommodation, Washington, D.C., 2018, Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018.

## 2.4 – Gentrificazione e turistificazione: un problema sociale, fisico ed economico

Se è vero che questa tipologia di locazione turistica offre un'ospitalità in prevalenza di carattere familiare ed è capace di generare economia diffusa, al medesimo tempo, Airbnb è stata accusata, finendo sul banco degli imputati, di svuotare dei suoi residenti il centro delle grandi città e le aree più richieste, provocando il rincaro dei prezzi degli immobili e dei servizi.

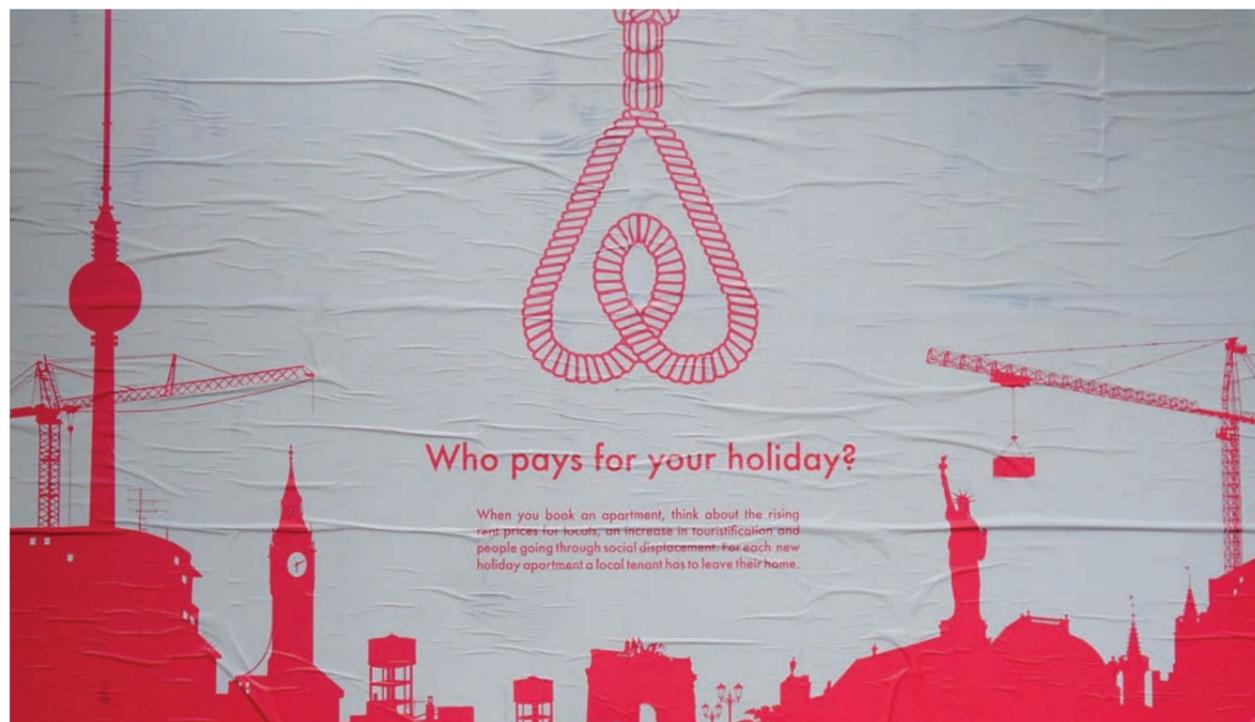
Questo fenomeno prende il nome di "gentrificazione", un neologismo coniato in Inghilterra da Ruth Glass nel 1964, che deriva da "gentry" (denominazione della nobiltà signorile inglese). Con esso si esprime il fenomeno dell'occupazione da parte di classi benestanti di quartieri (solitamente apprezzati per alcune loro peculiarità e tradizionalmente abitati da fasce più povere della società), apportando cambiamenti dal punto di vista demografico e sociale. In particolare, la gentrificazione descrive la transizione fisica, economica e culturale delle aree a basso reddito e disinvestite, spesso dimora di minoranze etniche o gruppi marginalizzati, le quali, come conseguenza dell'afflusso di popolazione benestante, verificano un incremento, anche ingente, dei valori immobiliari. Tutto questo porta all'espulsione della comunità residente originaria che non riesce a sopportare l'aumento del costo della vita e dei servizi presenti nel quartiere, innescando una progressiva, quanto inevitabile, perdita di autenticità e dell'identità iniziale del luogo, causa innescante (ironicamente) del fenomeno stesso.

Nel caso particolare dei cambiamenti sociali e demografici derivanti dal settore turistico per parlare di un fenomeno simile ed implicitamente correlato alla gentrificazione si usa il termine "turistificazione". Quest'ultimo si può descrivere come un "processo, e i suoi effetti risultanti in uno spazio definito, di massivo sviluppo turistico relativamente spontaneo e non pianificato, che porta alla trasformazione dello spazio in una merce" (Del Romero Renau, 2018).

Il termine, anch'esso di derivazione inglese, discende dal verbo "to touristify", ovvero "rendere turistico" e, quando questo fenomeno urbano si sovrappone ad uno di gentrificazione, si origina quella che viene definita una situazione di gentrificazione turistica.

L'effetto più evidente di quest'ultimo fenomeno è la sostituzione della esistente comunità originaria con una non-comunità (come quella turistica); con naturali riscontri sulle attività e i servizi della zona, i quali passano da essere destinati ai residenti ad esserlo per i soli turisti.

Quindi se è vero che gli affitti brevi stanno dando nuovo appeal e dinamicità anche ai piccoli borghi, non si può però negare una evidente conseguente e rapida conversione degli appartamenti dei centri storici in alloggi turistici. Si va così innescando, soprattutto in luoghi dove vi sono già presenti problematiche inerenti alla carenza di alloggi, meccanismi che causano la diminuzione progressiva dei residenti oltre che la crescita dei prezzi di vendita e di affitto.<sup>18</sup>



Un cartellone pubblicitario di protesta a Berlino contro le ricadute dei servizi di Airbnb sul territorio locale.

Fonte: <https://urbanhotblog.wordpress.com>

18 UNWTO, Risks of Saturation of Tourist Carrying Capacity Overload in Holiday Destinations, Madrid, 1983.

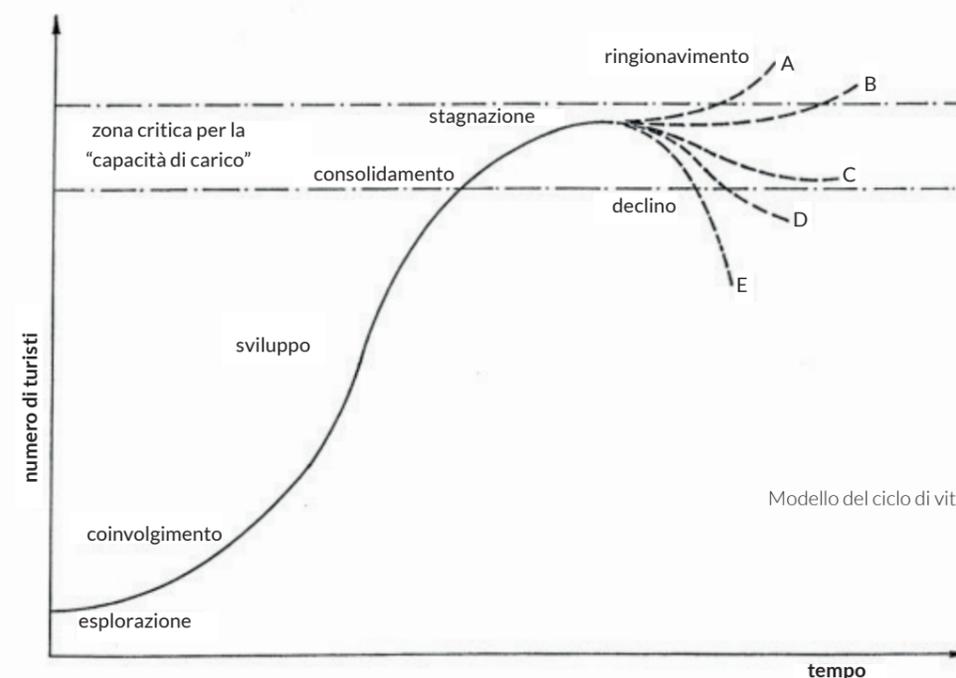
## 2.5 – L'evoluzione degli studi di impatto turistico

Come è già stato anticipato è negli anni 70' che sono emersi i primi studi atti ad analizzare la pressione del turismo sulle comunità locali, oltre che a sollevare discussioni in merito ai rischi di saturazione delle destinazioni.<sup>19</sup>

Per esempio, un importante contributo negli studi di impatto è l'"indice di irritazione" di Doxey realizzato nel 1975.<sup>20</sup> Esso definisce quattro stadi emozionali che i residenti possono sperimentare al crescere del numero di turisti, in cui, nella fase finale, si giunge ad un vero e proprio "antagonismo tra host e ospiti".

Un altro contributo chiave è il "Tourism Area Life Cycle" (TALC) di Butler (1980)<sup>21</sup>, secondo cui "le destinazioni turistiche risentono del loro stesso successo". Questo potrebbe essere il motivo per cui Dredge (2017)<sup>22</sup> si chiede se attraverso il nuovo termine "overtourism" non si stia semplicemente ritornando a discutere su dibattiti consolidati. Come evidenzia Dredge: "I limiti della crescita del Club di Roma, concettualizzazioni dei "limiti del cambiamento accettabile" (LAC), capacità di carico e, più recentemente, i "planetary boundaries", sono tra una lunga serie di sforzi consolidati che annullano l'idea che la crescita illimitata e il consumo illimitato di risorse

possono essere raggiunti senza conseguenze mortali". In tutto il mondo, la crescente partecipazione politica dal basso, causata dal disagio verso lo sviluppo indisciplinato del settore, ha contribuito a far luce sui disordini sociali emergenti tramite proteste e resistenze contro il turismo in molte città europee e del mondo.<sup>23</sup> L'impatto negativo dello sviluppo turistico è stato recentemente associato ai movimenti anti-turismo e a termini come "turismo-fobia", "turista-fobia" e "overcrowding", i quali rendono chiara la frattura sociale che si sta aprendo fra viaggiatori e residenti. In particolare, il termine "turista-fobia" è stato usato per la prima volta nel 2008 da Delgado, un antropologo spagnolo, nel tentativo di spiegare il misto di ripudio, sfiducia e disprezzo che la società (non senza ipocrisia) prova nei confronti della figura del turista. Invece, più recentemente, il concetto correlato di "turismo-fobia", è stato descritto come il diretto risultato della irrefrenabile evoluzione delle pratiche insostenibili di turismo di massa. D'altronde lo sviluppo incontrollato e l'assenza di una corretta gestione della sempre maggior affluenza turistica comporta, sia per visitatori che per stesse comunità locali, il deterioramento della qualità di vita o di esperienza dell'area.<sup>24</sup>



Modello del ciclo di vita di una destinazione turistica di Butler  
Fonte: R.W. Butler, 1980.

19 Doxey, G. V., A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. Paper presented at the Travel and tourism research associations sixth annual conference proceedings, San Diego, 1975.

20 Butler, R. W., The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. The Canadian Geographer/Le Géographe canadien, 1980, p. 5-12.

21 Dredge, D., "Overtourism" Old wine in new bottles?, 2017.

22 Colomb, C., & Novy, J., Protest and resistance in the tourist city. London: Routledge, Redito, 2016.

23 Delgado, M. (2008). Turistofobia. Informazioni tratte da: [https://elpais.com/diario/2008/07/12/catalunya/1215824840\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2008/07/12/catalunya/1215824840_850215.html).

24 UNWTO, 'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Madrid, World Tourism Organization (UNWTO), 2023, p.6.

## 2.6 - Le ricadute dell'“overtourism” sulle destinazioni

Il già citato studio della Commissione Europea per i Trasporti e il Turismo ha definito come l'impatto del sovraffollamento turistico sul territorio possa essere suddiviso, a seconda della sua natura, in tre distinte tipologie: gli impatti di natura sociale, di natura economica e di quella ambientale.

### 2.6.1 - Gli impatti ambientali

Gli impatti ambientali sono principalmente dovuti al maggior utilizzo delle risorse, delle infrastrutture, delle strutture e/o dei siti turistici presenti nella destinazione. Questo eccessivo uso può essere costante nel tempo, oppure di natura improvvisa e temporanea, come la visita di una nave da crociera, una breve stagione turistica o uno specifico evento. Gli effetti variano dall'inquinamento di acqua, terra, aria e rumore oltre che a problemi relativi allo smaltimento dei rifiuti e all'approvvigionamento idrico. Spesso, in risposta all'aumento (a volte improvviso) della domanda e dell'utilizzo di infrastrutture, strutture e attività commerciali strettamente connesse al turismo, vengono promossi anche investimenti in infrastrutture specifiche per questo settore, compromettendo finanziamenti per quelle destinate ai residenti e alla comunità locale. L'aumento del flusso di turisti e tendenza a concentrarsi su di un numero limitato di itinerari, attività e strutture può comportare una loro rapida congestione, causando il sovraffollamento di questi luoghi e rendendo più rapido e ineluttabile il danneggiamento di siti naturali, storici e architettonici. La congestione turistica è solitamente un problema localizzato; limitato a specifiche aree delle città, si concentra nelle zone più popolari e note o presso specifiche attrazioni. Nell'identificare soluzioni a questo problema, è quindi essenziale esaminare attentamente la natura specifica delle aree coinvolte da congestione turistica.

### 2.6.2 - Gli impatti economici

Gli impatti economici sono principalmente causati dall'aumento della domanda di beni, servizi, infrastrutture e immobili che causano un aumento generale dei prezzi e la scomparsa di un'offerta mirata per gli abitanti locali e per altri settori e funzioni (industria, agricoltura, alloggi, ecc.) ai quali susseguono naturali fenomeni di gentrificazione dell'area. I residenti, infatti, riscontrando il degrado e la riduzione delle infrastrutture e delle attività a loro dedicate, oltre che il gonfiarsi dei costi di servizi e prodotti, vengono incentivati (e spesso quasi costretti) a lasciare la zona. Inoltre, si riscontra il rischio di una eccessiva dipendenza economica della meta da

questo settore. La stagionalità e i cambiamenti nelle forme e nelle tipologie dei posti di lavoro via via richiesti, porta ad una perdita di resilienza della località stessa; imputabile al degrado degli altri settori occupazionali e produttivi. Un tipo di impatto economico piuttosto peculiare è il degrado dell'immagine della destinazione percepita dai turisti stessi. Tale visione viene condizionata dalle esperienze negative dei visitatori che percepiscono il sovraffollamento e la congestione causata dagli altri non-residenti.

### 2.6.3 - Gli impatti socio-culturali

L'aumento della domanda e delle visite porta anche a una serie di impatti socio-culturali, tra cui la diffusione di turisti in quartieri precedentemente residenziali, supportata dal successo delle piattaforme per affitti brevi come Airbnb. L'impatto fisico dell'economia dei visitatori diviene spesso motivazione di attrito tra i due gruppi, sfociando in problematiche di tipo sociale. La disputa ruota spesso attorno a spazi e servizi dedicati da sempre ai residenti, soffocati ora dalla eccessiva proliferazione di hotel, strutture o negozi destinati, invece, ai visitatori. Il carattere delle aree residenziali diviene meno adatto alle necessità dei residenti, i quali si ritrovano emarginati anche in considerazione dei diversi valori, comportamenti e tradizioni introdotte dai nuovi turisti. All'aumentare del numero di visitatori per residente (diversi dalla popolazione in termini di etnia, età, genere, ricchezza e valori politici, sociali, religiosi e/o morali) crescono anche le possibilità di incomprensione, che sfociano in vari gradi di ostilità fra ospitanti e ospitati, arrivando a generare veri e propri conflitti o proteste da parte della comunità locale. In generale si assiste ad una perdita di autenticità e di identità culturale del luogo, la quale tende ad essere più evidente all'aumentare della distanza (fisica e culturale) fra la meta e la terra di provenienza dei visitatori. Inoltre, alcune forme di turismo tendono ad attirare visitatori con particolari tendenze verso comportamenti incivili, all'uso di alcol, alla prostituzione, al gioco d'azzardo e al traffico di droga, comportando un degrado della sicurezza percepita ed effettiva della destinazione.<sup>25</sup>

## 2.6.4 - Le diverse conseguenze del turismo sulle varie tipologie di destinazione

L'“overtourism”, pur essendo spesso associato alle città e al turismo urbano, è un fenomeno comune anche in differenti contesti e può avere effetti differenti a seconda delle caratteristiche della destinazione. La commissione TRAN, le ha distinte in quattro tipologie, che sono:

- Urbana; tipologia assegnata quando è l'intera città a costituire la meta turistica.
- Patrimonio e attrazioni; si riferisce a una parte specifica di una città o quando la città nel suo insieme può essere classificata come patrimonio culturale.
- Costa e isole; include i casi dei siti che si trovano vicino o su una riva o in acqua e sono spesso destinazioni associate al turismo balneare.
- Rurale; aree rurali visitate soprattutto per le loro caratteristiche ambienti e naturali.

Le analisi dei casi evidenziano che la natura dell'“overtourism” e i suoi impatti, sia ambientali che economici e sociali, sono strettamente correlati al tipo specifico di destinazione turistica presa in considerazione. Le destinazioni urbane tendono a sperimentare prevalentemente impatti sociali, mentre nelle zone rurali gli impatti ambientali assumono maggiore rilevanza. Al contrario, nelle destinazioni di tipo “Coastal & Islands” e “Heritage & Attractions”, si riscontrano significativi

impatti in tutte e tre le categorie menzionate. Infatti, pur discostandosi dall'immagine spesso veicolata dai mezzi di comunicazione, l'analisi degli studi di casi suggerisce che le mete più vulnerabili non sono necessariamente le città, quanto piuttosto i siti appartenenti al patrimonio costiero, insulare e rurale.

La valutazione degli impatti si è basata su diversi parametri, tra cui il numero annuo di turisti per cento abitanti (“tasso di penetrazione turistica”, TPR) e il numero annuo di turisti per chilometro quadrato (“tasso di densità turistica”, TDR). I risultati di queste valutazioni differiscono notevolmente tra i quattro tipi di destinazioni considerate. I dati suggeriscono che particolarmente la combinazione di un elevato TPR e TDR rende una destinazione particolarmente suscettibile al sovraffollamento, una problematica che spesso si riscontra nelle destinazioni di tipo “Coastal & Islands”. Tra i problemi ambientali più frequentemente riportati vi sono l'inquinamento e la gestione dei rifiuti, mentre le problematiche sociali coinvolgono principalmente il sovraffollamento delle infrastrutture di trasporto e dei luoghi turistici. Curiosamente, non emergono impatti economici particolarmente significativi. Nonostante i media tendano a discutere prevalentemente degli impatti sociali legati al sovraffollamento, gli studi di casi indicano che sono gli impatti ambientali ad essere quelli maggiormente comuni, soprattutto al di fuori delle aree urbane.<sup>26</sup>



Il complesso rapporto fra residenti e turisti rappresentato da un graffito nel Parc Güell a Barcellona.

<https://www.dw.com>

25 UNWTO, 'Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Madrid, World Tourism Organization (UNWTO), 2023.

26 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, p. 17 e 80-92, 2018.

## 2.7 - La “capacità di carico turistico” e altri strumenti di valutazione d’impatto

Negli ultimi decenni, sono state sviluppate diverse metodologie e strumenti gestionali al fine di stabilire il massimo numero di visitatori sopportabili da una località turistica, evitando così un impatto inaccettabile sui valori naturali e culturali del luogo. L’obiettivo di tali approcci è, quindi, quello di favorire lo sviluppo del turismo nella destinazione in modo sostenibile.<sup>27</sup>

Una di queste valutazioni è la “capacità di carico turistico” (CCT), la quale si propone di individuare il massimo livello di affluenza di visitatori, con le relative infrastrutture ad essi correlate, che un’area può sopportare prima che i valori tipici della località subiscano una riduzione inaccettabile. Tale approccio mira a esaminare la capacità dei luoghi nel resistere ad un loro utilizzo che si potrebbe rivelare dannoso nel lungo periodo, evitando situazioni di sovraffollamento e sfruttamento eccessivo delle risorse. Perciò, si può riassumere che, nelle sue valutazioni, la “capacità di carico turistico” tiene in considerazione la gestione della soddisfazione dei visitatori nella località, rapportandola al numero delle persone presenti. Questo concetto si integra strettamente con l’idea di sostenibilità. Infatti, alla base di questa metodologia, si ritiene che ogni ambiente, che sia naturale o artificiale, possieda un limite di utilizzo oltre il quale è probabile che si verifichino cambiamenti ambientali, con conseguente aumento dei danni e/o una diminuzione della soddisfazione dei visitatori.

Il tema della “capacità di carico turistica” è stato esplorato da diversi autori nella letteratura. Tuttavia, al momento attuale, non è stato elaborato un modello di calcolo universale applicabile a ogni destinazione turistica, ma piuttosto esistono diverse metodologie disponibili, ciascuna con specifici scopi e risultati. Perciò, nella valutazione di una particolare destinazione, per una scelta consapevole della più adeguata tecnica, è richiesta, da parte dell’operatore, una approfondita conoscenza dei loro peculiari di forza e di debolezza. Va sottolineato che solo alcuni degli approcci che verranno proposti in seguito si concentrano effettivamente sul calcolo della CCT. Gli altri, invece, fungono da strumenti per la gestione dei fenomeni turistici o per la salvaguardia e conservazione dei beni culturali e naturali.<sup>28</sup>

### 2.7.1 - La CCT

Nel 1981, è stata formulata la definizione della capacità di carico, identificandola come: la soglia oltre la quale le strutture turistiche sono sature (capacità fisica), l’ambiente subisce degrado (capacità ambientale) o la soddisfazione dei visitatori diminuisce (capacità percettiva o psicologica). Quest’ultima definizione di capacità di carico non contemplava il ruolo della popolazione residente, e solo nel 1987, con la crescente adozione del concetto di sviluppo sostenibile, si è riconosciuto il ruolo fondamentale delle comunità locali. Inoltre, sono stati promossi approcci di tipo “bottom-up” (dal basso verso l’alto) nella formulazione di politiche e nella pianificazione territoriale, fra i quali richieste di strategie più partecipative a riguardo dello sviluppo turistico.

Il CCT è un concetto molto complesso e, proprio per questo, ne esistono molteplici tipologie. Quest’ultime, per essere valide, necessitano tutte di una loro reciproca integrazione, in quanto “nessuna singola capacità può essere assegnata a un’intera area” (Lime, 1970). Il fine dell’analisi può essere riassunto come la ricerca del giusto equilibrio tra gli obiettivi (spesso tra loro contrastanti) delle sue diverse componenti. L’importanza relativa di tali questioni varia in base alle diverse caratteristiche della destinazione turistica, tra cui le risorse locali, la vulnerabilità degli ecosistemi naturali locali, le dimensioni della popolazione, la struttura economica, la cultura e il patrimonio locale. Tale variazione dipende anche dalle caratteristiche dei turisti e dai diversi tipi di turismo presenti in ogni destinazione, nonché dalla fase del ciclo di vita del turismo. Quindi, un possibile approccio più approfondito, potrebbe prevedere l’ampliamento del concetto di CCT, dalla semplice analisi del numero di turisti, a considerazioni più approfondite sulla tipologia del turismo e sui modelli di attività dei visitatori.<sup>29</sup> Di conseguenza, è fondamentale applicare la CCT in modo specifico per ciascuna destinazione, adottando un approccio personalizzato ed individuale che tenga conto delle sue specifiche caratteristiche.<sup>30</sup>

27 UNWTO, Tourism Congestion Management at Natural and Cultural Sites, World Tourism Organization, Madrid, 2004.

28 Cimnaghi E., Mondini G., Valle M., Collana, “Quaderni della valorizzazione”: La Capacità di Carico Turistica Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale, Tipografia Fast Edit, Roma, 2017, p. 26.

29 Kennell J., Encyclopedia of Tourism: Carrying Capacity in Tourism, Springer International Publishing, 2016, p. 133-135.

30 Maggi. E, Fredella F.L., The carrying capacity of a tourist destination. The case of a coastal Italian city, 50 International Congress of European Regional Science Association (ERSA), 2010.

### 2.7.2 - I differenti approcci alla CCT

In generale, tutte le misurazioni della capacità di carico dipendono in primo luogo dalla definizione della variabile da misurare e, in secondo luogo, dalla definizione del livello di variazione accettabile di tale variabile.<sup>32</sup>

Il modello “ecosistemico” presentato da M. Cifuentes nel 1992 offre un approccio pratico per affrontare la valutazione dei flussi turistici all’interno di aree protette e parchi. L’obiettivo è individuare un numero accettabile di turisti, derivante dalla stessa superficie della destinazione turistica, e successivamente correggere tale valore attraverso una serie di coefficienti di diversa natura. Questo approccio trova giustificazione nella necessità di fornire strumenti e meccanismi in grado di supportare le politiche di gestione dei parchi. Pertanto, va inteso non come una soluzione unica e definitiva, ma piuttosto come un ausilio nelle fasi di pianificazione e gestione.

Di natura più economica e teorica è, invece, l’approccio presentato da Van Der Borg e Costa, nel quale la redditività del fenomeno turistico costituisce il fulcro dell’analisi. I due autori ritengono essenziale perseguire la massimizzazione della funzione di reddito derivante dal fenomeno turistico, ma con la necessità di sottoporla a una serie di vincoli che impediscono la generazione di effetti negativi in termini ambientali, sociali, culturali e infrastrutturali.

Invece, Mansfeld e Jonas si interessano dell’aspetto sociale della CCT, proponendo una metodologia volta a esplorare il livello di soddisfazione dei residenti nei confronti del fenomeno turistico, basandosi sul diretto coinvolgimento della popolazione. Questa metodica integra due approcci distinti: il modello di calcolo della capacità di carico, denominato “Carrying Capacity Value Stretch” (CCVS), viene incorporato in una tecnica di confronto di gruppo chiamata “Nominal Group Technique” (NGT). Nel complesso, l’obiettivo del metodo è indagare il grado di soddisfazione dei residenti, senza focalizzarsi sulle aspettative dei turisti. Il modello proposto dagli autori si basa sull’ipotesi fondamentale che, considerato uno scenario turistico specifico, ogni individuo percepisce il fenomeno attraverso tre livelli personali di intensità: un livello di tolleranza (“a tolerance level”), un livello relativo alla situazione attuale (“a current situation level”) e un livello di aspettativa (“a expectations level”). Riguardo a questi tre livelli, vengono identificati tre “gap” rappresentati dai rispettivi scostamenti tra gli aspetti individuati e i relativi impatti considerati tollerabili. Secondo gli autori, la differenza tra questi valori fornisce indicazioni qualitative e quantitative sulla capacità di carico socio-culturale.

Infatti, può essere suddivisa a seconda dei differenti aspetti trattati in:

-Capacità ecologico-ambientale: il livello di sviluppo turistico o attività ricreativa oltre il quale l’ambiente (come precedentemente sperimentato) è degradato o compromesso.

-Capacità fisico-strutturale: la soglia di sviluppo turistico o di attività ricreative oltre la quale le strutture sono sature. Il deterioramento fisico dell’ambiente si verifica attraverso l’eccessivo uso del territorio da parte dei turisti oppure come conseguenza della presenza di una rete infrastrutturale inadeguata.

-Capacità socio-percettiva: il limite di sopportazione dei residenti di una zona che, se superato, porta a verificarsi di contrasti con i turisti, incolpati di danneggiare l’ambiente, la cultura del sito o di allontanare i residenti dalle attività locali.

-Capacità di carico economica: la capacità di assorbire le funzioni turistiche senza comprimere le attività preesistenti desiderabili.

-Capacità psicologica: la capacità individuale di far fronte al sovraffollamento. Questa capacità viene superata quando un residente e/o un turista non è più confortevole nella zona di destinazione. I motivi possono includere il bisogno percepito dei residenti di adattare le loro abitudini a causa della presenza schiacciante di turisti, di loro atteggiamenti, dell’affollamento dell’area o al deterioramento fisico dell’ambiente.<sup>31</sup>

31 Watson L.,Kopachevsky J.P., Tourist Carrying Capacity: A Critical Look at the Discursive Dimension. Progress in tourism and hospitality research, 1996, p. 169-179.

32 Kennell J., Encyclopedia of Tourism: Carrying Capacity in Tourism, Springer International Publishing, 2016.

### 2.7.3 – Metodologie alternative: i “Visitor Management Framework”

Un altro metodo proposto dall’“United Nations Environmental Programme” (UNEP) è di natura qualitativa. Essa interpreta la CCT come un processo di analisi dello stato attuale delle risorse ambientali e culturali del luogo e di valutazione dei vari futuri scenari possibili per lo sviluppo del fenomeno turistico. L’obiettivo è definire linee guida per la gestione futura. Tuttavia, questo non può essere considerato un vero e proprio modello di calcolo, poiché non fornisce indicazioni metodologiche dettagliate, ma lascia spazio alla libera interpretazione del professionista in base al tipo di destinazione turistica presa in analisi.<sup>33</sup>

Tuttavia, l’implementazione pratica dei metodi convenzionali di misurazione CCT ha dimostrato di essere limitata. Infatti, nel contesto del turismo, una semplice definizione della capacità di carico che abbia come fine l’identificazione di un singolo valore soglia risulterà insufficiente ed inadeguata nella maggior parte dei casi.

Esiste in letteratura anche un’ampia famiglia di metodologie chiamate “Visitor Management Framework” che, pur non trattandosi di metodi specificamente dedicati al calcolo della CCT, sono strumenti utilizzati per la gestione dei flussi turistici e per la conservazione dei beni culturali e naturali.

Una di queste metodologie è rappresentata dal concetto di “Limits of acceptable change” (LAC), il quale si fonda sull’idea di definire quali attività possano essere svolte in un determinato territorio senza generare cambiamenti inaccettabili nell’ambiente e nel tessuto sociale locale. Secondo questo approccio, l’impatto sul sistema è maggiormente influenzato dal comportamento dei visitatori e dalle attività che svolgono durante la loro esperienza turistica, piuttosto che dal loro numero effettivo. Partendo da questa premessa, la sfida cruciale consiste nella determinazione del limite oltre il quale un cambiamento indotto nell’ambiente e nella società risulta inaccettabile. Rispondere a questa domanda offre prospettive interessanti dal punto di vista della gestione del turismo sostenibile. Infatti, come sottolineato da Mc.Cool, l’obiettivo del LAC è proprio quello di stabilire un punto di equilibrio o di compromesso tra la protezione delle risorse da un lato e l’utilizzo del territorio a fini turistici dall’altro.

Il 2° Congresso Internazionale sulle Civiltà del Mondo e le Rotte Storiche, organizzato dal Ministero del Turismo della Repubblica di Bulgaria e dall’UNWTO nel 2018.



Fonte: <https://www.unwto.org>

33 Ciminaghi E., Mondini G., Valle M., Collana “Quaderni della valorizzazione”: La Capacità di Carico Turistica Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale, Tipografia Fast Edit, Roma, 2017.

La gestione delle risorse può essere applicata agli aspetti ambientali, culturali, fisici, economici, sociali e psicologici di un sito o località. Il principale punto di forza dell’approccio LAC è che il prodotto finale è un piano strategico e tattico per un’area specifica. Questa metodologia si basa su limiti definiti di cambiamento accettabile per ogni tipologia di attività ricreativa fruibile per i turisti, con indicatori di cambiamento che possono essere utilizzati per monitorare nel tempo le condizioni ecologiche e sociali.<sup>34</sup>

Il metodo prevede i seguenti passaggi:

1- Identificazione di due obiettivi contrastanti (ad esempio, nelle valutazioni delle aree protette, potrebbero essere, da un lato, la tutela dell’ambiente e, dall’altro, la fruibilità incondizionata alle risorse da parte dei turisti) e verifica della loro possibilità di ridimensionamento;

2- Determinazione di quale degli obiettivi agirà da fattore limitante rispetto all’altro (nel contesto di un parco, la protezione dell’ambiente, pur mantenendo un’esperienza turistica di alta qualità, è il fattore limitante rispetto al libero accesso);

3- Definizione del “limite accettabile di cambiamento” associato al fattore limitante, il quale indica le condizioni minime da rispettare per mantenere accettabili gli obiettivi di conservazione dell’ambiente e di qualità dell’esperienza turistica;

4- ridimensionamento dell’obiettivo che ha il ruolo di fattore limitante fino al raggiungimento del LAC ricercato (nel contesto considerato, ciò significa consentire un degrado dell’ambiente naturale solo fino al LAC stabilito in precedenza);

5- Ridefinizione automatica dell’altro obiettivo, ottenendo così il punto di equilibrio tra il degrado accettabile di ambiente ed esperienza turistica, e la limitazione dell’accesso ai visitatori sufficiente a garantire gli standard desiderati.

Il “Visitor Impact Management” (VIM), invece, valuta gli impatti connessi al fenomeno turistico in un sito basandosi sui tre concetti chiave di: condizioni al contorno, fattori di impatto potenziali e strategie di gestione implementate. La metodologia mira a valutare l’efficacia delle attuali politiche di gestione e, nel caso in cui queste risultino insufficienti, a definire strategie correttive.

I passaggi fondamentali del modello sono i seguenti:

1- Analisi dei dati disponibili, sia a riguardo del territorio preso in esame che dei flussi turistici che lo caratterizzano.

2- Individuazione degli obiettivi ultimi di gestione e delle politiche già in atto sul territorio.

3- Scelta degli indicatori chiave.

4- Definizione dei target per ciascun indicatore precedentemente definito.

5- Confronto tra la situazione attuale e gli standard da raggiungere.

6- Identificazione delle situazioni critiche e delle relative cause.

7- Definizione delle strategie necessarie per risolvere le problematiche individuate al punto precedente.

8- Implementazione delle politiche di gestione individuate come prioritarie per affrontare i problemi identificati.<sup>35</sup>

Esistono anche altri modelli simili per finalità a quelli sopra descritti, come il “Visitor Experience and Resource Protection Process” (VERP), il “Tourism Optimization Management Model” (TOMM), il “Visitor Activity Management Process” (VAMP), il “Visitor Impact Assessment” e il “Visitor Impact Model”. Tutti questi, seppur tutti presentino peculiarità e particolari declinazioni della propria analisi, seguono un simile processo logico che può essere riassunto nei seguenti punti:

1- determinare scopi e obiettivi di gestori e “stakeholders” e il contesto in cui si opera;

2- formulare una serie di indicatori di rendimento basati sugli obiettivi;

3- elaborare un piano di attuazione;

4- attuare il piano;

5- monitorare il sito per determinare se tali norme sono rispettate;

6- Attenuare i problemi in caso di mancato rispetto delle norme.<sup>36</sup>

34 UNWTO, Tourism Congestion Management at Natural and Cultural Sites, World Tourism Organization, 2004, Madrid, Spain.

35 Ciminaghi E., Mondini G., Valle M., Collana “Quaderni della valorizzazione”: La Capacità di Carico Turistica Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale, Tipografia Fast Edit, Roma, 2017.

36 UNWTO, Tourism Congestion Management at Natural and Cultural Sites, World Tourism Organization, 2004, Madrid, Spain.

## 2.7.4 – Strumenti di analisi regionale

Visto l'inadeguata attuale metodologia per la valutazione e l'analisi dell'impatto turistico sulla destinazione sono state studiati nuovi strumenti che tentano di mettere in relazione una serie di statistiche a livello regionale NUTS 2 ("Secondo livello della Nomenclatura delle Unità Territoriali per la Statistica")<sup>37</sup> al sovraffollamento. L'obiettivo non è quello di individuare i siti specifici a rischio, bensì di analizzare aree territoriali più ampie all'interno delle quali sono inserite le località e le loro rispettive relazioni socio-economiche.

Il primo di questi strumenti diagnostici è stato sviluppato da "McKinsey & Company" e "World Travel & Tourism Council" nel 2017. Esso valuta per singole destinazioni nove fattori e per ognuno ne trova il quinto percentile<sup>38</sup>; sulla media di questi valori si costruisce una scala da 1 a 5, dove 5 significa un alto rischio di sviluppo di "overtourism". Questo strumento composto è stato utilizzato per valutare 68 città in tutto il mondo, 17 delle quali sono all'interno di regioni NUTS 2.

Questo metodo, seppur sia un buon primo tentativo per ottenere una migliore comprensione dei fattori che svolgono un ruolo nello sviluppo di "overtourism", presenta comunque alcuni svantaggi. Il primo è che il "McKinsey tool" è dedicato alle città e ignora altri tipi di destinazioni che sono allo stesso modo influenzati dal sovraffollamento. In secondo luogo, l'elenco è limitato a destinazioni con una forma già percepita di "overtourism", che rende impossibile confrontare tali dati con quelli delle destinazioni senza equivalenti problemi. Pertanto, è difficile fissare una soglia equilibrata per alcuni indicatori al di sopra della quale il rischio di sovraffollamento diventa tangibile. Un terzo problema riguarda i dati locali, dove le statistiche sono spesso incomplete e, quindi, complesse da confrontare. Infine, è emerso che anche la scelta di indicatori che combinano sia le cause dell'eccesso di turismo (ad esempio la densità e la crescita dei visitatori) sia gli effetti dell'eccesso di turismo (come le recensioni negative su TripAdvisor o la bassa qualità dell'aria) non erano sufficientemente significativi.

È stato pertanto messo a punto un metodo alternativo dalla "Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento Europeo" per valutare il rischio di sovraffollamento sulla base delle caratteristiche di tutte le regioni NUTS 2 dell'UE per le quali sono disponibili dati Eurostat comparabili. La ricerca ha dimostrato otto indicatori (alcuni già considerati nella precedente metodologia e ai quali se ne sono aggiunti di innovativi)

che differiscono significativamente tra le regioni con e senza sovraffollamento. Anche fra questi è stato calcolato il quinto percentile per poi calcolarle la media.

I fattori che sono risultati più rilevanti nella individuazione degli indicatori di "overtourism" utilizzati in questo studio sono:

- 1- La densità (pernottamenti per km<sup>2</sup>) e l'intensità (pernottamenti per residente) del turismo;
- 2- la quota di capacità di posti letto disponibili su Airbnb e booking.com;
- 3- la quota del turismo nel prodotto interno lordo (PIL) regionale;
- 4- l'intensità del trasporto aereo (arrivi per aereo divisi per numero di residenti);
- 5- la vicinanza ad aeroporti, ai porti crocieristici e ai siti patrimonio dell'umanità dell'UNESCO.

Sebbene questo esercizio abbia dimostrato che tutti gli indicatori variano su un intervallo molto ampio, non rendendoli adatti per determinare un valore specifico come soglia, ha dimostrato la sua utilità nel creare una lista di controllo per le regioni e le destinazioni per valutare il rischio di sovraffollamento. In totale, sono state valutate più di 290 regioni e (oltre alle 53 con almeno una destinazione con problematiche legate all'"overtourism" già affermate) sono emerse 15 regioni identificate come "ad alto rischio di "overtourism", che attualmente non erano riconosciute come destinazioni in stato di sovraffollamento.

Per verificare la relazione tra il metodo di "McKinsey & Company" e quello della "Commissione per i trasporti e il turismo" questi sono stati messi a confronto. I risultati dei punteggi medi totali dei percentili paragonati fra loro dimostrano come, anche se la relazione fra i coefficienti esiste, generalmente non è molto forte e i valori degli indicatori mostrano intervalli ampi. Ciò, non smentisce l'attendibilità dei metodi, ma significa che è impossibile stabilire per gli indicatori un valore soglia che dimostri lo sviluppo di uno stato di sovraffollamento. Ciò è reso complicato dalla combinazione di diversi indicatori, delle circostanze locali e di alcuni indicatori condizionali (come la vicinanza di un porto crociere, aeroporto o sito del patrimonio mondiale). Prima di poter sviluppare tale strumento di allarme rapido, occorre determinare le soglie quantitative di una destinazione in uno stato di sovraffollamento e stabilire un elenco più completo di tali luoghi.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> NUTS sta per "Nomenclatura delle unità territoriali per la statistica" e costituisce l'unità geografica per quasi tutte le statistiche dell'UE, che vanno dalla demografia all'economia e all'ambiente (Eurostat, 2018c). L'UE è divisa in tre livelli (NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3), che sono dimensionati per rappresentare una certa popolazione. NUTS 2 riflette le regioni con una popolazione compresa tra 0,8 e 3,0 milioni di abitanti (Consiglio europeo, 2003), per un totale di 281 regioni. Ad esempio, nel contesto italiano vengono considerate NUTS 2 le regioni, in Spagna le comunità autonome e in Francia le regioni e i DOM.

<sup>38</sup> Il 5° percentile è il valore di un determinato parametro al quale solamente il 5% della popolazione considerata ha (per quel parametro) valori inferiori.

<sup>39</sup> Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p.15-16 e 74-79.

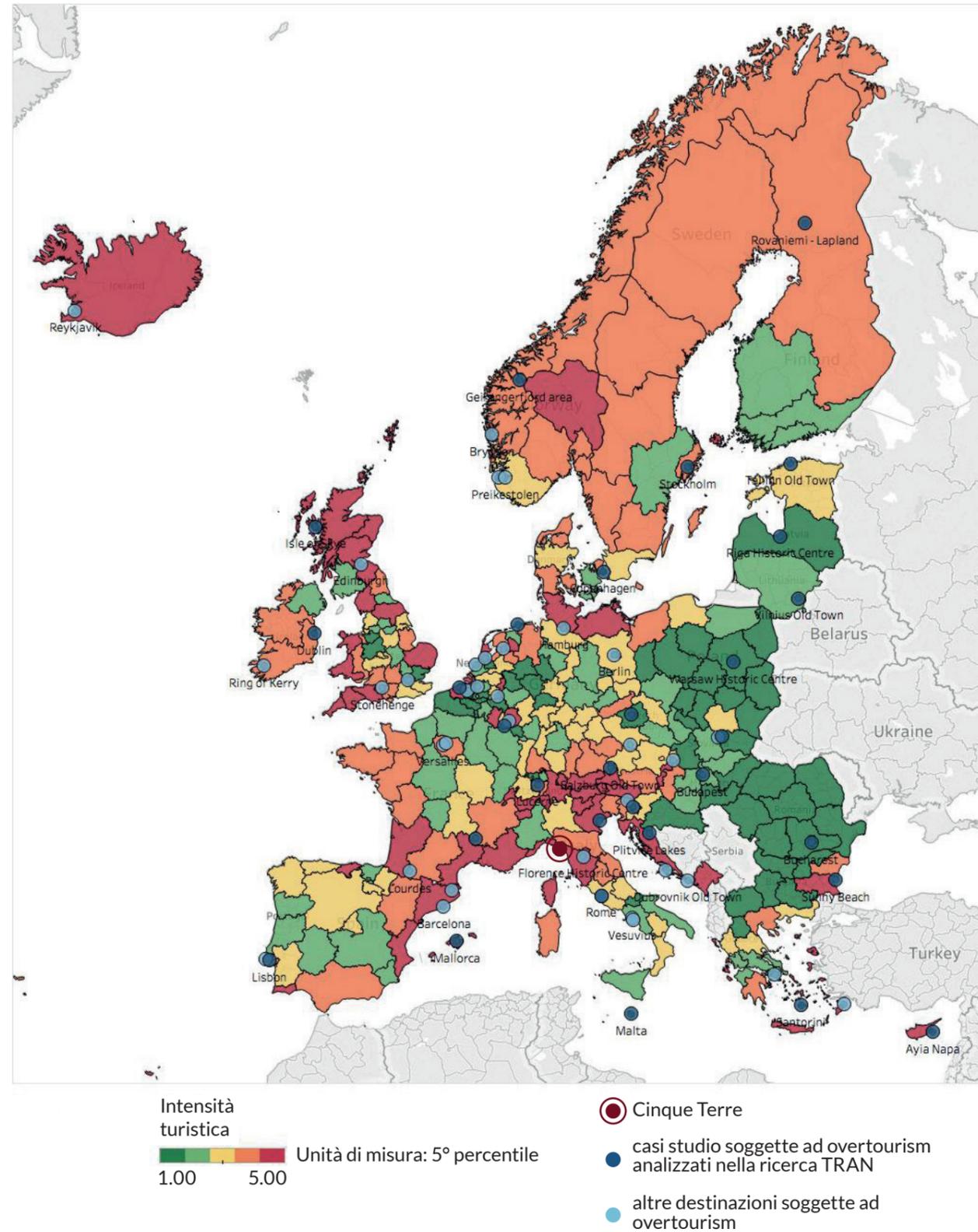


Il corteo di protesta dei manifestanti che alle Canarie si sono mobilitati contro il turismo di massa e le sue conseguenze sul territorio.

Fonte: <https://www.tgcom24.mediaset.it>

## Cartografia indicatori dell'intensità turistica nelle regioni europee NUTS 2.

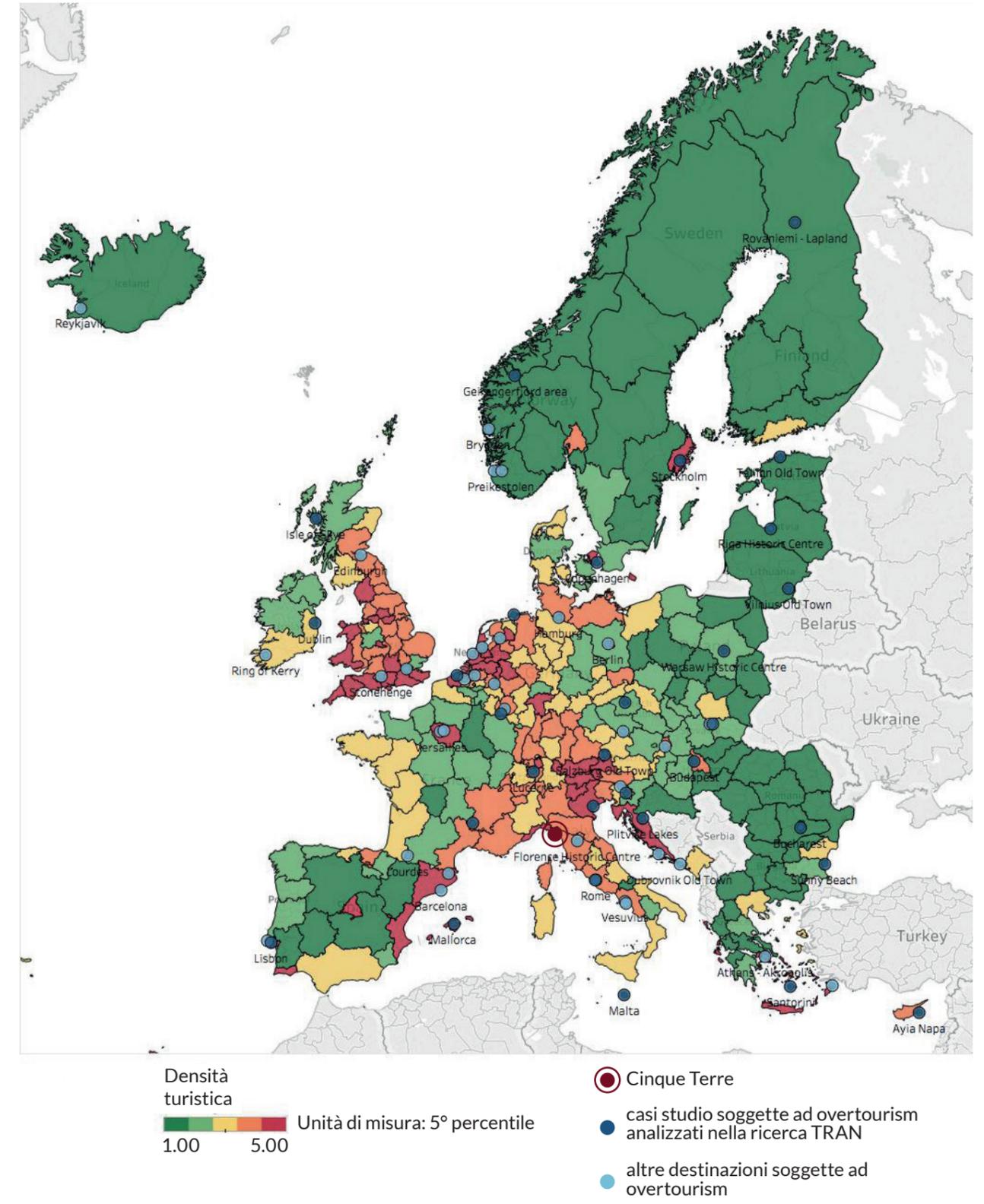
Calcolato tramite il rapporto fra il 5° percentile di notti di pernottamento e la popolazione residente nel caso studio.



Fonte: Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p.128.

## Cartografia indicatori della densità turistica nelle regioni europee NUTS 2.

Calcolato tramite il rapporto fra il 5° percentile di notti di pernottamento e la superficie (km<sup>2</sup>) del caso studio.



Fonte: Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p.127.

## 2.8 - Il ruolo del turismo all'interno dei "Sustainable Development Goals" (SDGs)

Nel settembre 2015, l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile è stata adottata da 193 stati membri delle Nazioni Unite. L'Agenda è elaborata come un piano d'azione che, attraverso gli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs), delinea una visione universale e integrata che, mediante il suo raggiungimento, possa portare ad un miglioramento a scala mondiale entro il 2030. Con sviluppo sostenibile viene inteso un progresso che risponda alle attuali esigenze, senza mettere a repentaglio la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni. Per conseguire questo obiettivo, è essenziale conciliare tre pilastri fondamentali, che sono: il progresso economico, l'integrazione sociale e la preservazione dell'ambiente.

Gli SDGs sono una serie di obiettivi, traguardi e indicatori che forniscono un modello per un partenariato globale basato sulla gestione equilibrata e correlata dei tre pilastri. In totale vi sono 17 "goals" che comprendono 169 obiettivi, i quali, a loro volta, sono misurati attraverso l'utilizzo di 231 indicatori globali. Ogni paese appartenente alle Nazioni Unite è incoraggiato a incorporare gli SDGs e i rispettivi obiettivi all'interno delle proprie politiche, programmi e iniziative future, in modo da sostenere e garantire un approccio globale allo sviluppo.

L'interdipendenza degli SDG è chiara in quanto evidenzia come la prosperità dell'economia (tema degli SDG 8, 9, 10 e 12) sia raggiungibile solamente attraverso la presenza di una società fiorente e sostenibile (rappresentata dagli SDG 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11 e 16). Quest'ultima, però, per la sua stessa sopravvivenza, non può ignorare gli obiettivi legati alla preservazione dell'ambiente e della biosfera (SDG 6, 13, 14 e 15) i quali affrontano le sfide contro il cambiamento climatico, proteggendo gli oceani e gli ecosistemi terrestri.<sup>40</sup>

Dei 169 obiettivi dei 17 SDG, il turismo è esplicitamente menzionato negli obiettivi 8.9, 12.b e 14.7, in quanto il contributo del settore è stato riconosciuto:

-nella crescita economica inclusiva e sostenibile (Obiettivo 8.9) che mira ad elaborare e attuare politiche per promuovere un turismo sostenibile che crei posti di lavoro ed incoraggi la cultura e i prodotti locali.

-nel consumo e nella produzione sostenibile (Obiettivo 12.b), tramite la proposta di sviluppo e attuazione di strumenti di monitoraggio che valutino l'impatto del settore turistico nello sviluppo sostenibile, nella creazione di posti di lavoro e nella promozione della cultura e dei prodotti locali.

-nell'uso sostenibile di oceani e risorse marine (secondo l'Obiettivo 14.7), che si propone di aumentare i benefici economici tratti attraverso la gestione sostenibile della pesca, dell'acquacoltura e del turismo.

Tuttavia, la portata del turismo si estende oltre questi obiettivi e offre importanti opportunità per contribuire, direttamente o indirettamente, al conseguimento complessivo dell'"Agenda per lo sviluppo sostenibile 2030". Le linee guida a riguardo sul turismo sostenibile e le sue pratiche di gestione sono applicabili a tutte le forme di turismo e in tutti i tipi di destinazioni, comprendendo sia quello di massa, sia i vari segmenti turistici di nicchia. In tutti questi casi però, per garantirne la sostenibilità a lungo termine di un qualsiasi sito turistico, occorre stabilire tra la dimensione ambientale, quella economica e quella socioculturale un adeguato equilibrio che varia a seconda del contesto tipico dell'area.

Proprio per via del ruolo chiave delle risorse ambientali è fondamentale che, tenendone sempre in considerazione il loro cruciale valore, ne venga fatto di esse un uso ottimale. Ciò, naturalmente, implica il mantenimento dei processi ecologici essenziali e il contributo attivo nella conservazione delle risorse naturali e della biodiversità.

In contemporanea, è cruciale che anche l'autenticità socio-culturale delle comunità ospitanti sia rispettata, preservandone il patrimonio culturale costruito, quello vivente e i valori tradizionali, nel tentativo di sostenere la comprensione e la tolleranza interculturale.

Anche le stesse operazioni economiche devono essere sostenibili, sia a breve che a lungo termine, tramite un'offerta di benefici socio-economici equamente distribuiti fra tutte le parti interessate. Nuove opportunità occupazionali, redditi maggiori e stabili e servizi sociali per le comunità ospitanti potranno essere degli strumenti importanti nella sfida contro la povertà locale.

Allo stesso tempo, il turismo per essere sostenibile dovrebbe mantenere anche un elevato livello di soddisfazione turistica e garantire ai turisti un'esperienza significativa, sensibilizzandoli sui temi della sostenibilità e promuovendo pratiche turistiche sostenibili.

La complessità del settore turistico può essere riscontrata nella sua lunga e articolata "catena di valore"<sup>41</sup>, la quale racchiude una vasta gamma di attività che spaziano dal luogo di origine del turista, alla sua destinazione vacanziera. Il potenziale di sviluppo del turismo aumenta quando i collegamenti sulla catena del valore turistico sono ottimizzati e le perdite minimizzate. È importante anche sottolineare come il turismo sia un'importante opportunità da cui trarre beneficio e profitto da condividere fra le comunità locali e i loro cittadini; motivo per cui le relazioni tra questo settore e le società devono essere dirette e strette. Se gestita correttamente, con il pieno impegno di comunità, lavoratori e turisti, la catena del valore turistico offre molteplici opportunità di crescita, le quali possono contribuire alla riduzione della povertà e alla creazione di nuove opportunità di lavoro. Ad esempio, l'ampia gamma e l'ampiezza della catena di valore del turismo consentono di utilizzare il turismo come strumento versatile in un'ottica di cooperazione internazionale finalizzata allo sviluppo sostenibile mondiale.

Quindi, per garantire il contributo del settore del turismo alla realizzazione degli SDGs, è fondamentale disporre di un quadro politico olistico e integrato e di un sistema di governance efficace e responsabile che consenta e incoraggi la collaborazione multilaterale nella pianificazione, nello sviluppo e nella gestione del turismo. Una valutazione sistematica della catena del valore del turismo può essere utilizzata per analizzare le opportunità di aumentare i valori attraverso azioni collaborative degli attori del turismo e può essere uno strumento utile per tracciare il flusso di reddito nel settore del turismo.<sup>42</sup>

È importante però rendersi conto di come il turismo (e il conseguente eccessivo sovraffollamento) sia ancora all'inizio del suo ciclo politico, in quanto ha raggiunto soltanto la fase iniziale di definizione. Infatti, come afferma la "teoria del ciclo politico", le politiche si sviluppano attraverso 4 fasi successive: una prima di definizione dell'agenda, alla quale segue la formulazione delle politiche e, passando poi per un processo decisionale, si giunge, infine, alla fase di attuazione e valutazione.<sup>43</sup> Attualmente il turismo ha oramai completato la fase di definizione della propria agenda, ma, solo ora, si appresta ad entrare nella successiva fase di elaborazione di politiche. Quest'ultima, se a livello locale si sono sviluppate in modo rudimentale, ad un livello più ampio come quello europeo non sono ancora state proprio affrontate. Pertanto, in quanto vi sono scarse prove empiriche su cui fondare tali ragionamenti, non è possibile indicare misure politiche precise ed esatte che possano contribuire alla sostenibilità del turismo.<sup>44</sup>

Riconoscendo l'importanza di allineare lo sviluppo del turismo con gli SDGs sono stati anche sviluppati strumenti di valutazione dell'effettivo impatto dei progetti turistici sul raggiungimento degli obiettivi posti dalle Nazioni Unite. Una di queste metodologie, realizzata dalla UNWTO in collaborazione con la "Japan International Cooperation Agency" (JICA), presenta una serie di diversi indicatori adattabili per ogni obiettivo ed una guida pratica. Quest'ultima mira ad aiutare nella scelta di parametri che meglio rispondono alle esigenze e alle peculiarità del progetto, al fine per misurare e monitorare gli impatti in tutte le fasi del ciclo progettuale.<sup>45</sup>

## OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



41 L'UNWTO definisce la catena del valore turistico come "la sequenza di attività primarie e di supporto che sono strategicamente fondamentali per le prestazioni del settore turistico. I processi collegati, come la definizione delle politiche e la pianificazione integrata, lo sviluppo e l'imballaggio dei prodotti, la promozione e il marketing, la distribuzione e le operazioni di vendita e di destinazione e i servizi sono le principali attività chiave della catena del valore turistico. Le attività di sostegno comprendono i trasporti e le infrastrutture, lo sviluppo delle risorse umane, lo sviluppo di tecnologie e sistemi e altri beni e servizi complementari, i quali possono non essere collegati alle attività turistiche di base ma comunque avere un forte impatto sul valore del turismo".

42 World Tourism Organization, Achieving the Sustainable Development Goals through Tourism – Toolkit of Indicators for Projects (TIPs), UNWTO, Madrid, 2023, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284424344>.

43 Wegrich, K., & Jann, W.. Theories of the policy cycle Handbook of public policy analysis, Routledge, 2006, p. 69-88.

44 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, 2018, p.19.

45 World Tourism Organization, Achieving the Sustainable Development Goals through Tourism – Toolkit of Indicators for Projects (TIPs), UNWTO, Madrid, 2023.

## 2.9- Lo sviluppo di una nuova concezione di turismo sostenibile e l'ecoturismo

### 2.9.1 - Il principio di sostenibilità come frutto del progresso umano

Per comprendere al meglio i concetti di sostenibilità e di turismo e capire come questi si possano interlacciare fra loro nella nostra società è necessario fare una importante riflessione sullo sviluppo economico e umano. Infatti, entrambi i principi possono rientrare all'interno dei "bisogni superiori" ("higher needs") dell'uomo. Essi comprendono tutte quelle necessità che emergono solo quando i bisogni di base sono già soddisfatti (come cibo, riparo, ricchezza materiale e diritti sociali) e non vi sono ulteriori eccessive preoccupazioni da affrontare.

Le inquietudini in merito alla sostenibilità possono essere considerate all'interno delle "preoccupazioni di sistema": quei timori che affrontano gli aspetti sociali e i limiti ambientali del nostro contesto. Queste apprensioni risultano essere logiche per individui o sistemi ben funzionanti che riescono a rispondere in maniera agevole ai loro bisogni di base. L'emergere della sostenibilità del nostro sviluppo sociale, ecologico ed economico come problematica e tema rilevante della modernità può essere spiegato attraverso il progressivo maggiore adempimento dei bisogni primari da parte di una porzione sempre più ampia di cittadini. Di conseguenza ciò suscita un naturale aumento di importanza e di valore di quelle necessità meno impellenti ritenute superiori. Proprio per questo motivo, però, la sostenibilità non si può ritenere una tendenza passeggera, in quanto essa si dimostra radicata nella logica evoluzione del progresso umano stesso.

Anche il turismo si sviluppa in modo parallelo al progresso economico e, come sempre più persone raggiungono standard di vita migliori, così anche l'industria del turismo si adegua verso esperienze (economia dell'esperienza) e trasformazioni (economia dello scopo) che rispondano ai nuovi bisogni superiori.<sup>46</sup> In altre parole, dal momento che i numeri delle attuali richieste della domanda sono più elevate e l'industria del turismo si sta rapidamente professionalizzando e crescendo, le esperienze che il settore è in grado di offrire dovrebbero diventare progressivamente più arricchenti e stimolanti.<sup>47</sup>

Tuttavia, i modelli attuali di crescita del settore turistico, soprattutto quelli focalizzati su limitati ambiti spaziali (come le fasce costiere) o specifiche stagioni, spesso comportano un impatto significativo sull'ambiente e sulla coesione del tessuto sociale delle comunità ospitanti. Tale situazione ha portato a una crescente consapevolezza della necessità di sviluppare approcci turistici diversificati che rispettino le identità locali senza arrecare danni.

In questo contesto, la crescita del turismo dovrebbe essere guidata dal principio di sostenibilità, che abbraccia e interconnette le sue tre dimensioni: ambientale, economica e sociale. Essa manifesta la sua massima efficacia solo quando ognuno di questi ambiti raggiunge il suo apice di efficienza. Questo può avvenire, però, solo nel caso in cui la dimensione economica del settore sia in grado di garantire la soddisfazione dei bisogni umani, utilizzando in modo stabile ed efficiente le risorse ambientali al fine di avviare un processo di crescita di lungo periodo. Inoltre, è necessario che i redditi derivanti da tale crescita siano distribuiti equamente tra la società, tra le generazioni attuali e tra quelle future. Infine, è fondamentale che le risorse impiegate per questo sviluppo siano rigenerate e non comportino alterazioni dell'ambiente.<sup>48</sup> Ciò implica che il settore turistico debba garantire una sostenibilità ecologica a lungo termine, essere economicamente vantaggioso e comportarsi in modo etico e socialmente equo nei confronti delle comunità locali.

### 2.9.2 - La sostenibilità del settore turistico

In generale, il concetto di sostenibilità nel contesto delle attività turistiche si ispira alla definizione fornita dalla World Commission on Environment and Development (WCED) nel Rapporto Brundtland, la quale afferma: "Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche".

A livello europeo questa definizione è stata invece declinata, nel 2001, nella seguente comunicazione: "Lo sviluppo turistico sostenibile soddisfa le esigenze attuali dei turisti e delle regioni di accoglienza, tutelando e, al contempo, migliorando le prospettive per il futuro. Esso deve integrare la gestione di tutte le risorse in modo tale che le esigenze economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte, mantenendo allo stesso tempo l'integrità culturale, i processi ecologici essenziali, la diversità biologica e i sistemi viventi".<sup>49</sup>

Di conseguenza la strategia di promozione per lo sviluppo sostenibile del settore turistico dovrebbe considerare i seguenti principi:

- 1- pianificare e gestire le attività turistiche considerando la CCT della destinazione rilevata dall'analisi delle risorse naturali e culturali e finalizzata a definire i suoi limiti biofisici, economici e ambientali;
- 2- controllare i flussi turistici e distribuire le presenze in modo uniforme durante tutto l'anno, riducendo i picchi stagionali;
- 3- creare una rete di strutture ricettive, preferibilmente di dimensioni contenute, che offrano una offerta turistica di qualità e gestiscano attentamente i propri impatti ambientali;
- 4- valorizzare l'identità del territorio e promuovere le peculiarità locali, quali la gastronomia, i prodotti agricoli DOP, i prodotti tipici di alta qualità, le risorse storico-artistiche e quelle paesaggistiche;
- 5- sostenere e incentivare l'uso di mezzi di trasporto collettivi e leggeri.<sup>50</sup>



Escursionisti lungo il sentiero 507 che conduce a Vernazza nel Parco Nazionale delle Cinque Terre.

Fonte: <https://www.insiemepilmare.it>

46 Pine, B. J. & Gilmore, J.H., The experience economy: updated edition. Boston: Harvard Business Review Press, 2011.

47 Hartman, S., & Sijtsma, F. J., Sustainable Tourism in the Wadden Sea Region: key mechanisms to overcome barriers to sustainability, Waddenacademie, 2018.

48 Giaotuzi M., Nijkamp P., Decision Support Model for Sustainable Development. Aldershot, Averbury, 1993.

49 Commissione delle Comunità Europee, Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni: "Un approccio di cooperazione per il futuro del turismo europeo", COM(2001) 665 def, 2001.

50 Blasi C., Relazione finale: Impatto antropico da pressione turistica nelle aree protette: interferenze su territorio e biodiversità, 2014, p. 10.

### 2.9.3 - L'ecoturismo

Nell'ultimo decennio si è teso sempre più a sottendere sotto il concetto unico di "ecoturismo" ambiti che prima avevano fra loro sfumature distinte, come quello del "turismo sostenibile" e del "turismo responsabile". Il primo si concentra sulla valutazione dell'effetto ambientale del turismo, considerando aspetti come l'inquinamento e la sostenibilità. Invece, con "turismo responsabile" si intende un ragionamento incentrato sull'analisi dell'impatto del turismo sulle comunità locali, valutando la sua influenza nel campo economico e sociale.

L'ecoturismo, invece, è solo una sottocategoria che può essere inserita nel più ampio processo di sviluppo di forme di turismo sostenibili. In particolar modo esso è una forma di turismo naturale capace di includere elementi e caratteristiche del turismo rurale e culturale.

Questa tipologia di turismo è stata formulata e studiata come uno strumento di sviluppo sostenibile da ONG, esperti di sviluppo e accademici dal 1990. Già l'hanno seguita la "International Ecotourism Society" (TIES), una delle maggiori organizzazioni non profit del settore, ha prodotto una delle sue prime definizioni, sostenendo che:

"L'ecoturismo è un viaggio responsabile verso aree naturali che conservano l'ambiente e sostengono il benessere della popolazione locale."

La IUCN (ora chiamata World Conservation Union) nel 1996 ha ridefinito l'ecoturismo, introducendo la definizione che, ancora oggi, è la più utilizzata in campo internazionale:

"un viaggio ecologicamente responsabile e una visita ad aree naturali relativamente indisturbate per godere e apprezzare la natura (e ogni dotazione culturale collegata, sia storica sia attuale), un viaggio che promuove la conservazione, riduce al minimo l'impatto negativo dei visitatori e stimola il coinvolgimento della popolazione locale nella condivisione dei benefici socio-economici."<sup>51</sup>

L'ecoturismo rappresenta una metodologia e un'ideologia che prevede la piena fruizione ed esperienza delle risorse naturali e culturali, contribuendo contemporaneamente alla produzione di benefici socio-economici nel pieno rispetto dei valori ambientali. Questo approccio è stato formalmente riconosciuto durante il "Summit Mondiale sull'Ecoturismo", tenutosi a Quebec nel 2002 (anno designato come "Anno Internazionale dell'Ecoturismo" dalle Nazioni Unite). Questo evento ha evidenziato l'obiettivo dell'ecoturismo di andare oltre la semplice idea di turismo ecologico, integrando anche la considerazione per le comunità locali e il loro sviluppo socio-economico. Nell'ambito delle diverse tipologie di turismo sostenibile, l'ecoturismo appare come quello con le maggiori potenzialità per essere in grado di instaurare cicli virtuosi capaci di promuovere, sia elevati

livelli di conservazione ambientale, sia vantaggi socio-economici duraturi per le comunità locali. Quest'ultime, partecipando direttamente al processo turistico, è necessario che conoscano in anticipo tutte le possibili conseguenze (anche quelle negative) di tale sviluppo. Inoltre, il consenso delle popolazioni residenti deve essere considerato e avere un peso nella scelta delle politiche di trasformazione da attuare. Quindi, in sintesi, l'ecoturismo può essere metodologicamente considerato come una forma di turismo specificamente orientata alla sostenibilità e alla responsabilità sociale.<sup>52</sup>

Con una storia profondamente radicata nel movimento di conservazione, nel tempo l'ecoturismo si è dimostrato una fonte di reddito altamente strategica per le aree naturali che necessitano di protezione. Il crescente interesse per i viaggi all'aria aperta e l'ambiente è stato anche stimolato dall'introduzione nel mercato di eccellenti nuove attrezzature per il campeggio e l'escursionismo, oltre che dalla istituzione di eventi come la "Giornata della Terra". Infatti, è dagli anni '80 che sono iniziate a nascere imprese internazionali fondate sulla natura, e sulla sua protezione. Queste aziende hanno cominciato a rendersi conto di poter prendersi cura dell'ambiente sponsorizzando gruppi di conservazione e raccogliendo fondi per cause locali. Hanno anche presto imparato che la formazione e l'assunzione di persone autoctone era il modo migliore per gestire le loro attività, oltre che un'ottima possibilità per creare benefici significativi per la popolazione locale. I tour operator che vendevano viaggi alle Isole Galapagos, in Costa Rica, in Kenya e in Nepal furono alcuni dei primi protagonisti di questo movimento. Diverse di queste aziende sostengono che, in realtà, utilizzano i principi dell'ecoturismo da circa 20-30 anni.

Così, mentre la globalizzazione rende sempre più difficile il controllo economico locale, l'ecoturismo cerca di invertire questa tendenza sottolineando come i proprietari di imprese locali e le comunità stesse debbano essere coinvolte in modo attivo. Infatti, come tutte le forme di turismo sostenibile, questo è, ad oggi, un settore dinamico, con nuove tecniche e approcci in trasformazione ogni anno. Un'ampia varietà di "stakeholders" deve essere coinvolta nella sua attuazione, fra i quali imprese, il governo, le organizzazioni non governative e le comunità locali. Le imprese responsabili devono essere incoraggiate a gestire correttamente i turisti con linee guida, certificazioni e regolamenti. E le destinazioni locali devono essere pronte a finanziare adeguatamente la gestione dell'ecoturismo, rischiando, altrimenti, di danneggiare le loro risorse naturali e culturali e, in ultima analisi, la loro posizione in un mercato internazionale in espansione. Gli stessi concetti e principi alla base dell'ecoturismo hanno contribuito a plasmare e stabilire nuovi standard per l'industria del turismo, i quali sono in perenne evoluzione.

### 2.9.4 - Un settore in espansione

L'ecoturismo è un segmento di mercato ancora di nicchia ma in rapida crescita che opera all'interno di un contesto governato da principi di mercato e da regolamentazioni. Da un punto di vista funzionale, la sua fetta di mercato comprende quel turismo individuale o di piccola scala (gruppi turistici fino a 25 e hotel con meno di 100 posti letto) gestito da piccole e medie imprese in aree naturali. Rappresenta un segmento del mercato che si concentra sulla conduzione e l'accoglienza di questi ridotti gruppi, ai quali viene proposto un approccio educativo che utilizza materiali interpretativi e guide specializzate locali. Infatti, pur essendo un business redditizio, è importante che si aspiri, oltre che a mere logiche di guadagno, anche al raggiungimento di obiettivi responsabili più elevati, come quelli sociali e ambientali. Per conseguire questi traguardi l'ecoturismo è fortemente dipendente dall'impegno dei singoli imprenditori, i quali devono essere disposti ad applicare una serie definita di standard ai loro approcci commerciali.

Ricerche di mercato dimostrano che gli ecoturisti sono particolarmente interessati alla incontaminazione delle aree naturali che visitano. La stessa competitività dell'industria turistica dell'UE dipenderà in gran parte dalla sua capacità di soddisfare il bisogno e la richiesta dei clienti di diventare più sostenibile. Infatti, un'indagine Eurobarometro condotta nell'ottobre 2021 ha indicato che l'82% degli europei è disposto a cambiare le proprie abitudini di viaggio in favore di pratiche più sostenibili, tra cui consumare prodotti di provenienza locale, ridurre i rifiuti e il consumo di acqua, viaggiare fuori stagione o verso destinazioni meno visitate e scegliere opzioni di trasporto in base al loro impatto ecologico. Gli interessi principali nella scelta delle destinazioni sono la natura (41%) e la cultura (42%), e un terzo sarebbe pronto a pagare di più per sostenere la natura e le comunità locali. Altre indagini mostrano anche che il 65% dei viaggiatori sarebbe interessato a partecipare a esperienze autentiche legate alla cultura locale (sostenibilità sociale).<sup>53</sup>

Come sostenuto durante la quinta riunione della Conferenza delle parti della Convenzione sulla diversità biologica, l'ecoturismo ha un ruolo unico da svolgere nell'educare i viaggiatori sul valore di un ambiente sano e della diversità biologica. Tuttavia, una corretta pianificazione e gestione sono fondamentali per lo sviluppo dell'ecoturismo al fine di non minacciare diversità biologica da cui esso stesso dipende. Ciò significa che la pianificazione e lo sviluppo dell'infrastruttura turistica, il suo successivo funzionamento e anche la sua commercializzazione dovrebbero concentrarsi su criteri di sostenibilità ambientale, sociale, culturale ed economica. Il forte orientamento del settore dell'ecoturismo verso l'evoluzione di principi, linee guida e certificazioni basate su standard di sostenibilità gli conferisce una posizione unica e singolare nel settore del turismo.

Poiché l'ecoturismo era in origine solo un'idea, non una disciplina, molte aziende e governi lo hanno promosso senza una comprensione dei suoi concetti fondamentali. La definizione di principi, linee guida e approcci di certificazione accettati a livello internazionale e nazionale è proseguita nel corso degli anni '90, ma a un ritmo modesto, per via della difficoltà di coinvolgere tutte le parti interessate, facenti parte di differenti regioni, discipline e contesti. Ogni area interessata dall'ecoturismo dovrebbe sviluppare i propri principi, orientamenti e procedure di certificazione sulla base dei materiali già disponibili a livello internazionale. Questo processo di creazione di linee guida internazionali di certificazione, però, è ancora lontano dall'essere completato.

Comunque, i componenti e gli obiettivi principali dell'ecoturismo possono essere riassunti in alcuni punti:

- 1- contribuire alla conservazione della biodiversità;
- 2 - sostenere il benessere della popolazione locale;
- 3 - includere un'interpretazione ed un'esperienza di apprendimento;
- 4 - stimolare azioni responsabili da parte dei turisti e dell'industria del settore;
- 5 - essere fornito da piccoli gruppi e imprese;
- 6 - necessitare del minor consumo possibile di risorse non rinnovabili;
- 7 - incentivare la partecipazione locale e le opportunità commerciali, in particolare per le popolazioni rurali.

51 International Union for Conservation of Nature, Tourism, Ecotourism, and protected areas: the state of nature-based tourism around the world and guidelines for its development, IUCN, Gland, 1996, p.12.

52 Niccolini F., Marzo D., Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio: Ecoturismo in Europa: metodologie per l'eccellenza, Firenze University Press, Firenze, 2012.

53 Booking.com, Sustainable Travel report 2021, 2021, <https://news.booking.com/download/1037578/booking.comsustainabletravelreport2021.pdf>.

### 2.9.5 – La necessità di linee guida e di relative certificazioni

Una volta concordati tali principi, è necessario sviluppare delle linee guida specifiche che aiutino a definire le migliori prestazioni possibili del mercato. Come emerge dalle ricerche e dagli incontri condotti per definire possibili “best practice” da ricercatori, settore privato, ONG e comunità locali, le linee guida offrono approcci pratici per raggiungere i risultati dello sviluppo sostenibile.

Molte aziende di viaggi e turismo hanno trovato conveniente usare il termine “ecoturismo” nella loro letteratura, e i governi hanno usato (e sfruttato) il termine per promuovere le loro destinazioni. Questo problema di “greenwashing” ha minato la legittimità del termine ecoturismo. Alcuni esempi di “greenwashing”, anche se certamente non tutti, si possono far ricondurre ad una mancanza di comprensione dei principi di fondo stessi dell’ecoturismo. Conferenze internazionali, workshop e pubblicazioni hanno fatto alcuni progressi nell’educazione dei governi e delle imprese sull’ecoturismo, ma l’uso improprio del termine rimane un problema in tutto il mondo.

Lo sviluppo di linee guida in tutto il mondo è stato un passo utile per aiutare le parti interessate locali ad affrontare le questioni di come sviluppare l’ecoturismo nelle comunità locali, negli ecosistemi o in settori specifici del settore, come gli alloggi o le operazioni turistiche. Ciò può contribuire ad alleviare il problema del greenwashing, ma soltanto mediante la creazione di una apposita certificazione si potrà tutelare e garantire che le imprese soddisfino gli standard di ecoturismo. Tuttavia, certificare le industrie dell’ecoturismo comporta la raccolta di dati sulle prestazioni ambientali e sociali delle aziende e la relativa verifica di questi dati. Però, per via della articolata composizione del settore ecoturistico, rimangono molte domande su come esso possa essere certificato; dato che le sue imprese sono spesso piccole, altamente disperse e di carattere regionale. Molte di queste, tra l’altro, si trovano in paesi in via di sviluppo, dove i servizi di monitoraggio e persino i sistemi di comunicazione potrebbero non essere disponibili.<sup>54</sup>

È fondamentale che le metodologie organizzative adottate nell’ecoturismo siano allineate con una visione sistemica, come suggerito da diverse ricerche nel settore organizzativo. Per sviluppare un approccio sistemico nella gestione e organizzazione dell’ecoturismo, è cruciale implementare una strategia che si basi su alcuni aspetti fondamentali:

- 1- strategie di conservazione di vaste zone di rilevante interesse naturale;
- 2- programmi di promozione di sviluppo turistico sostenibile;
- 3- iniziative responsabili e piani di sviluppo socio-economico del territorio;
- 4- piani, programmi e strutture volte a instaurare solide collaborazioni internazionali (particolarmente rilevanti per regioni di alto interesse naturalistico e transfrontaliere).<sup>55</sup>

Nell’implementazione di misure correttive degli impatti negativi del turismo sarà importante anche considerare l’analisi della domanda turistica del sito, come evidenziano Marangon e Tempesta (all’interno della loro ricerca sulle misure di gestione dei parchi naturali in Italia). Loro sottolineano come (al fine di aumentare il benessere sociale nella gestione del bene collettivo e di diminuire gli impatti negativi derivanti dall’“uso” del parco) lo studio della domanda turistica rappresenti un fattore strategico per individuare le politiche più appropriate al fine di massimizzare l’utilità del turista, minimizzandone gli impatti negativi sull’ambiente.<sup>56</sup>

Inoltre, l’analisi delle “buone pratiche” richiede una comprensione approfondita delle metodologie già impiegate a livello globale per valutare l’efficacia delle strategie ecoturistiche e di conservazione, con un focus specifico sulle aree protette. Nel contesto europeo, diverse metodologie consolidate sono state sviluppate per definire linee guida efficaci per la pianificazione e la gestione del turismo sostenibile e, in particolare, dell’ecoturismo. Queste metodologie, che riflettono i quattro principi sopra menzionati, sono state applicate non solo in Europa ma riconosciute anche a livello internazionale. Tra queste, si annoverano il Diploma Europeo per le Aree Protette, la rete “PAN Parks” (“Protected Area Network”) in Europa, la “Valutazione dei Parchi Transfrontalieri Europarc” e, infine, la “Carta Europea per il Turismo Sostenibile” (CETS) che verrà approfondita nel capitolo seguente.<sup>57</sup>

La realizzazione di un turismo sostenibile, in grado di conciliare sviluppo del turismo e protezione del patrimonio naturale e culturale, risulta di vitale importanza per l’Italia, soprattutto in termini di sviluppo e nuova occupazione. Viste le prospettive del settore, la sua grande rilevanza socio-economica e l’esigenza di protezione e valorizzazione dell’ambiente naturale e culturale, è necessario dare finalmente priorità alla promozione di un turismo realmente equilibrato e sostenibile.<sup>58</sup>

54 Wood M. E., *Ecotourism: principles, practice & policies for sustainability*, UNEP Publications, 2002.

55 Senge P. M., *The Fifth Discipline*, Sperling & Kupfer Editori, Milano, 2006.

56 Marangon F. e Tempesta T., *Evoluzione gestionale e valorizzazione economica dei parchi*. Working Paper Series in Economics. Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Scienze Economiche, 2003.

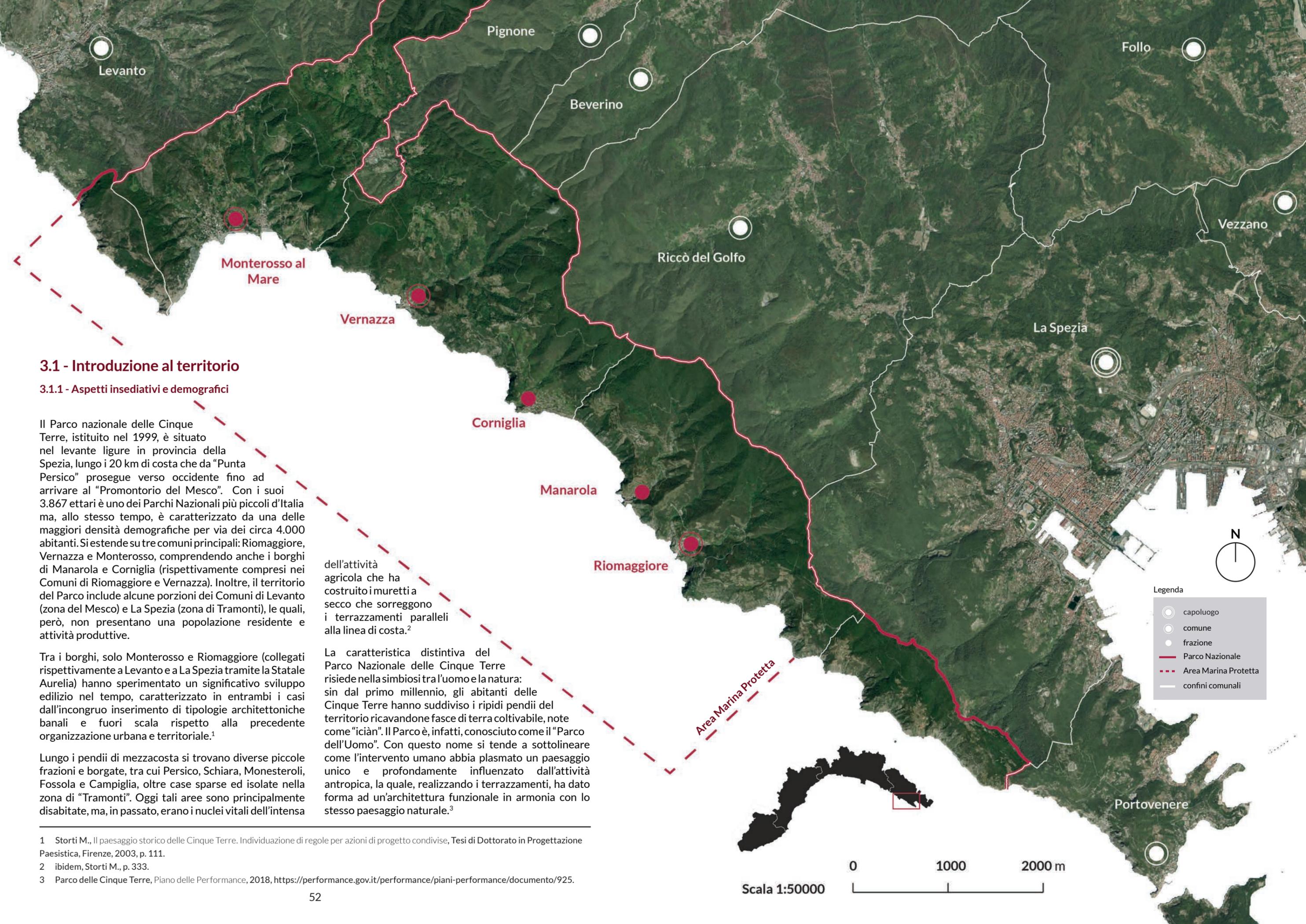
57 Niccolini F., Marzo D., *Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio: Ecoturismo in Europa: metodologie per l’eccellenza*, Firenze University Press, Firenze, 2012.

58 Blasi C., *Relazione finale: Impatto antropico da pressione turistica nelle aree protette: interferenze su territorio e biodiversità*, 2014



Capitolo 03

Il Parco Nazionale delle Cinque Terre



### 3.1 - Introduzione al territorio

#### 3.1.1 - Aspetti insediativi e demografici

Il Parco nazionale delle Cinque Terre, istituito nel 1999, è situato nel levante ligure in provincia della Spezia, lungo i 20 km di costa che da “Punta Persico” prosegue verso occidente fino ad arrivare al “Promontorio del Mesco”. Con i suoi 3.867 ettari è uno dei Parchi Nazionali più piccoli d’Italia ma, allo stesso tempo, è caratterizzato da una delle maggiori densità demografiche per via dei circa 4.000 abitanti. Si estende su tre comuni principali: Riomaggiore, Vernazza e Monterosso, comprendendo anche i borghi di Manarola e Corniglia (rispettivamente compresi nei Comuni di Riomaggiore e Vernazza). Inoltre, il territorio del Parco include alcune porzioni dei Comuni di Levanto (zona del Mesco) e La Spezia (zona di Tramonti), le quali, però, non presentano una popolazione residente e attività produttive.

Tra i borghi, solo Monterosso e Riomaggiore (collegati rispettivamente a Levanto e a La Spezia tramite la Statale Aurelia) hanno sperimentato un significativo sviluppo edilizio nel tempo, caratterizzato in entrambi i casi dall’ingenuo inserimento di tipologie architettoniche banali e fuori scala rispetto alla precedente organizzazione urbana e territoriale.<sup>1</sup>

Lungo i pendii di mezzacosta si trovano diverse piccole frazioni e borgate, tra cui Persico, Schiara, Monesteroli, Fossola e Campiglia, oltre case sparse ed isolate nella zona di “Tramonti”. Oggi tali aree sono principalmente disabitate, ma, in passato, erano i nuclei vitali dell’intensa

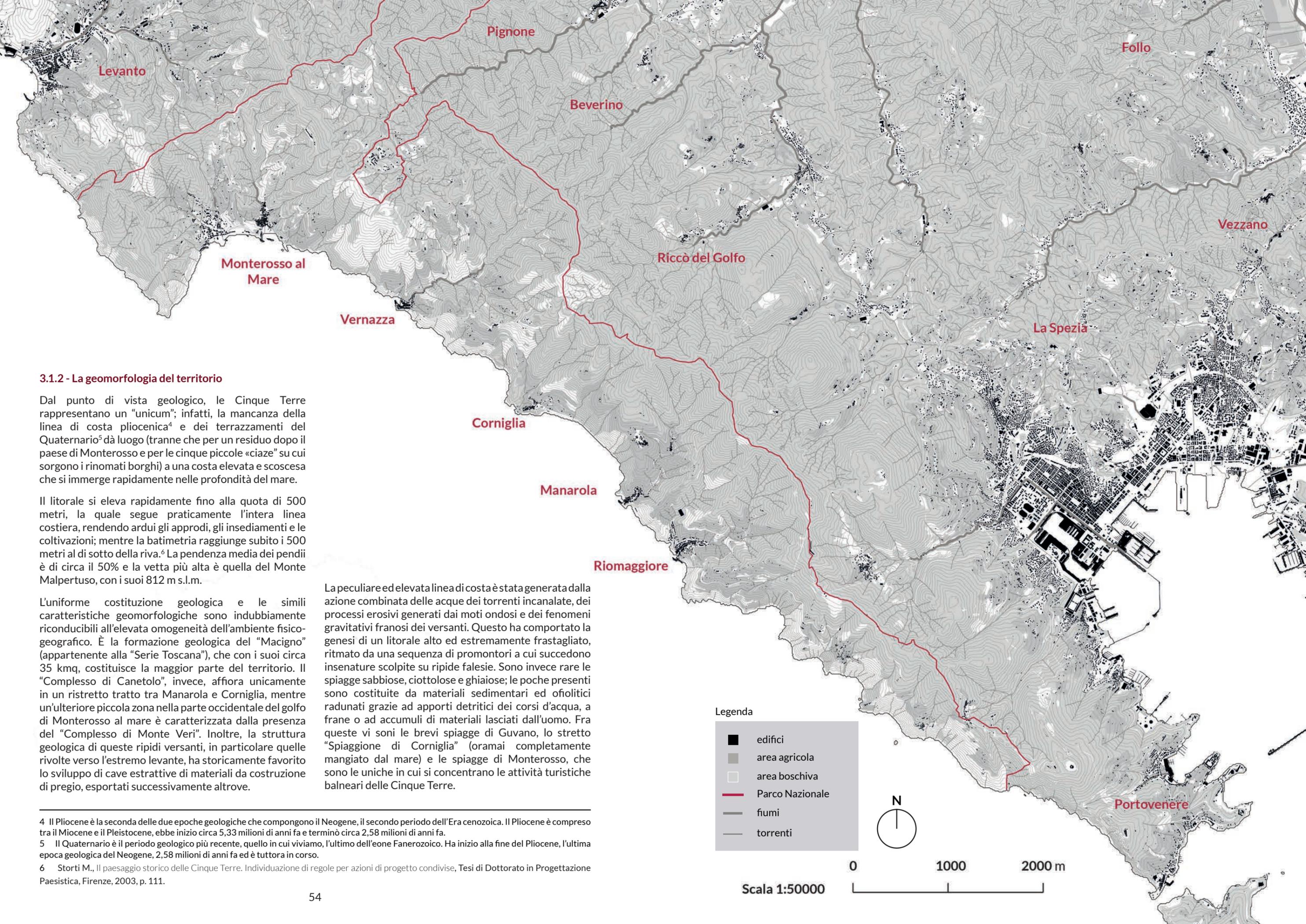
dell’attività agricola che ha costruito i muretti a secco che sorreggono i terrazzamenti paralleli alla linea di costa.<sup>2</sup>

La caratteristica distintiva del Parco Nazionale delle Cinque Terre risiede nella simbiosi tra l’uomo e la natura: sin dal primo millennio, gli abitanti delle Cinque Terre hanno suddiviso i ripidi pendii del territorio ricavandone fasce di terra coltivabile, note come “iciàn”. Il Parco è, infatti, conosciuto come il “Parco dell’Uomo”. Con questo nome si tende a sottolineare come l’intervento umano abbia plasmato un paesaggio unico e profondamente influenzato dall’attività antropica, la quale, realizzando i terrazzamenti, ha dato forma ad un’architettura funzionale in armonia con lo stesso paesaggio naturale.<sup>3</sup>

1 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 111.

2 ibidem, Storti M., p. 333.

3 Parco delle Cinque Terre, Piano delle Performance, 2018, <https://performance.gov.it/performance/piani-performance/documento/925>.



### 3.1.2 - La geomorfologia del territorio

Dal punto di vista geologico, le Cinque Terre rappresentano un “unicum”; infatti, la mancanza della linea di costa pliocenica<sup>4</sup> e dei terrazzamenti del Quaternario<sup>5</sup> dà luogo (tranne che per un residuo dopo il paese di Monterosso e per le cinque piccole «ciuze» su cui sorgono i rinomati borghi) a una costa elevata e scoscesa che si immerge rapidamente nelle profondità del mare.

Il litorale si eleva rapidamente fino alla quota di 500 metri, la quale segue praticamente l'intera linea costiera, rendendo ardui gli approdi, gli insediamenti e le coltivazioni; mentre la batimetria raggiunge subito i 500 metri al di sotto della riva.<sup>6</sup> La pendenza media dei pendii è di circa il 50% e la vetta più alta è quella del Monte Malpertuso, con i suoi 812 m s.l.m.

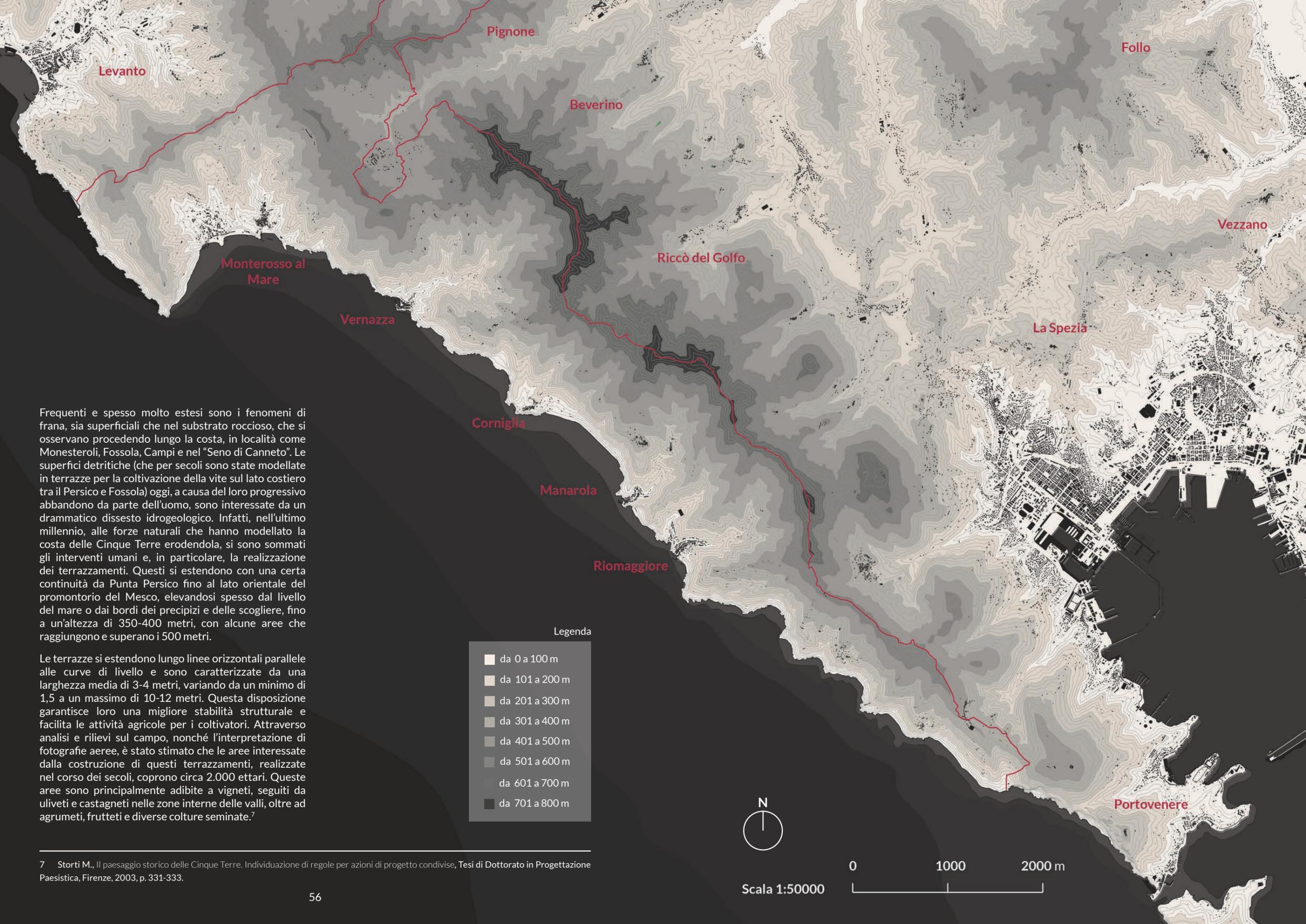
L'uniforme costituzione geologica e le simili caratteristiche geomorfologiche sono indubbiamente riconducibili all'elevata omogeneità dell'ambiente fisico-geografico. È la formazione geologica del “Macigno” (appartenente alla “Serie Toscana”), che con i suoi circa 35 kmq, costituisce la maggior parte del territorio. Il “Complesso di Canetolo”, invece, affiora unicamente in un ristretto tratto tra Manarola e Corniglia, mentre un'ulteriore piccola zona nella parte occidentale del golfo di Monterosso al mare è caratterizzata dalla presenza del “Complesso di Monte Veri”. Inoltre, la struttura geologica di questi ripidi versanti, in particolare quelle rivolte verso l'estremo levante, ha storicamente favorito lo sviluppo di cave estrattive di materiali da costruzione di pregio, esportati successivamente altrove.

La peculiare ed elevata linea di costa è stata generata dalla azione combinata delle acque dei torrenti incanalate, dei processi erosivi generati dai moti ondosi e dei fenomeni gravitativi franosi dei versanti. Questo ha comportato la genesi di un litorale alto ed estremamente frastagliato, ritmato da una sequenza di promontori a cui succedono insenature scolpite su ripide falesie. Sono invece rare le spiagge sabbiose, ciottolose e ghiaiose; le poche presenti sono costituite da materiali sedimentari ed ofiolitici radunati grazie ad apporti detritici dei corsi d'acqua, a frane o ad accumuli di materiali lasciati dall'uomo. Fra queste vi sono le brevi spiagge di Guvano, lo stretto “Spiaggione di Corniglia” (oramai completamente mangiato dal mare) e le spiagge di Monterosso, che sono le uniche in cui si concentrano le attività turistiche balneari delle Cinque Terre.

<sup>4</sup> Il Pliocene è la seconda delle due epoche geologiche che compongono il Neogene, il secondo periodo dell'Era cenozoica. Il Pliocene è compreso tra il Miocene e il Pleistocene, ebbe inizio circa 5,33 milioni di anni fa e terminò circa 2,58 milioni di anni fa.

<sup>5</sup> Il Quaternario è il periodo geologico più recente, quello in cui viviamo, l'ultimo dell'eone Fanerozoico. Ha inizio alla fine del Pliocene, l'ultima epoca geologica del Neogene, 2,58 milioni di anni fa ed è tuttora in corso.

<sup>6</sup> Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 111.



Frequenti e spesso molto estesi sono i fenomeni di frana, sia superficiali che nel substrato roccioso, che si osservano procedendo lungo la costa, in località come Monesteroli, Fossola, Campi e nel "Seno di Canneto". Le superfici detritiche (che per secoli sono state modellate in terrazze per la coltivazione della vite sul lato costiero tra il Persico e Fossola) oggi, a causa del loro progressivo abbandono da parte dell'uomo, sono interessate da un drammatico dissesto idrogeologico. Infatti, nell'ultimo millennio, alle forze naturali che hanno modellato la costa delle Cinque Terre erodendola, si sono sommati gli interventi umani e, in particolare, la realizzazione dei terrazzamenti. Questi si estendono con una certa continuità da Punta Persico fino al lato orientale del promontorio del Mesco, elevandosi spesso dal livello del mare o dai bordi dei precipizi e delle scogliere, fino a un'altezza di 350-400 metri, con alcune aree che raggiungono e superano i 500 metri.

Le terrazze si estendono lungo linee orizzontali parallele alle curve di livello e sono caratterizzate da una larghezza media di 3-4 metri, variando da un minimo di 1,5 a un massimo di 10-12 metri. Questa disposizione garantisce loro una migliore stabilità strutturale e facilita le attività agricole per i coltivatori. Attraverso analisi e rilievi sul campo, nonché l'interpretazione di fotografie aeree, è stato stimato che le aree interessate dalla costruzione di questi terrazzamenti, realizzate nel corso dei secoli, coprono circa 2.000 ettari. Queste aree sono principalmente adibite a vigneti, seguiti da uliveti e castagneti nelle zone interne delle valli, oltre ad agrumeti, frutteti e diverse colture seminate.<sup>7</sup>

Legenda

■	da 0 a 100 m
■	da 101 a 200 m
■	da 201 a 300 m
■	da 301 a 400 m
■	da 401 a 500 m
■	da 501 a 600 m
■	da 601 a 700 m
■	da 701 a 800 m

<sup>7</sup> Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 331-333.



Scala 1:50000



### 3.1.3 - Analisi climatica

In questo territorio l'uomo è riuscito a sopperire alla oggettiva difficoltà offerta dal terreno grazie al buon orientamento del versante e al clima favorevole che contraddistingue il luogo.<sup>8</sup> Infatti, l'intera area è principalmente esposta a Sud-Est e beneficia, a uguali altitudini, di condizioni uniformi di insolazione e ventosità. Le temperature medie estive raggiungono i 30°C e, nel periodo invernale, solo raramente scendono sotto 0°C. Secondo la classificazione climatica di Koppen, che prevede cinque gruppi climatici, l'area delle Cinque Terre ricade nella fascia a climi mesotermici, in cui la temperatura media del mese più freddo è compresa tra i 2° e i 15°C.<sup>9</sup>

Tuttavia, la particolare conformazione del terreno e la sua orografia influenzano in modo significativo le proprietà meteorologiche e microclimatiche, comportando notevoli variazioni tra zone costiere e i crinali, tra scogliere aride e soleggiate e i valloni umidi e ombreggiati. Questo è uno dei fattori che alimenta la diversità climatica e ambientale che caratterizza le Cinque Terre. Essa si può generalmente riassumere in un clima mediterraneo umido e temperato che contraddistingue le aree costiere, mentre in altitudine il clima tende verso quello sub-mediterraneo. Infatti, le catene montuose, che si estendono in parallelo alla costa nelle sue prossimità, schermano dai venti freddi del Nord e accelerano l'ascensione delle correnti d'aria umide (per via del loro passaggio sul mare) provenienti dai settori meridionali e occidentali. Tutto ciò influisce nella formazione di precipitazioni improvvise o di fenomeni di condensazione a basse temperature. È comune, specialmente in estate, assistere a fenomeni di nebbia o pioggia sui crinali costieri, mentre sulla costa si gode di un clima soleggiato e caldo. L'umidità atmosferica in

altitudine fornisce al suolo acqua sufficiente a mantenere costante il flusso delle sorgenti presenti sul territorio anche durante i periodi estivi di scarsa pioggia.<sup>10</sup>

L'imponente e duro lavoro portato avanti dall'uomo nei secoli per rendere il terreno coltivabile, nonostante la sua accentuata acclività, attraverso la realizzazione di terrazzamenti a fasce lungo i pendii e di muretti a secco (costruiti e costantemente curati per via della loro facile tendenza a cedere e crollare durante la stagione piovosa), ha alterato le dinamiche del microclima locale.<sup>11</sup> Inoltre, anche l'abbattimento dell'originario bosco (che una volta si estendeva fino al mare) ha comportato una minor ritenuta, da parte delle radici degli alberi, dell'acqua meteorica, la quale ora tende a fluire direttamente nei torrenti, riducendo l'alimentazione naturale delle sorgenti.<sup>12</sup>

La classificazione climatica dei comuni italiani introdotta dal D.P.R. n. 412 del 26 agosto 1993 divide gli 8000 comuni italiani in sei distinte zone climatiche. Ognuna di esse ha diverse caratteristiche termiche e fornisce distinte indicazioni sul numero di ore giornaliere e sul periodo dell'anno durante il quale è possibile accendere il riscaldamento negli edifici. Tutti i comuni all'interno del Parco ricadono nella zona climatica D, ad eccezione di Monterosso al Mare che, con i suoi 1321 gradi-giorno, si colloca nella zona C.<sup>13</sup> I gradi giorno sono definiti come la differenza tra la temperatura giornaliera media (di un periodo annuale convenzionale) e la temperatura di comfort ambientale (convenzionalmente fissata a 20°C).

Fonte: <https://www.parconazionale5terre.it>



La flora e la fauna del Parco. Sullo sfondo il paese di Corniglia.

8 Mondani G., La Liguria paese per paese. vol. 2, Guido Mondani Editore, Genova, 1983.

9 Franco G., Paesaggio ed Energia: un equilibrio delicato, EdicomEdizioni, Roma, 2015, p. 37.

10 Parco Nazionale delle Cinque Terre, Adesione alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette: Strategia e Piano d'Azione CETS 2021-2025, 2021.

11 Mondani G., La Liguria paese per paese. vol. 2, Guido Mondani Editore, Genova, 1983.

12 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 326-327.

13 Franco G., Paesaggio ed Energia: un equilibrio delicato, EdicomEdizioni, Roma, 2015, p. 37.

### 3.1.4 - La flora e la fauna del Parco

Oggi, sono l'olivo, la vite e il bosco ceduo e promiscuo i principali elementi vegetali caratteristici del paesaggio. Grazie alla barriera montuosa che protegge dai venti freddi, il clima temperato e le caratteristiche fisiche del terreno la coltivazione della vite e dell'olivo si è sviluppata ed estesa rispetto alle altre. In particolare, la coltura dell'olivo (anche di origine promiscua in queste zone) ha comportato notevoli esternalità dal punto di vista paesaggistico, per via del cangiante colore verde argenteo del fogliame delle sue chiome.<sup>14</sup> L'intera area è caratterizzata anche dalla presenza diffusa di arbusti e cespugli quali il rosmarino, il timo, l'elricriso e la lavanda. Si trovano anche aree di macchia mediterranea con erica arborea e varietà miste che includono piante come lentisco, mirto, terebinto, ginestra spinosa, corbezzolo, filirea e ginepro rosso; formando un intricato sottobosco con liane, tra cui la salsapariglia, la robbia, la fiammola, l'asparago selvatico, e l'edera caprifoglio sia etrusca che marina.<sup>15</sup>

L'attuale paesaggio deriva da una costante e progressiva alterazione del territorio che, fin dal primo manifestarsi dell'occupazione umana, ha comportato l'abbattimento dei fitti boschi per lasciare spazio a terreni da dedicare, prima alla pastorizia, e successivamente all'agricoltura.<sup>16</sup> Nonostante ciò, in pochi luoghi, la vegetazione originale si è preservata e presenta oggi una macchia composta da bosso, garigia, leccio e lentisco, pineta e pini marittimi, oltre che alcuni esemplari di pino d'Aleppo.

La fauna della zona è altrettanto ricca e diversificata. Per quanto riguarda gli uccelli, si possono osservare specie come il gabbiano reale, il falco pellegrino e il corvo imperiale. Tra i mammiferi presenti, si annoverano specie come il ghio, la donnola, la talpa, la faina, il tasso, la volpe e il cinghiale. Nei boschi è comune incontrare la lucertola muraiola e il ramarro, oltre a diverse specie di serpenti, tra cui il biacco, il colubro di Esculapio e la vipera. In prossimità dei corsi d'acqua, si trovano anche rane e salamandre dai vivaci colori.<sup>17</sup>

Fonte: <https://www.ilsecoloxix.it>



I vigneti e le cremagliere per il trasporto del raccolto sui terrazzamenti delle Cinque Terre.

14 ibidem, Mondani G., 1983.

15 Parco delle Cinque Terre, Piano delle Performance, 2018, <https://performance.gov.it/performance/piani-performance/documento/925>.

16 Mondani G., La Liguria paese per paese. vol. 2, Guido Mondani Editore, Genova, 1983.

17 Parco delle Cinque Terre, Piano delle Performance, 2018, <https://performance.gov.it/performance/piani-performance/documento/925>.

### 3.1.5 - Le aree protette

All'interno del Parco sono stati riconosciuti diversi siti che, per via delle loro peculiarità e le varietà di fauna e flora, sono stati inseriti all'interno della "Rete Natura 2000". Queste aree protette sono state istituite per contribuire alla valorizzazione della loro biodiversità, oltre che alla tutela delle emergenze naturalistiche, attraverso la creazione di una rete estesa di Siti di interesse comunitario (Sic) con Zone di protezione speciale (Zps) e Zone Speciali di Conservazione (ZSC).<sup>18</sup> All'interno del Parco sono presenti tre ZCS terrestri:

- IT1344323 - Costa Riomaggiore - Monterosso (169 ha)
- IT1345005 - Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto (2.665 ha)
- IT1344210 - Punta Mesco (742 ha)

È anche stato istituito un SIC marino:

- IT1344270 - Fondali Punta Mesco - Riomaggiore (546 ha).

Attraverso il Decreto del Ministero dell'Ambiente datato 12 dicembre 1997 le Cinque Terre sono state designate "Area Marina Protetta" (AMP), salvaguardando una porzione di mare che ricopre una superficie di 4.591 ettari e si estende lungo circa 19 chilometri di costa. La riserva marina si estende in un ampio golfo che, incominciando da Punta Mesco a ovest, arriva fino a Punta Pineda a est, estendendosi anche leggermente oltre il Capo di Monte Nero.

Un secondo Decreto Ministeriale (n.189 del 20 luglio 2011) ha suddiviso l'AMP in diverse aree, stabilite sulla base di un sistema di protezione graduale che varia in base alle caratteristiche ambientali e all'impatto delle attività umane:

- Zona A: aree di riserva integrale, che comprendono i siti più preziosi dal punto di vista naturalistico, ovvero quelli di Punta Mesco e di Capo di Monte Nero (104 ha);
- Zona B: aree di riserva generale, che formano una cintura protettiva intorno alle zone A (219 ha);
- Zona C: aree di riserva parziale, che connettono i due promontori e includono una vasta area di fondali sabbiosi e rocciosi sotto protezione e monitoraggio (4268 ha).

L'obiettivo dell'Area Marina Protetta (AMP) delle Cinque Terre è di valorizzare e preservare le qualità naturali, chimiche, fisiche e biologiche, del mare e delle coste, in particolare tramite interventi di recupero ambientale, contando sulla cooperazione di istituzioni accademiche e scientifiche. Le acque comprese nell'AMP delle Cinque Terre fanno anche parte del "Santuario dei Cetacei", nato nel 1999 tramite una collaborazione tra la Francia (Costa Azzurra e Corsica), il Principato di Monaco e l'Italia (Liguria, Toscana e parte settentrionale della Sardegna). Sono circa 100.000 i chilometri quadri su cui si estende il Santuario, abbracciando sia acque nazionali che internazionali caratterizzate da un ambiente unico che favorisce lo sviluppo di una ricca catena alimentare per i cetacei. Si stima che nell'area del Santuario vivano circa mille balene e tra 30.000 e 40.000 individui tra stenelle, tursiopi e delfini comuni, oltre a grampi, capodogli, zifi e globicefali. Sono presenti anche occasionali balenottere minori.<sup>19</sup>

I confini dell'Area Marina Protetta (AMP) delle Cinque Terre.  
Fonte: <https://www.parconazionale5terre.it>

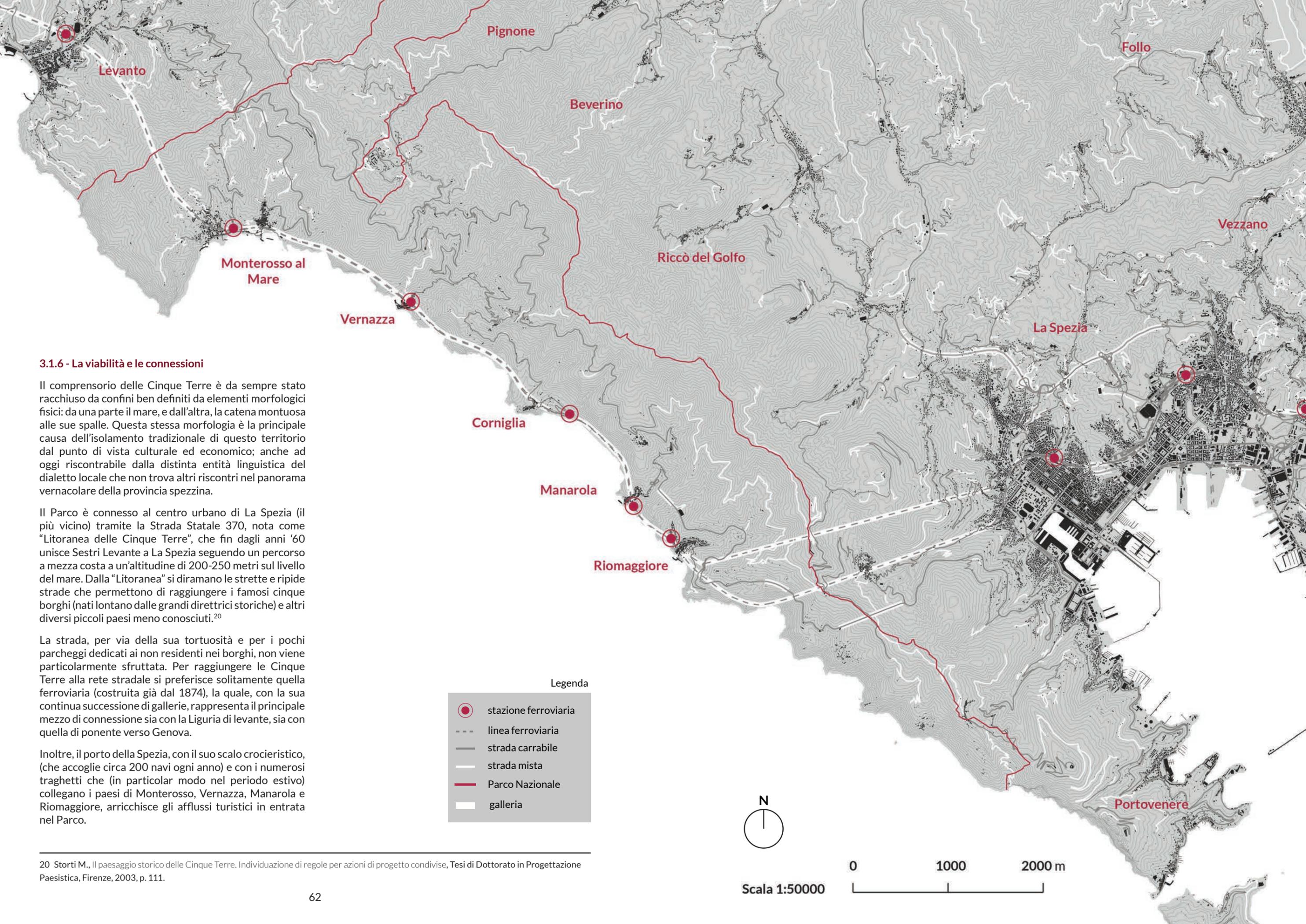


<sup>18</sup> <https://www.parconazionale5terre.it/pagina.php?id=89> (23/01/2024).

<sup>19</sup> Parco Nazionale delle Cinque Terre, Adesione alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette: Strategia e Piano d'Azione CETS 2021-2025, 2021.



Il rapporto fra la natura e l'urbanizzazione umana nel borgo di Vernazza.  
Fonte: <https://www.ilsecoloxix.it>



### 3.1.6 - La viabilità e le connessioni

Il comprensorio delle Cinque Terre è da sempre stato racchiuso da confini ben definiti da elementi morfologici fisici: da una parte il mare, e dall'altra, la catena montuosa alle sue spalle. Questa stessa morfologia è la principale causa dell'isolamento tradizionale di questo territorio dal punto di vista culturale ed economico; anche ad oggi riscontrabile dalla distinta entità linguistica del dialetto locale che non trova altri riscontri nel panorama vernacolare della provincia spezzina.

Il Parco è connesso al centro urbano di La Spezia (il più vicino) tramite la Strada Statale 370, nota come "Litoranea delle Cinque Terre", che fin dagli anni '60 unisce Sestri Levante a La Spezia seguendo un percorso a mezza costa a un'altitudine di 200-250 metri sul livello del mare. Dalla "Litoranea" si diramano le strette e ripide strade che permettono di raggiungere i famosi cinque borghi (nati lontano dalle grandi direttrici storiche) e altri diversi piccoli paesi meno conosciuti.<sup>20</sup>

La strada, per via della sua tortuosità e per i pochi parcheggi dedicati ai non residenti nei borghi, non viene particolarmente sfruttata. Per raggiungere le Cinque Terre alla rete stradale si preferisce solitamente quella ferroviaria (costruita già dal 1874), la quale, con la sua continua successione di gallerie, rappresenta il principale mezzo di connessione sia con la Liguria di levante, sia con quella di ponente verso Genova.

Inoltre, il porto della Spezia, con il suo scalo crocieristico, (che accoglie circa 200 navi ogni anno) e con i numerosi traghetti che (in particolar modo nel periodo estivo) collegano i paesi di Monterosso, Vernazza, Manarola e Riomaggiore, arricchisce gli afflussi turistici in entrata nel Parco.

#### Legenda

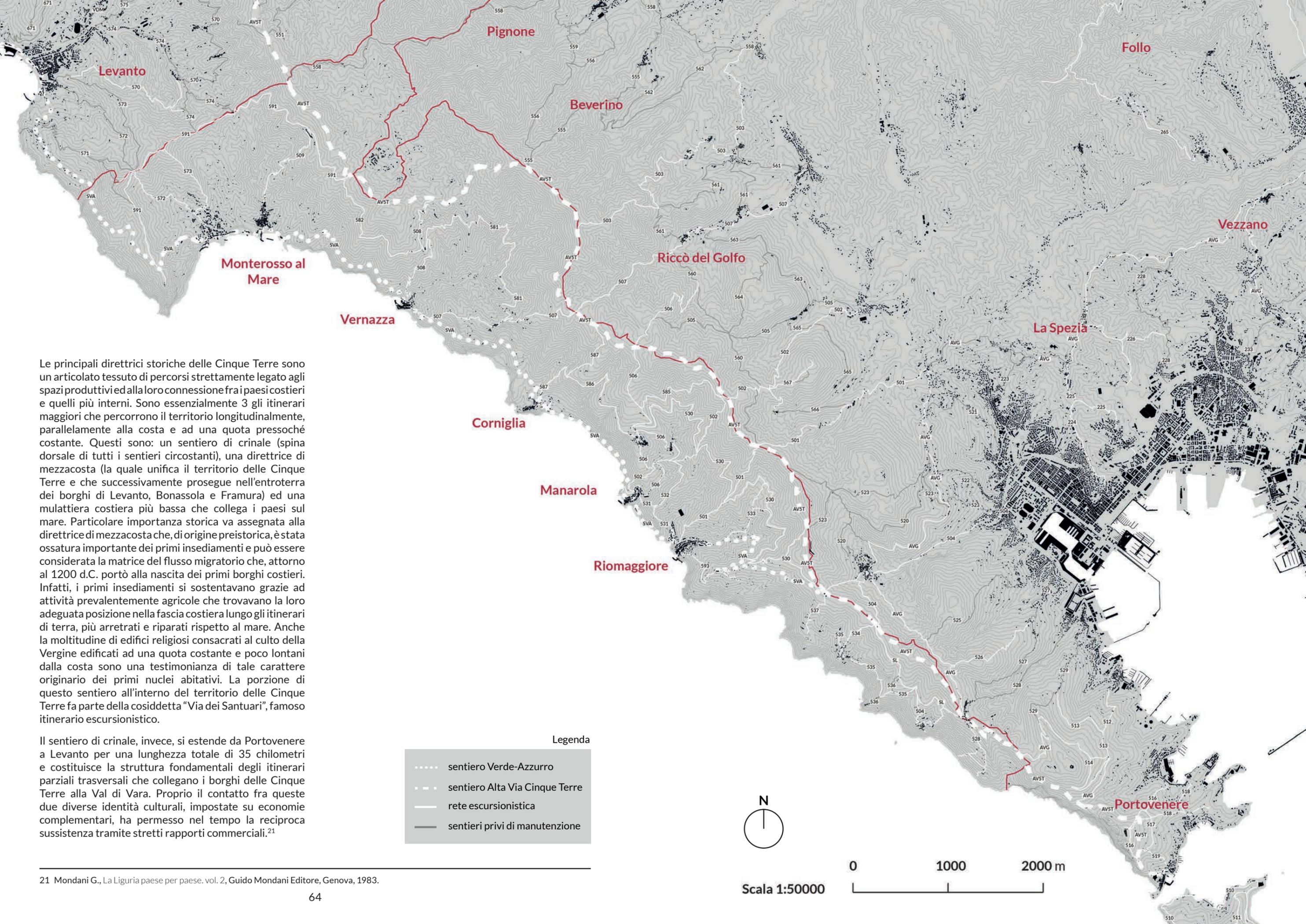
-  stazione ferroviaria
-  linea ferroviaria
-  strada carrabile
-  strada mista
-  Parco Nazionale
-  galleria



0 1000 2000 m

Scala 1:50000

<sup>20</sup> Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 111.



Le principali direttrici storiche delle Cinque Terre sono un articolato tessuto di percorsi strettamente legato agli spazi produttivi ed alla loro connessione fra i paesi costieri e quelli più interni. Sono essenzialmente 3 gli itinerari maggiori che percorrono il territorio longitudinalmente, parallelamente alla costa e ad una quota pressoché costante. Questi sono: un sentiero di crinale (spina dorsale di tutti i sentieri circostanti), una direttrice di mezzacosta (la quale unifica il territorio delle Cinque Terre e che successivamente prosegue nell'entroterra dei borghi di Levanto, Bonassola e Framura) ed una mulattiera costiera più bassa che collega i paesi sul mare. Particolare importanza storica va assegnata alla direttrice di mezzacosta che, di origine preistorica, è stata ossatura importante dei primi insediamenti e può essere considerata la matrice del flusso migratorio che, attorno al 1200 d.C. portò alla nascita dei primi borghi costieri. Infatti, i primi insediamenti si sostentavano grazie ad attività prevalentemente agricole che trovavano la loro adeguata posizione nella fascia costiera lungo gli itinerari di terra, più arretrati e riparati rispetto al mare. Anche la moltitudine di edifici religiosi consacrati al culto della Vergine edificati ad una quota costante e poco lontani dalla costa sono una testimonianza di tale carattere originario dei primi nuclei abitativi. La porzione di questo sentiero all'interno del territorio delle Cinque Terre fa parte della cosiddetta "Via dei Santuari", famoso itinerario escursionistico.

Il sentiero di crinale, invece, si estende da Portovenere a Levanto per una lunghezza totale di 35 chilometri e costituisce la struttura fondamentale degli itinerari parziali trasversali che collegano i borghi delle Cinque Terre alla Val di Vara. Proprio il contatto fra queste due diverse identità culturali, impostate su economie complementari, ha permesso nel tempo la reciproca sussistenza tramite stretti rapporti commerciali.<sup>21</sup>

Legenda

- ..... sentiero Verde-Azzurro
- - - sentiero Alta Via Cinque Terre
- rete escursionistica
- sentieri privi di manutenzione

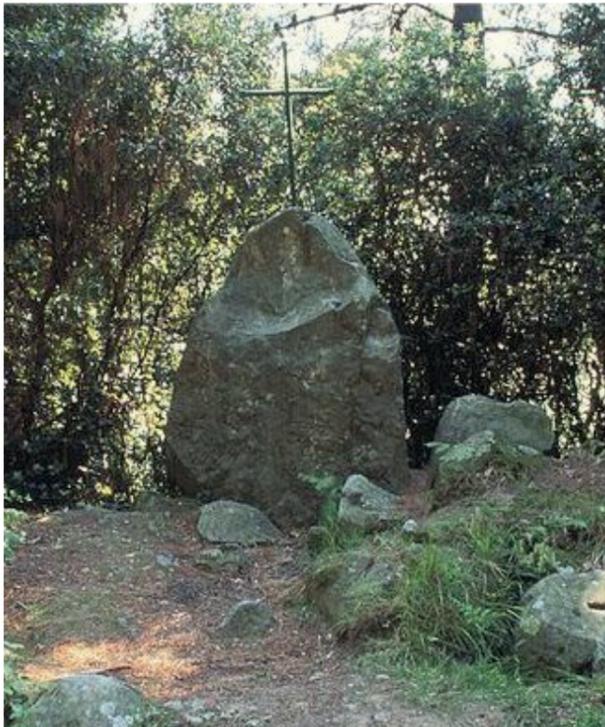
21 Mondani G., La Liguria paese per paese. vol. 2, Guido Mondani Editore, Genova, 1983.

## 3.2 - Il Parco dell'“Uomo e la sua storia”

### 3.2.1 - Dalla nascita dei primi insediamenti collinari alla formazione dei borghi marittimi

Poco o nulla si conosce delle origini delle Cinque Terre. Le prime attestazioni, in verità assai rade, risalgono alla metà dell'XI secolo e riguardano solo due dei borghi: Monterosso e Vernazza. Gli altri borghi, invece, sono attestati solo nel XIII e XIV secolo. La scarsità di documenti e reperti ha lasciato spazio a numerose speculazioni e ricerche infruttuose sulle origini delle Cinque Terre, in particolare riguardo a una possibile frequentazione della riviera da parte di popolazioni celto-liguri e romane. L'unico dato certo è che il crinale montuoso alle spalle dei cinque paesi era frequentato già nell'Età del Bronzo (800-900 a.C.). Questo è dimostrato da alcuni ritrovamenti, tra cui due menhir, uno presso Volastra e l'altro vicino a Tramonti. Attorno al II-I secolo a.C., inoltre, un “castellaro” ligure era attivo nel versante montano interno, presso Pignone. Quasi nulla, invece, è stato rinvenuto sul versante marittimo. Nemmeno il lungo e prospero periodo romano ha lasciato traccia di sé nei borghi, nonostante la vicinanza a Luni, una città ricca e un porto importante e sicuro. Il silenzio sul fronte archeologico ci porta a dedurre che la costa sia rimasta sostanzialmente deserta e incontaminata fino alla fine dell'alto medioevo. Se i Romani frequentarono la riviera, si stabilirono certamente nell'odierna Vernazza, un porto naturale al pari di Portovenere e Sestri Levante. Vernazza, a differenza di questi centri, non era ben collegata per via terra al resto del territorio romanizzato e poteva quindi funzionare solo come approdo occasionale con funzione di rifugio.

Fonte: <https://sentierilaspezia.wordpress.com>



Il “Menhir di Tramonti”, di età preromana, è una delle testimonianze più antiche del territorio delle Cinque Terre.

I primi insediamenti storici accertati, risalenti al X-XI secolo, erano situati nelle zone collinari, al di sopra delle aree dove ora sorgono i cinque borghi. Infatti, i loro abitanti, spostatisi qui dall'entroterra spezzino alla ricerca di un'area con caratteristiche climatiche più favorevoli e più salubri, praticavano e si sostenevano probabilmente grazie alla coltivazione di uliveti e vitigni.

Tra il X e l'XI secolo, proprio quando sono attestati per la prima volta Vernazza e Monterosso, il volto dell'Europa e dell'intero Mediterraneo cambiò e vi fu un forte rilancio dei commerci interni e dei traffici a media e lunga distanza. Poche città della penisola italiana (inizialmente Amalfi, poi Venezia, Genova e Pisa) gestivano e dominavano i mari in cui avvenivano questi scambi. In particolare, nel Mediterraneo occidentale, furono Pisa e Genova che promossero attività mercantili pacifiche e intense relazioni diplomatiche. Al contempo, le “Repubbliche Marinare” promossero anche una vera e propria espansione armata contro la minaccia saracena nel nord Africa e nella penisola iberica.

La riviera delle Cinque Terre risentì di questo mutamento generale e gli abitanti di quei piccoli borghi (sul crinale o nell'interno) cominciarono a guardare con interesse alla costa. Quest'ultima permetteva l'accesso diretto al mare e ai traffici di mercantili, oltre ad essere ben esposta al sole (ideale per la coltivazione di vite e olivo). Così nacquero dapprima i paesi nelle insenature meglio protette di Vernazza e Monterosso, e, solo successivamente, per ragioni storiche ed economiche, sorsero anche i restanti di Riomaggiore, Manarola e Corniglia.

Nella prima metà dell'XI secolo, l'area delle Cinque Terre era inserita nella Marca della Liguria Orientale, sotto il controllo della potente famiglia dei vassalli imperiali, gli Obertenghi. Le prime attestazioni di Monterosso e Vernazza sono legate a personaggi di questa stirpe. Nel 1056, il marchese Guido donò beni immobili al monastero di S. Venerio del Tino, con la donazione redatta in loco “Monte Russo”. Nel 1080, un altro atto di donazione, voluto da Alberto IV Rufo, venne redatto “in castro Vernatio”, ovvero nel nucleo fortificato di Vernazza.

Le altre “terre” sono testimoniate assai più tardi. Corniglia è attestata per la prima volta nel 1211, Manarola nel 1273, e Riomaggiore ancora più tardi (documenti del Duecento attestano l'esistenza di piccoli abitati sparsi posizionati ancora a mezza costa).<sup>22</sup>

22 Marengo E., Le Cinque Terre e la Genesi del loro nome, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 2012.

### 3.2.2 - Il dominio genovese

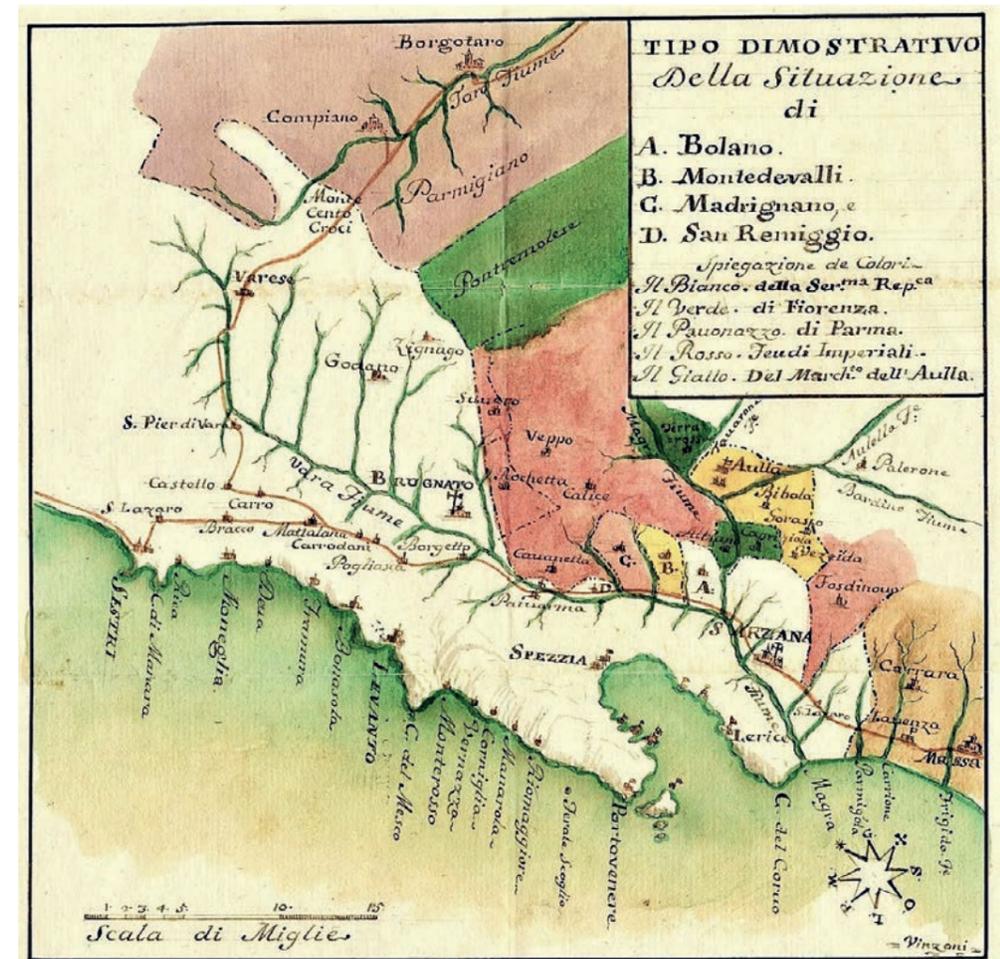
A partire dalla prima metà del XII secolo, Genova operò scelte finalizzate al controllo di punti strategici della riviera come Portovenere (dove costruì un castello nel 1113). Al contempo cercò di influenzare le principali famiglie signorili che controllavano il crinale e l'interno, assicurando il libero passaggio lungo le strade che collegavano il capoluogo ligure alle valli di Vara e di Magra e ai passi appenninici. Nel corso del XII secolo, le potenti famiglie locali entrarono in un periodo di decadenza e cedettero progressivamente ogni diritto su questi passi a Genova, la quale incorporò anche i borghi che prima rientravano nella loro orbita.

Nella prima metà del XIII secolo Federico II di Svevia, sovrano del Meridione normanno, cercò di ristabilire la sua autorità anche nel Regno d'Italia, mentre Genova si trovava ad affrontare Pisa, alleata fedele dell'imperatore. La strategia di Federico II mirava a indebolire Genova (a favore di Pisa), inviando in Lunigiana il suo vicario Oberto Pallavicino. Egli aveva il compito di conquistare con le armi alcuni castelli della riviera ligure di Levante e di fomentare ribellioni per favorire la penetrazione pisana e imperiale. Nel novembre del 1240, Oberto Pallavicino invase la riviera con il suo esercito, insediandosi nel castello di Celasco, mentre, un secondo vicario

imperiale (Marino da Eboli) attaccava da Nord Genova. Monterosso, Corniglia e Vernazza si schierarono con Pisa e sostennero l'avanzata di Oberto, contrastata da Genova tramite l'invio di uomini armati e navi. Nel 1241 Oberto attaccò Levante che resistette eroicamente. Alla fine, la controffensiva genovese ebbe successo e Oberto Pallavicino dovette ritirarsi. I ribelli della riviera di Levante tornarono sotto il controllo di Genova, che attuò rappresaglie violente contro Corniglia in particolar modo. Per risolvere le controversie sui castelli della riviera, si decise di affidare la questione agli arbitri fiorentini, i quali, nel dicembre del 1254, nella cattedrale di Santa Reparata, spartirono tutte le terre e i castelli dal fiume Magra a Genova.

Un altro periodo di ribellioni e scontri avvenne nella seconda metà del Duecento, quando i Niccolò Fieschi tentò di costruire una grande signoria autonoma consolidando un vasto dominio in Lunigiana e nella Liguria orientale. Tuttavia, nel 1273 la Repubblica di Genova lo sconfisse e, tre anni dopo, Niccolò cedette tutti i suoi possedimenti a Genova, compresi quelli nelle Cinque Terre.

Fonte: <https://www.valdaveto.net>



“Tipo Dimostrativo della situazione di Bolano, Montedevalli, Madrignano, e S. Remigio”. Rielaborazione di una cartografia originale di Matteo Vinzoni.

### 3.2.3 - Dal Trecento all'inizio dell'età moderna: fra sviluppo demografico, economico ed epidemie

Nonostante la sofferta sottomissione politica a Genova, le Cinque Terre conobbero un periodo di grande sviluppo economico e demografico dalla fine del Duecento alla prima metà del Trecento. Quest'ultimo si riflesse anche sul piano artistico, dimostrato dalla realizzazione di numerose chiese parrocchiali nei vari borghi. Le chiese, decorate con elementi marmorei pregiati, palesano l'influenza dello stile dei "maestri antelami", attivi a Genova e in Liguria tra il XIII e il XIV secolo. I documenti commerciali dell'epoca mostrano una società attiva nella produzione vinicola e nella pesca, benestante abbastanza da prestare denaro a interesse.

Un altro segno della fioritura delle Cinque Terre nel tardo Medioevo sono gli statuti comunali, redatti per amministrare la vita interna e le relazioni con Genova. Il più antico statuto rimasto è quello di Monterosso, risalente ai primi anni del Quattrocento. Questi statuti regolavano vari aspetti della vita comunitaria, dal decoro delle strade alla gestione delle risorse naturali. In particolare, emerge l'importanza delle risorse boschive e della viticoltura per l'economia locale.

Nel Quattrocento, Jacopo Bracelli, umanista e cancelliere della Repubblica di Genova, fornì una descrizione dettagliata della Liguria costiera e delle sue comunità. La sua prima "corografia", datata 1418, è particolarmente preziosa per la comprensione del territorio delle Cinque Terre, identificate per la prima volta con il toponimo "quinque terre" e già elogiate per la produzione di ottimi vini.

Bracelli fornì anche un'importante testimonianza della demografia dell'epoca riportando approssimativamente il numero degli "habitatores" (sul quale si dibatte per la possibile interpretazione in "abitanti" o "capifamiglia"): più di cento a Riomaggiore, cento a Manarola, oltre duecento a Corniglia, più di quattrocento a Vernazza e oltre trecento a Monterosso.

Più di un secolo dopo, nel 1531, la Repubblica di Genova eseguì un censimento su tutti i territori del Dominio, chiamato "caratata". Questo lavoro fornisce dettagli su: popolazione, numero di famiglie (fuochi), proprietà e attività economiche. Le Cinque Terre avevano complessivamente 489 fuochi e 2010 abitanti, ripartiti in modo simile tra Riomaggiore, Manarola e Vernazza, con Monterosso come comunità più popolosa (629 persone) e Corniglia la più piccola (220). Dal documento del censimento emerge che le Cinque Terre avevano subito duri colpi dalla peste del 1528. Gli abitanti di Vernazza soffrirono notevolmente, non potendo lavorare le loro terre, mentre a Monterosso si lamentavano danni alle coltivazioni a causa delle difficili condizioni sanitarie. Negli anni successivi, un'altra epidemia colpì Riomaggiore nel 1580. Il censimento rivela anche che le Cinque Terre esportavano 11.200 ettolitri di vino, mentre la produzione di olio soddisfaceva in gran parte il fabbisogno locale; vi era, però, un deficit per altri generi alimentari che venivano acquistati. Inoltre, risulta che ogni comunità pagava una somma considerevole per assicurarsi il servizio di un maestro "de schola", segno dell'importanza sociale affidata all'istruzione.

Agostino Giustiniani, storico e geografo genovese, nel 1537 compose la "Descrizione della Lyguria". Le sue indicazioni sul numero delle famiglie divergono notevolmente da quelle del censimento, ma la somma complessiva dei fuochi è simile (470 famiglie contro le 488 del 1531), con una popolazione presunta di 1920 abitanti.

Di nuovo all'inizio del 1600, i Supremi Sindacatori della Serenissima Repubblica di Genova accertarono le entrate e le uscite di ogni comunità, riportando anche la popolazione e il numero delle famiglie. In quasi 80 anni, gli abitanti delle Cinque Terre erano aumentati di oltre 700 unità, con una crescita notevole per Monterosso e Vernazza e più contenuta per Corniglia e Riomaggiore, mentre Manarola registrava una diminuzione di 7 abitanti.

Fonte: <https://www.valdaveto.net>



"Stato della Serenissima Republica di Genova con li Stati, e Feudi Imperiali Intermedj, e Adiacenti". Cartografia di Matteo Vinzoni, 1764.

### 3.2.4 - Le incursioni piratesche fra XIII e XVII secolo

Già nei secoli precedenti si erano verificate incursioni piratesche saracene, ma dal Cinquecento furono i corsari "turcheschi" a terrorizzare le popolazioni liguri. Così, predoni turchi e berberi, provenienti dall'Oriente, Tunisi e Algeri, con le loro agili navi arrivarono ai borghi marinari e nomi come Khair-ed Din (il Barbarossa), Draghut, Uccialí e Giaffer diventarono tristemente famosi. Le Cinque Terre furono colpite da questi corsari, effetto di eventi storici (tra i quali la guerra tra Spagna e Francia, con Francesco I alleato degli "infedeli" contro Carlo V) che caratterizzarono la lotta per l'egemonia in Europa e il controllo dei mari.

Le comunità rivierasche, protette da sole vecchie strutture fortificate medievali, verso la fine del Cinquecento rafforzarono la loro capacità difensiva con la costruzione di nuove torri e l'implementazione di alcuni cannoni. La Repubblica autorizzava e contribuiva alle spese difensive (e a volte concedeva esenzioni dalle gabelle), ma era compito delle autorità locali rafforzare le fortificazioni e dotarsi di artiglierie. Tuttavia, gli impegni finanziari e di lavoro non erano sempre sufficienti e una lettera del Podestà di Riomaggiore del 1585 conferma la difficoltà della comunità nel proteggere adeguatamente le postazioni di artiglieria. Le comunità contribuivano anche alla sorveglianza del litorale sostenendo economicamente il servizio alla Repubblica, che, dalla fine del Quattrocento, aveva armato due galee per pattugliare la costa.

L'allarme per l'arrivo di flotte corsare era dato dalla Repubblica con messaggi ai Podestà locali (nominati da una "grita"), che avevano il compito di organizzare le difese. I segnali di pericolo erano trasmessi con fuoco e fumo da punti di sorveglianza come il promontorio del Mesco e punta Montenero. Punta Mesco era un luogo strategico per la sorveglianza. Spartiacque tra Cinque Terre e Levante, la sua sommità permetteva di controllare una vasta zona di mare. Qui nel XIII secolo vi fu costruita la chiesa di S. Antonio e, successivamente, un convento agostiniano. I frati avevano il compito di sorvegliare la costa circostante, mentre le popolazioni di Levante e dei borghi delle Cinque Terre contribuivano con uomini e denaro ai lavori di guardia del Mesco. Di notte, fuochi intermittenti indicavano il possibile arrivo degli "infedeli", mentre di giorno erano segnali di fumo ad avvertire le popolazioni limitrofe. A levante di Riomaggiore, punta Montenero era un secondo importante punto di osservazione dal quale furono scoperte più navi corsare che dal Mesco. Tuttavia, a metà Cinquecento, Tramonti (ovvero il vicino paese) era scarsamente presidiato e i corsari potevano nascondersi facilmente nelle baie circostanti.

L'8 luglio 1545, una flotta di "infedeli" guidata da Draghut assalì Monterosso e, dopo aver saccheggiato e bruciato le case del paese, portarono via uomini e donne. Da lì si spostarono a Corniglia (che subì la medesima sorte) e poi a Manarola, dove, però, furono respinti grazie all'aiuto dei Riomaggiorese. Draghut in fuga si rifugiò nel Golfo della Spezia in attesa di ricevere un riscatto per i prigionieri che aveva catturato. Monterosso, provata dall'assalto, chiese la sospensione del pagamento dei debiti e Corniglia, nel 1556, richiese di costruire una cinta muraria e una "arce" per proteggersi da futuri assalti. Un attacco così intenso non si ripeté più, ma gli allarmi continuarono anche dopo la sconfitta turca a Lepanto nel 1571, con diversi attacchi ad imbarcazioni a largo delle coste. Nel 1798, durante la Repubblica Ligure, le Cinque Terre subirono attacchi da parte dei pirati barbareschi. Un rapporto delle autorità locali menziona che due navi pirata iniziarono a "corseggiare la Riviera sin dal Mesco a Porto Venere". Nel 1803, un episodio simile avvenne nelle acque di Riomaggiore, dove i pirati attaccarono imbarcazioni da trasporto e militari. Un altro attacco significativo avvenne nella notte tra il 24 e il 25 giugno 1815, quando una "bombarda" turca depredò due bastimenti da pesca delle acciughe al largo del Mesco, portando via i marinai e abbandonando le barche.

### 3.2.5 - Una lunga crisi

A partire dalla seconda metà del XVII secolo fino alla fine dell'Antico Regime, le Cinque Terre vissero un lento declino economico. Le comunità locali contrassero numerosi mutui, soprattutto con ricche famiglie nobiliari genovesi, per far fronte all'acquisto di grano durante le annate sfavorevoli. La necessità di rimborsare questi debiti annualmente portò a un calo della qualità della produzione vinicola, poiché gli agricoltori erano costretti ad anticipare le naturali vendemmie. La crisi dell'industria della seta a Genova portò all'abbandono delle colture di gelso, privando i contadini di una fonte di reddito supplementare ed esponendoli ai rischi della monocultura. Le difficoltà finanziarie si riflettevano anche nella vita sociale e nelle infrastrutture: le strade e i sentieri divennero impraticabili, come evidenziato da una lettera del 1796 in cui gli abitanti di Vernazza lamentavano la condizione della strada "del molo".



“La mappa delle Cinque Terre” realizzata dal cartografo genovese Matteo Vinzoni a metà del XVII secolo.  
Fonte: <https://www.museidigenova.it>

### 3.2.6 - L'ondata rivoluzionaria

Alla fine del XVIII secolo anche le Cinque Terre furono influenzate dalla Rivoluzione francese e, nel 1797, l'oligarchia della Repubblica di Genova fu costretta a cedere il potere a un governo rivoluzionario. Marco Federici, uno spezzino esponente di un club giacobino locale, fu incluso nell'esecutivo come Commissario alla guerra. Gli “alberi della libertà”, simbolo del nuovo corso, sorsero ovunque, anche nelle Cinque Terre.

Tuttavia, l'introduzione delle nuove idee rivoluzionarie incontrò resistenza nelle aree rurali, dove le assemblee rivoluzionarie che venivano convocate nelle parrocchie locali furono turbolente e spesso osteggiate dal clero. A Manarola, per esempio, un tumulto scoppiò quando il parroco iniziò a leggere la nuova Costituzione. Anche a Corniglia, alcuni articoli del, cosiddetto, “codice criminale” furono oggetto di serie obiezioni, ma alla fine l'assemblea approvò il progetto costituzionale.

La resistenza alla Repubblica Ligure non si limitò alle critiche alla Costituzione. In molte aree dell'entroterra, come la Val di Vara, si sviluppò una vera e propria rivolta armata. Bande di “vivamaria” percorsero paesi e campagne, allarmando le autorità locali. Anche nelle Cinque Terre, i controrivoluzionari passarono all'attacco, abbattendo gli alberi della libertà a Vernazza, Monterosso e a Riomaggiore. La situazione divenne talmente grave che il Commissario Marco Federici intervenne personalmente e, con l'aiuto delle sue truppe, repressero duramente la rivolta. Condannò a pene pecuniarie i religiosi coinvolti, inflisse condanne a morte ai responsabili degli atti ostili e decretò la distruzione delle case da cui erano partiti i colpi di fucile contro i soldati repubblicani.

In questi anni è anche testimoniato uno sfruttamento incontrollato delle risorse forestali che portò a un depauperamento estremo del territorio e a controversie fra i vari borghi. Nel 1779, il Parlamento di Vernazza cercò di limitare l'uso delle risorse proibendo il commercio esterno dei paletti per le viti e lo sradicamento dei ciocchi delle piante per ricavare carbone. Riomaggiore protestò contro queste misure, poiché il suo territorio non era più in grado di fornire sufficiente materiale per la coltivazione della vite.

Nel 1799, le truppe austro-russe occuparono la provincia spezzina, imponendo requisizioni difficili da sostenere per le, già stremate, comunità delle Cinque Terre. Tuttavia, dopo la vittoria di Napoleone a Marengo, la Repubblica Ligure fu presto ricostituita; nonostante ciò le popolazioni locali rimasero probabilmente distaccate dalle nuove autorità. Al riguardo si segnala, nel 1802, la scomparsa a Corniglia dell'albero della libertà, anche se non si è certi se fosse stato abbattuto dal vento o se fosse stato rimosso per simbolizzare una silenziosa resistenza.

Nel 1805, con l'annessione della Repubblica Ligure all'Impero Francese, le Cinque Terre furono parte di una nuova realtà politica. Il censimento del 1807 fornisce un quadro dettagliato della popolazione che in tutte le Cinque terre raggiungeva 3769 persone, così suddivisi: Riomaggiore contava 1112 abitanti, 491 Manarola, 408 Corniglia, Vernazza 762 abitanti e Monterosso 996. Rispetto al censimento dei Supremi Sindacatori della Repubblica di Genova di due secoli prima, la popolazione era aumentata di circa mille unità. Questo incremento riguardava soprattutto Riomaggiore, mentre Vernazza e Monterosso registravano crescita più modeste.

Con la caduta dell'Impero Napoleonico, tramite il Congresso di Vienna, la Liguria fu annessa al Regno di Sardegna e, da un documento scritto dal sindaco di Riomaggiore nel 1827, sembra vi fosse in atto una situazione di ripresa economica e sociale. La stagnazione del Settecento sembrava superata, e la viticoltura viveva una nuova espansione, testimoniata dall'aumento delle terre coltivate e dall'ampliamento delle fasce terrazzate. Tuttavia, questo sviluppo portava anche ad allargare le piantagioni di viti verso aree inadatte per caratteristiche del terreno, con effetti negativi sulla qualità del vino.



L'albero della libertà al confine della Repubblica di Mainz, durante le Guerre rivoluzionarie francesi, in un acquerello di Goethe del 1793.  
Fonte: <https://www.korazym.org>

### 3.2.7 - L'arrivo della ferrovia e lo spopolamento dei borghi fino al secondo dopoguerra

L'Ottocento fu segnato da un incremento demografico notevole: la popolazione delle Cinque Terre aumentò del 60% tra il 1807 e il 1861, raggiungendo circa 6300 unità. Questo trend continuò nei decenni successivi, con la popolazione che arrivò a 7180 abitanti nel 1881. Eventi significativi di questo periodo furono la costruzione dell'arsenale militare nel golfo della Spezia e la realizzazione della prima tratta ferroviaria Genova-La Spezia nel 1874, che interruppe l'isolamento dei borghi e facilitò l'esportazione di uva e vino. La ferrovia aprì nuove opportunità economiche, rendendo più facile raggiungere La Spezia, che stava vivendo una rapida espansione grazie agli stabilimenti militari. Tuttavia, la seconda metà del XIX secolo portò anche sfide gravi, come le epidemie di colera che colpirono Vernazza, Corniglia e Monterosso, causando molte vittime.

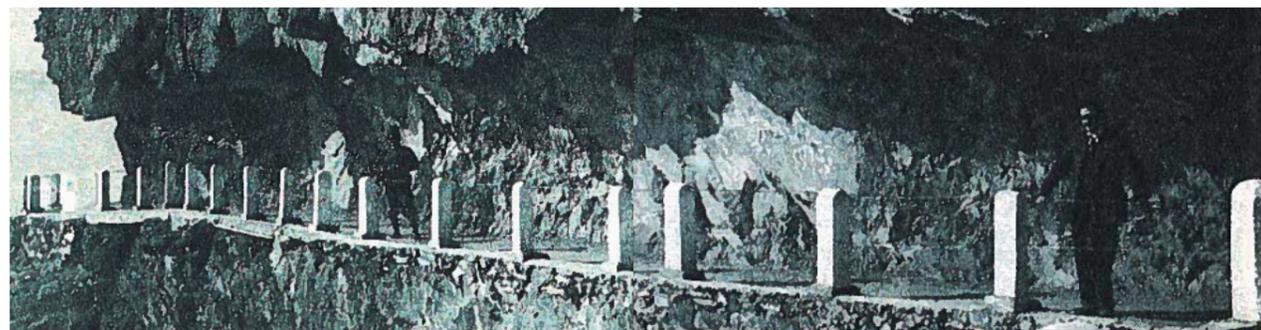
Questo rapido aumento della popolazione era però eccessivo per essere sostenuto dalle limitate risorse agricole offerte dalle Cinque Terre che, dalla seconda metà dell'Ottocento, furono colpite duramente da fitopatologie come l'oidio e la peronospora. Così molti abitanti decisero di emigrare verso destinazioni vicine (come La Spezia, Genova, Marsiglia o Tolone), oppure cimentandosi in lunghi viaggi verso il Sudafrica, l'Australia e le Americhe. Questo esodo rallentò l'incremento demografico, e tra il 1881 e il 1921 la popolazione non superò le 8000 unità.

Dopo la Prima guerra mondiale, una nuova ondata migratoria fu causata da un insetto, la flossera, che devastò interi vitigni portando ad un grande abbandono del territorio alla fine degli anni '20. Ciononostante, tra le due guerre mondiali nacque uno dei simboli delle Cinque Terre: la Via dell'Amore. Questo sentiero, che collega Riomaggiore e Manarola, fu inizialmente costruito per esigenze lavorative legate alla costruzione delle gallerie ferroviarie, ma, con il tempo, divenne un romantico percorso panoramico, noto oggi in tutto il mondo.<sup>23</sup>



Fonte: <https://parma.repubblica.it>

Pratiche agricole tradizionali in una foto storica tratta dalla mostra di Anselmo Crovara "Così era Manarola".



La "Via dell'Amore" tagliata nella parete rocciosa del "Vaolungo" in una foto d'epoca.

Fonte: A. Casavecchia, E. Salvatori; La storia e la pietra

<sup>23</sup> Casavecchia A., Salvatori E.; La storia e la pietra, Percorso storico, attraverso le costruzioni, le chiese e i monumenti delle Cinque Terre, Parco Nazionale delle Cinque Terre Editore, Riomaggiore, 2002.

### 3.2.8 - Il rilancio culturale del territorio: l'attestato UNESCO e la nascita del Parco

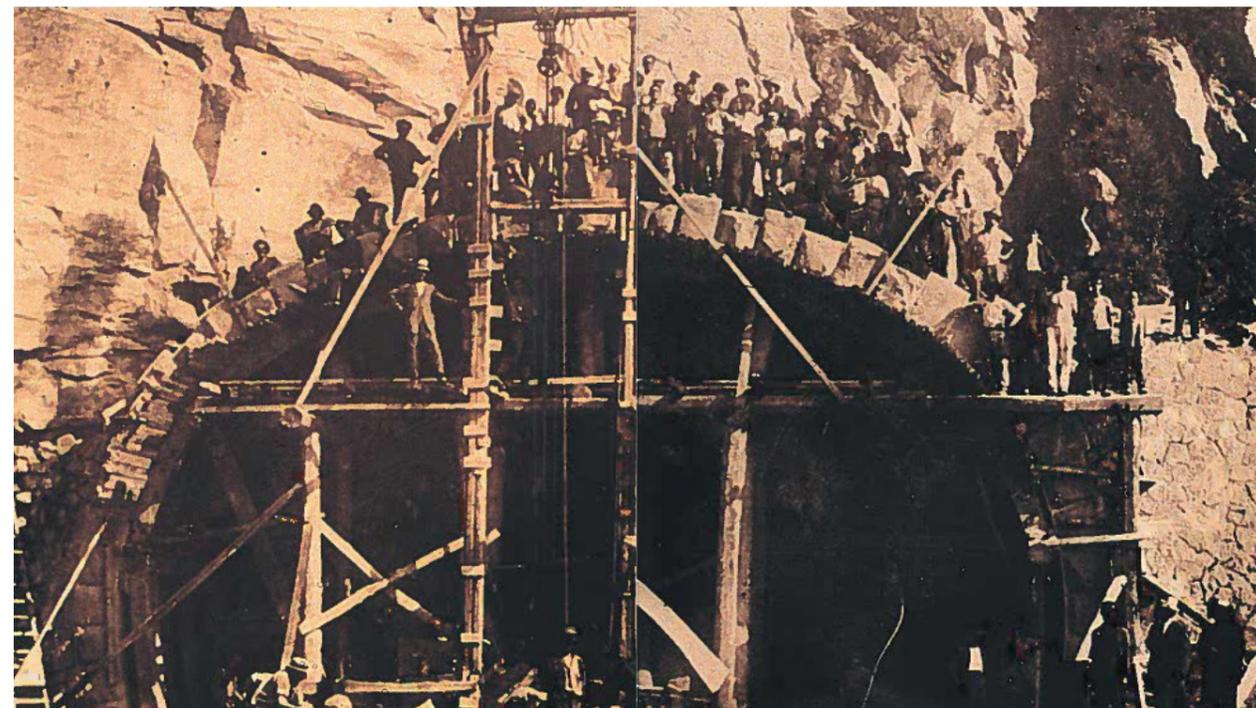
La ripresa dell'area dal punto di vista economico e sociale iniziò dagli anni '70, in parallelo alla nascita del fenomeno del turismo di massa che incominciò ad interessare questi luoghi. Inoltre, vennero istituite, dal 1973, delle cooperative agricole, come la "Cantina Sociale" a sostegno dell'economia e delle coltivazioni locali. Queste finanziarono e promossero nuove monorotaie per facilitare il trasporto del raccolto tra i terrazzamenti, dando nuova linfa agli antichi terrazzamenti complessi da lavorare.

La riscoperta turistica di questi luoghi gli consentì, nel 1997, di essere riconosciuti "Patrimonio dell'Umanità UNESCO" come "paesaggio culturale" e nel 1999 come "Parco Nazionale". Il riconoscimento delle Cinque Terre come patrimonio mondiale dell'umanità da parte dell'UNESCO ha sigillato il loro valore storico e culturale; oltre che sottolineare l'importanza del lavoro delle generazioni passate che hanno modellato il paesaggio con le loro terrazze coltivate. L'attenzione internazionale ha aperto da una nuova prospettiva per il futuro, offrendo la possibilità di conservare e valorizzare la storia e la cultura di questi borghi. Anche a seguito con accordi pubblicitari e sponsorizzazioni in campo internazionale, come il gemellaggio sancito nel 2006 fra il parco italiano e la società "Grande Muraglia" (la quale gestisce la Grande Muraglia cinese) si riscontra un grande afflusso di turisti stranieri e, in particolare, asiatici sul territorio.<sup>24</sup>

Nel 2011 una violenta alluvione ha colpito il territorio, uccidendo tredici persone e apportando danni per centinaia di milioni di euro sul territorio, rendendo, così, evidenti i limiti di un eccessivo sfruttamento di suolo e di una pressione turistica costantemente crescente.<sup>25</sup>

Le Cinque Terre oggi rappresentano un esempio di equilibrio tra tradizione e innovazione. La loro storia ricca e complessa è testimone di un passato fatto di sfide e successi, di emigrazione e ritorni, di crisi agricole e riprese economiche. Il riconoscimento UNESCO e il crescente interesse turistico offrono opportunità per preservare e valorizzare questo patrimonio unico. Il futuro delle Cinque Terre dipenderà dalla capacità di mantenere viva la tradizione agricola, in particolare la viticoltura, che ha modellato il paesaggio e l'economia locale per secoli. Allo stesso tempo, è fondamentale gestire tale flusso turistico in modo sostenibile, garantendo che le bellezze naturali e culturali di questi borghi possano essere conservate e apprezzate anche dalle generazioni future.

Fonte: A. Casavecchia, E. Salvatori; La storia e la pietra



La costruzione della galleria ferroviaria la "Batternara" fra Manarola e Riomaggiore negli anni '20.

<sup>24</sup> <https://symbola.net/approfondimento/la-grande-muraglia-cinese-incontra-i-muretti-a-secco-del-parco-delle-cinque-terre/>, (28/06/2024).

<sup>25</sup> <https://www.incinqueterre.com/it/disaster-25-10-201>, (28/06/2024).

### 3.3 - La struttura e l'organizzazione del Parco

Nel 1985 la fascia costiera da Sestri Levante a Portovenere, comprese le isole della Palmaria, del Tino e del Tinetto ed alcuni comuni dell'entroterra, diventa quasi per intero area protetta, poi classificata nel 1995 Parco Naturale Regionale "Cinque Terre". Nel dicembre 1997 l'Unesco riconosce il valore eccezionale delle Cinque Terre, di Portovenere e delle sue isole, inserendoli tra i siti classificati "Patrimonio culturale e naturale mondiale".

Con Decreto Ministeriale del 12 dicembre 1997, inoltre, viene istituita l'area Naturale Marina Protetta che interessa ben 2800 ha di mare nei comuni di Levanto, Monterosso, Vernazza e Riomaggiore.<sup>26</sup>

Il Parco Nazionale delle Cinque Terre è stato istituito con un Decreto del Presidente della Repubblica il 6 ottobre 1999, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 17 dicembre dello stesso anno. Tale nomina designa al Parco il compito di proteggere il suo territorio di straordinaria valenza paesaggistica e naturalistica perseguendo i principi della "Legge quadro 394/91" sulle aree protette. Questa norma assegna ai parchi nazionali la responsabilità di conservare aree di rilevanza internazionale e nazionale per le loro caratteristiche naturali, scientifiche, estetiche, culturali, educative e ricreative. L'area istituita come protetta comprende interamente esclusivamente il territorio dei comuni di Monterosso, Vernazza, Riomaggiore e, solo in piccola parte, i comuni di Levanto e della Spezia.

L'Ente Parco Nazionale delle Cinque Terre ha sede a Manarola, nel Comune di Riomaggiore, ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Gli organi istituzionali dell'Ente sono cinque: il Presidente, il Consiglio Direttivo, la Giunta Esecutiva, il Collegio dei Revisori dei Conti e la Comunità del Parco. Ad eccezione della Comunità del Parco, gli organi hanno un mandato di cinque anni. L'Ente persegue i suoi compiti attraverso aree strategiche che guidano l'attuazione degli obiettivi definiti nel "Piano delle Performance". Questo piano è un documento di programmazione triennale che contiene indirizzi e obiettivi strategici e operativi, indicandone fasi, tempi e indicatori utili alla misurazione e valutazione della performance dell'amministrazione.

La missione del Parco Nazionale delle Cinque Terre ha una duplice valenza: etica e socio-economica. Eticamente, lo Stato ha il dovere di preservare il patrimonio naturale e paesaggistico per le future generazioni. Dal punto di vista socio-economico, il Parco garantisce servizi ecosistemici essenziali, come la disponibilità di acqua potabile e aria pulita, la stabilità dei versanti e la protezione dai dissesti idrogeologici.

La sorveglianza dei territori del Parco per prevenire attività illecite e garantire il rispetto delle normative ambientali è affidata al "Reparto CC Parco Nazionale Cinque Terre". Questo reparto opera attraverso il CTA (Coordinamento Territoriale per l'Ambiente) e le sue principali funzioni includono: l'aggiornamento del catasto vitivinicolo DOC "Cinque Terre" e "Cinque Terre Sciacchetrà", il controllo delle pratiche edilizie, la vigilanza dei sentieri, la collaborazione per visite naturalistiche e corsi di formazione ambientale, la fornitura di dati per la stesura del Piano di previsione e prevenzione degli incendi boschivi, e il censimento delle monoroaie e delle infrastrutture antincendio.

In linea con questi principi il Parco dal 2015 ha aderito alla "Carta Europea del Turismo Sostenibile" (CETS), uno strumento europeo che ha l'obiettivo di migliorare la gestione del turismo nelle aree protette in modo da promuovere lo sviluppo sostenibile e di alta qualità delle località. Ciò avviene incoraggiando la collaborazione tra tutte le parti interessate (inclusi i gestori delle aree protette, le comunità locali, le imprese turistiche e i visitatori) e tramite il sostegno verso una serie di attività specifiche che abbiano il fine di valorizzare le risorse naturali e culturali uniche di questa area, oltre che migliorare la qualità di vita dei residenti.

Il Parco Nazionale delle Cinque Terre partecipa anche attivamente a reti di collaborazione e progetti internazionali, che mirano a condividere esperienze e best practices nel campo della conservazione ambientale e dello sviluppo sostenibile. Queste collaborazioni includono partenariati con altri parchi nazionali e riserve naturali, nonché con organizzazioni internazionali come l'UNESCO e la FAO. Un altro compito fondamentale del Parco è l'educazione ambientale e la sensibilizzazione del pubblico. Infatti, attraverso varie iniziative e programmi educativi, il Parco promuove la conoscenza e il rispetto dell'ambiente tra i visitatori, le scuole e le comunità locali. Questi programmi includono escursioni guidate, laboratori didattici, mostre tematiche e pubblicazioni informative, che mirano a diffondere una cultura della sostenibilità e della tutela ambientale.<sup>27</sup>

26 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 236.

27 Parco Nazionale delle Cinque Terre, Adesione alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette, Documenti di Strategia e Piano di Azione, Rinnovo: 2021-2025, 2021.

Vista del borgo di Riomaggiore attraverso i secoli. A sinistra fotografia dei primi decenni del XX secolo quando le Cinque Terre contavano complessivamente circa 7000 abitanti. A destra una recente foto dimostra come il paese oggi sia principalmente frequentato dai turisti che negli ultimi anni hanno superato i tre milioni annuali (a fronte di una popolazione residente di soli 4000 abitanti).



Fonte: <https://www.flickr.com>

Fonte: <https://www.europosters.it>

Vendite delle "Carte Multiservizio" del Parco fra il 2019 e il 2023.

Fonte: MIC-HUB



La banchina ferroviaria della stazione di Vernazza affollata in una foto scattata il 26 giugno 2023.

Fonte: MIC-HUB

### 3.4 - L'economia e le ripercussioni del turismo sul territorio

#### 3.4.1 - I numeri del turismo nel Parco

Le Cinque Terre hanno conosciuto negli ultimi decenni un boom turistico senza precedenti. Infatti, dal punto di vista storico, se fino agli anni Cinquanta del Novecento questi luoghi attraevano un turismo più elitario e borghese, con lo scoppio del fenomeno del turismo di massa sono diventati località accessibili a classi sociali sempre più ampie, fino a diventare una meta internazionale.<sup>28</sup>

Questo trend è nettamente visibile se si osservano i numeri dei pernottamenti registrati, che negli anni sono aumentati dai 345.000 del 2010 e, passando per i 368.000 nel 2013 (+6,5% rispetto al 2010) sono arrivati al mezzo milione del 2015 (+35% rispetto al 2013).<sup>29</sup> Questo incremento del turismo in un'area abitata da soli 4.119 abitanti e di 33,5 km<sup>2</sup> di superficie, ha portato a valori locali altissimi del "Tasso di Penetrazione Turistica" (TPR) e del "Tasso di Densità Turistica" (TDR), rispettivamente pari a 33,5 e a 204,5 nel 2015. Tali cifre rispecchiano l'ingente problema di "overtourism" del Parco e risultano ancora maggiormente critici durante i mesi estivi, quando, in soli 3 mesi, si concentra più del 50% del turismo annuo.<sup>30</sup>

L'emergenza epidemiologica da COVID-19, nel confronto tra 2019 e 2020, ha comportato un calo di clienti ospitati negli esercizi ricettivi di circa il 76% per i comuni di Riomaggiore e Vernazza, e dell'80% per quello di Monterosso.<sup>31</sup> Tuttavia, terminata la pandemia, il Parco delle Cinque Terre ha segnato un +12% sulla vendita delle carte multiservizio del Parco rispetto al 2019; un anno già di per sé importante per numero di presenze. L'ultima stima realizzata nel 2023 dalla società MIC-HUB, per la medesima annata, indica un totale di 3,4 milioni di accessi al Parco (sommando visitatori giornalieri e non), confermando il costante aumento dei flussi in entrata.

Gli oltre 9300 visitatori giornalieri medi sono anche da relazionare all'estrema differenza dei numeri fra alta e bassa stagione. Infatti, durante quest'ultima l'afflusso è mediamente solo il 10-15% circa rispetto al periodo dell'anno più frequentato che va da aprile a settembre.<sup>32</sup> La presenza di maggiori turisti nei mesi estivi è probabilmente da ricondurre alla presenza, sul territorio, di facili accessi al mare che richiamano una tradizionale tipologia di turismo balneare e dell'aumento delle gite

giornaliere dei crocieristi provenienti dal vicino porto di La Spezia (dove circa 200 navi da crociera attraccano ogni anno).<sup>33</sup> In particolare, l'ultimo studio realizzato ha messo in evidenza la complessa gestione di alcune date specifiche, considerate "di picco", come il week end di Pasqua e quello del 2 giugno. Infatti, le giornate che registrano maggiori criticità e sulle quali bisogna porre maggior attenzione per limitare il sovraffollamento delle destinazioni oggi risultano essere circa una ventina all'anno; durante le quali il numero degli accessi supera i 15mila visitatori giornalieri (con picchi che arrivano anche a 25mila).<sup>34</sup>

Inoltre, ad aggravare ulteriormente la situazione già di sovraffollamento del Parco, vi è preferenza dei turisti nel visitare le aree più conosciute, più facilmente raggiungibili e di semplice fruizione. Ciò comporta una pressione turistica enorme in una piccolissima porzione del territorio in esame (tra l'altro interessata da rischio geomorfologico causato dalla posizione collinare sul lungomare e dai molteplici interventi umani)<sup>35</sup>, corrispondente ai circa 1,3 km<sup>2</sup> dove sorgono i 5 principali borghi (corrispondente a solo il 3% del Parco).<sup>36</sup>

A partire dal 2015 l'Ente Parco ha posizionato dispositivi "conta-persone" su alcuni dei sentieri più frequentati, in modo da rilevare l'entità della pressione antropica su di essi e di disporre di un quadro utile per indirizzare politiche per la conservazione del territorio. Il numero rilevato di escursionisti su questi sentieri ha dimostrato la forte pressione alla quale sono sottoposti, dovuta al passaggio di circa 350.000 persone annue; con medie e picchi giornalieri rispettivamente di circa 1000 e 4000 unità.<sup>37</sup>

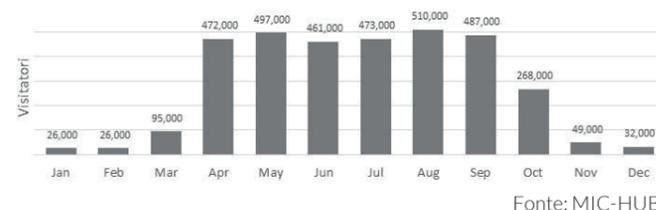
L'offerta ricettiva locale non è naturalmente abbastanza vasta per reggere simili volumi turistici, così molti sono portati a gravitare verso le zone limitrofe, prime fra tutte Levante e La Spezia, che assumono sempre più il ruolo di "porta del Parco" (essendo a pochi minuti di distanza in treno). Questo, però, incentiva notevolmente le gite "mordi e fuggi" di un solo giorno, che, a fronte di minori introiti economici, concentrandosi nei siti più famosi, contribuiscono a congestionarne i servizi.<sup>38</sup>

#### 3.4.2 - Strategie di promozione internazionale

Nel 2017 era stato analizzato come circa il 75% dei pernottamenti fosse da ricondurre al turismo internazionale.<sup>39</sup> Tali dati si possono ricondurre ad alcune attività sostenute dal Parco, come la sua partecipazione a numerose prestigiose fiere internazionali del turismo, quali la ITB di Berlino<sup>40</sup> e la WTM di Londra.<sup>41</sup> Questi eventi hanno fornito una rampa di lancio per promuovere direttamente la destinazione a tour operator, agenzie di viaggio e media internazionali, creando opportunità per partenariati e collaborazioni che hanno ulteriormente incrementato il flusso turistico. Per valutare i riscontri di queste pubblicizzazioni basti guardare come negli Stati Uniti oramai i tour operator includano Le Cinque Terre nei "Best of Italy" di nove giorni e persino nei "Best of Europe" da quindici.<sup>42</sup>

Inoltre, una delle strategie più interessanti è stata la collaborazione internazionale tra le Cinque Terre e altre destinazioni globali, come il gemellaggio con la Grande Muraglia cinese. Nel 2006, infatti, fra i due enti gestori di questi patrimoni dell'umanità è stato stretto un accordo commerciale e di cooperazione scientifica e ambientale. A legare questi due lontani territori sarebbero state le analogie fra i bassi muretti a secco e l'enorme muraglia difensiva, che, sebbene siano due opere profondamente diverse e distanti per genesi, contesto e motivazioni, condividerebbero (per lo meno in passato nel caso dei muretti italiani oramai parzialmente decaduti) una lunghezza totale pressoché simile di 7000 metri.<sup>43</sup> Questo gemellaggio, con uno dei mercati turistici in crescita più importanti al mondo, ha non solo rafforzato i legami culturali, ma ha anche aumentato la visibilità delle Cinque Terre in Cina. Di conseguenza attualmente ogni anno, in concomitanza della festività del Capodanno cinese, da gennaio a marzo l'80% del turismo straniero registrato nel Parco è orientale.<sup>44</sup>

#### Stima mensile degli accessi turistici nel 2023



#### 3.4.3 - Modalità di accesso alle Cinque Terre

Si stima che tra il 65% e il 70% dei visitatori del Parco delle Cinque Terre arrivi utilizzando il treno. Questo dato è indicativo della centralità della rete ferroviaria in questi borghi, gestita principalmente da Trenitalia, e spesso sotto grande pressione. Circa il 16-18% dei visitatori arriva tramite battelli, mentre meno del 10% utilizza mezzi privati come auto o moto. Durante le giornate di punta (fondamentali per comprendere il peso delle metodologie d'ingresso), i valori non cambiano drasticamente e segnalano che il 73% dei flussi entra nel Parco tramite il treno (con il 67% che addirittura preferisce il treno regionale rispetto all'intercity), seguito dai battelli (15%) e dai mezzi privati (9%).

Durante i giorni festivi, i battelli trasportano mediamente circa 130 passeggeri per traghetto, con picchi che raggiungono i 200 passeggeri, con un aumento superiore del 25% rispetto alla media annuale. Inoltre, circa il 20-25% dei crocieristi in arrivo a La Spezia si dirigono verso le Cinque Terre, portando un afflusso di questi visitatori nel Parco che può variare da 500 a 1.500 in un giorno di picco, fino a valori massimi di 2.000. Tra l'altro è stato stimato che, durante le ore del mattino, i viaggiatori che fruiscono del treno e arrivando in provincia da navi da crociera si attestano a circa 500 passeggeri a treno, ovvero in quelli più affollati quasi un terzo del totale dei passeggeri.

I flussi turistici in accesso con mezzo privato durante un giorno di picco sono stati stimati complessivamente attorno ai quasi 2000 visitatori, i quali, visto il maggior numero di posti auto pubblici (360), ricadono soprattutto su Monterosso. Infatti, è quest'ultimo borgo insieme a Riomaggiore che hanno il ruolo di "gateway" del Parco e che registrano i maggiori flussi d'ingresso, con il secondo che si contraddistingue per gli alti numeri nella mattina.

Numerosi operatori turistici sono stati esaminati, sia attraverso l'analisi delle offerte promosse sui loro siti web, sia tramite contatti diretti con le agenzie. Dai dati raccolti, emerge che ogni operatore turistico tende ad operare in modo indipendente, senza intermediazione, e che circa l'85% delle agenzie organizza tour per gruppi mediamente composti da 5 a 15 visitatori.

La maggior parte dei tour operator, circa l'80%, utilizza principalmente il treno e/o il battello per accedere al parco dalle città limitrofe. Inoltre, circa il 70% delle offerte turistiche sono caratterizzate da orari flessibili ed escursioni personalizzabili, che permettono ai visitatori di scegliere tra diverse opzioni di itinerario e di adattarsi alle specifiche esigenze specifiche dei clienti.<sup>45</sup>

28 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 126.

29 Parco Nazionale delle Cinque Terre, Piano delle Performance 2017-2019, 2016.

30 Peeters et al., Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses, p.168-169, 2018.

31 Parco Nazionale delle Cinque Terre, Re-Evaluation Application Report, 2021.

32 MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, presentazione Forum CETS del 10/11/2023.

33 Peeters et al., Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses, p.168-169, 2018.

34 MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, presentazione Forum CETS del 10/11/2023.

35 [https://www.repubblica.it/venerdi/reportage/2016/06/15/news/cinque\\_terre\\_a\\_numero\\_chiuso-142059965/](https://www.repubblica.it/venerdi/reportage/2016/06/15/news/cinque_terre_a_numero_chiuso-142059965/) (13/04/2024).

36 MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, presentazione Forum CETS del 10/11/2023.

37 Parco Nazionale delle Cinque Terre, Re-Evaluation Application Report, 2021.

38 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 126.

39 Ministero dell'Ambiente, Natura e cultura. Le aree protette, luoghi di turismo sostenibile, 2017, [http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/biodiversita/Rapporto\\_Natura\\_Cultura.pdf](http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/biodiversita/Rapporto_Natura_Cultura.pdf).

40 <https://www.quotidianoarte.com/2024/03/08/turismo-italia-all-itb-berlin/> (29/04/2024).

41 <https://www.levantenews.it/2023/11/09/monterosso-impegno-contro-lovertourism-al-world-travel-market-di-londra/> (29/04/2024).

42 [https://www.corriere.it/sette/17\\_giugno\\_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml](https://www.corriere.it/sette/17_giugno_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml) (29/04/2024).

43 <https://www.cittadellaspezia.com/2006/07/15/cinque-terre-gemellaggio-tra-i-muretti-a-secco-e-la-muraglia-cinese-15153/> (29/04/2024).

44 [https://www.corriere.it/sette/17\\_giugno\\_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml](https://www.corriere.it/sette/17_giugno_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml) (29/04/2024).

45 MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, presentazione Forum CETS del 10/11/2023.

### 3.4.4 – Principali problematiche connesse al sovraffollamento nel Parco

Le Cinque Terre sono un'eccezione nel panorama delle destinazioni turistiche costiere italiane. Infatti, nella ricerca della commissione europea per i trasporti e il turismo che analizza le problematiche legate all'"overtourism", vengono inserite (pur affacciandosi sul mare) nel macrogruppo delle destinazioni "rurali", piuttosto che in quello "coste e isole". Questa scelta è stata presa in quanto il turismo balneare non è una caratteristica peculiare della zona, che, invece, è apprezzata soprattutto per le sue bellezze naturali e i sentieri che attraversano il Parco, immersi in un ambiente rurale rinomato per le sue qualità ambientali. Ciò comporta che le Cinque Terre condividano alcune problematiche di sovraffollamento turistico analoghe a tipologie di mete solitamente individuabili nei piccoli borghi dell'entroterra.<sup>46</sup>

In particolare, i sentieri, molto utilizzati, hanno subito danni da erosione e da un uso eccessivo e problemi come la carenza d'acqua durante l'estate e la gestione dei rifiuti sono stati segnalati da tempo.<sup>47</sup> Le infrastrutture sono sotto pressione e la conformazione dei villaggi non permette di aumentarne la capacità di carico.<sup>48</sup> Negli ultimi anni, i servizi destinati ai residenti sono stati progressivamente sostituiti da quelli per i turisti e si percepisce un sempre più forte sentimento di preoccupazione tra gli abitanti e le autorità riguardo al sovraffollamento turistico e al rapido degrado del paesaggio e delle condizioni di vita locali.<sup>49</sup>

L'arrivo del fenomeno del turismo di massa ha creato un violento "strappo" non solo rispetto al passato ma nei confronti del territorio. Infatti, quest'ultimo aveva subito nel tempo processi che si erano lentamente sviluppati senza forti discontinuità e senza sostanziali squilibri fra costa ed entroterra, fra attività marittime e mercantili da una parte e attività agricole dall'altra.<sup>50</sup> L'economia turistica, invece, oggi risulta essere la principale fonte di sostentamento di questo territorio e dei suoi residenti, i quali nel tempo si sono progressivamente adeguati all'alta domanda turistica cambiando i loro impieghi. Tuttavia, l'eccessiva dipendenza da un singolo settore rende precaria la stabilità e la resilienza dell'intero sistema locale, evidentemente suscettibile a eventi nazionali ed internazionali (come, per esempio, è successo durante la pandemia da COVID-19) che possono alterare gli equilibri che permettono ad un così alto numero di visitatori di raggiungere questi luoghi, portando ad un loro decadimento.

Da decenni, le amministrazioni locali sono consapevoli degli impatti negativi del turismo sul territorio e da diversi anni si stanno prodigando ad adottare misure

orientate alla sostenibilità, ottenendo buoni risultati in termini di conservazione ambientale. Tuttavia, queste misure devono confrontarsi con il crescente numero di visitatori, che ne compromette l'efficacia, anche se un eventuale scenario di "no-action", in un territorio con i vincoli descritti, potrebbe portare a lungo termine a un deterioramento sociale e ambientale irreversibile. Per questo negli scorsi anni, si è proposto di limitare il numero annuale di visitatori a 1,5 milioni (rispetto agli attuali 2,5 milioni), ma l'idea è stata definita "irrealizzabile" e "provocatoria" dal Presidente del Parco Nazionale, che ha suggerito una gestione più intelligente del turismo.<sup>51</sup>

Comunque, al momento non è realisticamente possibile prevedere un numero decrescente di visitatori alle Cinque Terre. Pertanto, la discussione sull'"overtourism" rimane focalizzata su come gestire in modo più efficace il costante aumento dei flussi turistici e su come comunicare meglio con i visitatori. Il Parco in merito ha finanziato ricerche e analisi sul fenomeno negli ultimi anni dalla quale sono emerse diverse possibili soluzioni per mitigare il problema del sovraffollamento dell'area (alcune delle quali già messe in atto) che analizzeremo meglio nei capitoli seguenti.

Foto dell'autore, 2024.



La banchina ferroviaria di Monterosso in un weekend di Aprile.

46 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, p.168-169, 2018.

47 Bartolini F., Peppalepore I., Panerai, S., Panico, C., Sviluppo turistico ed economia della cultura: verso un turismo sostenibile. Il caso delle Cinque Terre. Risposte Turismo, Granada, 2004.

48 <https://www.ilsecoloxix.it/la-spezia/2018/04/30/news/assalto-al-mare-dai-borghi-del-golfo-alle-5-terre-troppi-turisti-la-citta-scopia-1.30459176> (13/07/2024).

49 Mose I., Protected Areas and Regional Development in Europe: Towards a New Model for the 21st Century, Taylor & Francis, 2016.

50 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 126.

51 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, p.168-169, 2018.

### 3.5 - Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS)

Il Parco dal 2015 ha aderito alla CETS (Carta Europea per il Turismo Sostenibile per le Aree Protette), la quale è un sistema volontario di certificazione che le aree protette possono intraprendere al fine di definire e mettere in atto un piano di gestione per il turismo. Si può quindi definire come uno strumento metodologico per la definizione di linee di indirizzo volte ad incoraggiare un turismo che sia sostenibile per le aree protette e, al contempo, attraente per il mercato.

L'obiettivo della Carta è quello di far dialogare insieme i gestori del Parco, gli enti territoriali dell'area e le aziende turistiche locali; in modo da sviluppare in collaborazione un progetto condiviso. L'adesione alla carta europea permette al territorio di armonizzare e valorizzare le forme di economia dell'area e di garantire un'adeguata qualità di vita alla popolazione locale.

La CETS si compone di Tre parti cronologicamente conseguenti:

-La Parte I viene concessa da "Europarc Federation" alle Aree Protette Europee che si impegnano a definire, in collaborazione con stakeholder locali, un "Piano di Azione" per il turismo sostenibile. Il Piano, che deve essere approvato dall'ente EUROPARC, è sviluppato su un periodo di cinque anni e viene aggiornato ed integrato nella fase di rinnovo della Carta.

-La Parte II, che può essere intrapresa solo dopo che l'area protetta ha ottenuto la prima Certificazione, consente ai Parchi di certificare direttamente le strutture locali, consegnando agli stessi operatori un certificato di qualità che dura 2 o 3 anni.

-La Parte III CETS prevede, infine, il coinvolgimento di operatori turistici in grado di costruire e vendere pacchetti turistici in aziende composte da sole attività di operatori locali che hanno ottenuto il certificato CETS II.

La Metodologia CETS si basa su 5 Principi che vengono sottoscritti dai partecipanti:

- Dare priorità alla conservazione
- Contribuire allo sviluppo sostenibile
- Coinvolgere tutti i soggetti interessati
- Pianificare efficacemente il turismo sostenibile
- Perseguire un miglioramento continuo

52 Europarc, Come diventare una destinazione sostenibile Europarc, Linee guida tecniche & Termini di riferimento, 2021.



Il "Piano d'Azione del Parco delle Cinque Terre" è stato preceduto, nella sua creazione, da un'attività di ascolto realizzata tramite una serie d'incontri con residenti e operatori (chiamati "Forum CETS"), dalla quale sono emerse tre linee strategiche fondamentali:

-l'originalità, l'innovatività e l'elevata qualità dell'offerta turistica;

-la riscoperta, da parte della popolazione locale, della propria identità e di quella del territorio;

-la gestione del territorio nella valorizzazione e protezione delle risorse naturali.

Incrocando queste tre strategie con i principi CETS sono state individuate numerose azioni concrete e specifiche. Per ognuna di queste il Piano riporta (come nell'esempio sottostante) i relativi soggetti responsabili, quelli coinvolti, i tempi di realizzazione, le risorse stimate e le modalità di monitoraggio dell'azione.

Il Piano delle Azioni elaborato da ogni Area Protetta nella Parte 1 CETS deve essere ispirato ai seguenti 10 Temi Chiave:

-proteggere i paesaggi di pregio, la biodiversità e il patrimonio culturale;

- sostenere la conservazione attraverso il turismo;

-ridurre le emissioni di anidride carbonica, l'inquinamento e lo spreco di risorse;

-garantire, a tutti i visitatori, l'accessibilità sicura, servizi di qualità e esperienze peculiari dell'area protetta,

-comunicare l'area ai visitatori in modo efficace;

-garantire la coesione sociale;

-migliorare il benessere della comunità locale;

-fornire formazione e rafforzare le competenze ("capacity building");

-monitoraggio delle prestazioni e degli impatti del turismo;

-comunicare le azioni e impegnarsi nella Carta.<sup>52</sup>

### 3.6 - Prospettive future di conservazione e sviluppo del territorio

#### 3.6.1 - Il valore della conservazione

Le aree protette (in continua diffusione a livello globale) negli anni si sono dimostrate, la tipologia di organizzazione che nel modo più ampio, diffuso e capillare ha promosso i principi della sostenibilità e della responsabilità sociale, creando numerosi esempi di successo anche nel campo dell'ecoturismo. Sicuramente il loro stretto legame con la conservazione del patrimonio naturale e culturale è un'evidente ragione della riuscita di questo modello. Da oltre un secolo, le aree protette sono lo strumento principale attraverso cui i governi nazionali e regionali mirano a preservare le risorse naturali e i beni culturali; risorse che negli ultimi decenni sono diventate attrazioni principali per quel segmento crescente di turisti responsabili ed ecoturisti.

L'utilizzo turistico delle risorse naturali e lo sviluppo socio-economico correlato, attivato dal turismo, sono obiettivi secondari rispetto la preservazione del zona, ma risultano comunque essere fondamentali sul piano dello sviluppo territoriale. Per perseguire questi obiettivi, è spesso necessaria una pianificazione strategica, soprattutto in ambito socio-economico. Le attività ecoturistiche possono così coniugare le finalità educative, ricreative e di promozione dello sviluppo socio-economico delle aree protette, beneficiando della finalità conservativa che è il loro scopo ultimo. Infatti, l'ecoturismo si basa sulle risorse naturali e culturali delle aree protette come principali attrazioni turistiche; contemporaneamente, le aree protette gestiscono il turismo responsabile in modo da generare reddito per le popolazioni locali, prevenendo così lo sviluppo economico incompatibile con la conservazione ambientale. Pertanto, il turismo, se guidato dai principi della responsabilità sociale, può diventare un motore di sviluppo economico e sociale per le comunità locali e rafforzare l'importanza delle aree protette.<sup>53</sup>

Foto dell'autore, 2024.



Riguardo al paesaggio storico agricolo delle Cinque Terre, ciò che fino a pochi decenni fa era visto come simbolo di povertà e motivo di vergogna è oggi considerato un "valore". Si osserva una crescente domanda di turismo culturale, che include attività come escursionismo, agricoltura ecologica, hobbistica, e percorsi culturali e paesaggistici, mirate a superare l'approccio distruttivo e monotono del turismo di massa. Il turista non cerca solo ospitalità, ma anche prodotti strettamente legati alle caratteristiche uniche dei luoghi e delle culture, in contrasto con i processi di omologazione dei consumi e della produzione causati dalla globalizzazione economica. In questo contesto, il valore risiede nell'unicità delle Cinque Terre, che dovrebbe essere valorizzata proprio per le sue peculiarità intrinseche, caratteristiche esclusive di questo territorio e non replicabili altrove.

Ad esempio, oltre al valore economico attribuito all'agricoltura (diretto o indiretto) bisogna riconoscere anche un suo importante valore culturale. Nell'immaginario collettivo, il paesaggio ligure è strettamente associato alla vite e all'olivo, e la conservazione di queste colture è tanto importante quanto la protezione delle coste dalla cementificazione. La costruzione di un progetto durevole e il processo di re-identificazione devono quindi basarsi sulla valorizzazione completa e integrata delle risorse del territorio, ottenuta combinando in modo innovativo elementi come il mare, i terrazzamenti, i paesi, l'entroterra, l'agricoltura, la pesca, l'artigianato, l'ospitalità e la cultura del vino.<sup>54</sup>

La folla composta da comitive turistiche sul lungomare all'esterno della stazione ferroviaria di Monterosso in un weekend di Aprile.

53 Niccolini F., Marzo D., Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio: Ecoturismo in Europa: metodologie per l'eccellenza, Firenze University Press, Firenze, 2012.

54 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 224.

#### 3.6.2 - Studi e proposte per mitigare il fenomeno del sovraffollamento

Naturalmente, la valorizzazione delle risorse pone importanti problemi (spesso anche divisivi) relativi a quali siano le scelte più adeguate rispetto la loro salvaguardia, a quali siano le modalità di fruizione da incentivare e su come organizzare gli strumenti da attivare.<sup>55</sup>

Come già abbia detto, il Parco negli scorsi anni ha più volte negato la sua volontà di porre un tetto massimo agli ingressi turistici, preferendo tecniche alternative che puntavano alla tutela e alla valorizzazione del territorio tramite attività specifiche in parte sostenute dai finanziamenti ottenuti tramite il loro inserimento nel Piano CETS.<sup>56</sup> Tuttavia, anche a seguito delle notizie, documentate da immagini e video, che venivano condivise tramite i media che ritraevano le Cinque Terre sotto una forte pressione antropica, dall'estate 2023 il Parco si è impegnato attivamente per studiare il fenomeno. Ha così affidato il compito di realizzare questa ricerca alla società "MIC-HUB" (specializzata nell'analisi di flussi nel settore della mobilità e dei trasporti) e all'Università di Genova, in modo che analizzassero i dati in possesso dagli enti comunali e dell'"Osservatorio della Regione".<sup>57</sup>

La società MIC-HUB per garantire la sostenibilità di questo prezioso territorio e migliorare l'esperienza dei visitatori ha proposto diverse strategie mirate a gestire e ridurre il sovraffollamento turistico, le quali si basano su un approccio integrato che combina prezzi variabili, miglioramento delle infrastrutture, monitoraggio tecnologico e incentivi per il turismo fuori stagione. Queste misure, se implementate con successo, potranno garantire la sostenibilità del turismo nelle Cinque Terre, preservando la bellezza naturale e culturale della regione per le future generazioni. In particolare, sono state avanzate come proposte le seguenti iniziative:

##### 1. Costo variabile delle cards e parcheggi

Una delle proposte centrali per la gestione dei flussi turistici è l'introduzione di un sistema di prezzi dinamici per le "Trekking Card" e le "Train MS Card". Questo sistema prevede la variazione dei costi in base alla stagione e ai giorni della settimana. Durante l'alta stagione o nei fine settimana, i prezzi sarebbero più elevati per disincentivare l'eccessivo afflusso, mentre durante la bassa stagione e nei giorni feriali, i costi verrebbero ridotti per incoraggiare le visite. Questo approccio mira a distribuire i flussi turistici in modo più equilibrato durante tutto l'anno, evitando picchi di affluenza che possono sovraccaricare le infrastrutture locali e ridurre la qualità dell'esperienza turistica.

55 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 224.

56 Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, p.168-169, 2018.

57 <https://www.cittadellaspezia.com/2024/05/15/loverturismo-alle-cinque-terre-non-e-una-certezza-ma-mancano-dati-la-necessita-spalmare-i-flussi-in-termini-di-luoghi-e-tempi-546271/> (10/07/2024).

##### 2. Miglioramento delle stazioni ferroviarie

Le stazioni ferroviarie delle Cinque Terre sono punti cruciali per la gestione dei flussi turistici. Per ottimizzare il flusso dei passeggeri, è stato proposto il miglioramento delle infrastrutture esistenti, in particolare nelle stazioni di Monterosso e Riomaggiore. Le aree coperte da pensiline potrebbero essere ampliate per offrire una maggiore superficie protetta dalle intemperie. Inoltre, l'introduzione di sensi unici per l'accesso e l'uscita dalle stazioni contribuirebbe a gestire meglio i flussi di passeggeri, riducendo la confusione e migliorando la sicurezza. Pannelli informativi visibili da tutta la banchina fornirebbero indicazioni chiare e aggiornate, facilitando l'orientamento dei visitatori e riducendo il sovraffollamento.

##### 3. Contingentamento dei passeggeri nei treni regionali

Un'altra misura proposta è il contingentamento dei passeggeri sui treni regionali. Questo sistema avrebbe l'obiettivo di limitare il numero di passeggeri alla capacità dei posti a sedere disponibili, evitando così situazioni di sovraffollamento a bordo. L'introduzione di tornelli "intelligenti" alle entrate delle stazioni ferroviarie permetterebbe di gestire l'afflusso di passeggeri in tempi prestabiliti, assicurando un accesso ordinato e sicuro. Questo non solo migliorerebbe l'esperienza di viaggio dei turisti, ma contribuirebbe anche a mantenere un ambiente più confortevole e sicuro a bordo dei treni.

##### 4. Monitoraggio diffuso dei flussi turistici

Per gestire efficacemente i flussi turistici, è stato ritenuto essenziale introdurre un loro sistema di monitoraggio avanzato. La proposta prevede l'installazione di sensori e contapersone in vari punti del parco e nei borghi. Questi dispositivi (già presenti in alcuni dei sentieri più frequentati) fornirebbero dati in tempo reale sulla congestione e sui flussi turistici, permettendo interventi tempestivi per evitare sovraffollamenti critici. Il monitoraggio continuo consentirebbe anche di avere una visione chiara delle dinamiche turistiche e di adottare misure preventive o correttive in modo rapido ed efficace.

## 5. Piano Biennale Digitale del Parco

Gli obiettivi principali di questo piano sono la digitalizzazione di alcune procedure essenziali per la gestione efficiente del Parco e per una sua fruizione adeguata, oltre a integrare i dati per creare una visione unitaria che ottimizzi la gestione dei flussi e migliori la qualità e la tempestività delle informazioni. Il “Piano Digitale” prevede la creazione di un portale per la mobilità, che raccoglierebbe tutte le informazioni utili per i visitatori per pianificare al meglio la loro esperienza e per il Parco stesso per attuare interventi in tema di mobilità. Inoltre, verrà sviluppata una “dashboard” integrata, ovvero una app che fornirà agli utenti informazioni in tempo reale su mobilità, clima, patrimonio naturale e aree a rischio idrogeologico. Questa applicazione permetterà anche al Parco di disporre dei dati necessari per monitorare la situazione e intervenire tempestivamente quando necessario.

## 6. Miglioramento della rete sentieristica

Per migliorare la rete sentieristica del Parco è stato proposto l'incremento degli interventi di manutenzione straordinaria e l'installazione di totem informativi digitali (collegati ai contapersone) nei principali ingressi dei sentieri, utili a garantire informazioni in tempo reale e messaggi di allerta. Inoltre, per gestire meglio la pressione nei giorni di maggiore affluenza, specialmente sul sentiero “SVA Monterosso-Vernazza-Corniglia”, verrà reintrodotta il “senso unico” per fasce orarie, basato sulle previsioni di affluenza.

## 7. Introduzione di un nuovo “wayfinding” del Parco

Questo progetto prevede la progettazione e l'installazione di una nuova segnaletica per la viabilità carrabile che collega il Parco delle Cinque Terre per orientare i visitatori. L'obiettivo è creare una segnaletica unificata e di facile lettura, basata su analisi e indagini condotte, per rendere più accessibile la conoscenza del territorio.<sup>58</sup>

## 8. Pannelli digitali per verificare la disponibilità dei parcheggi

L'introduzione di pannelli a messaggio variabile in tempo reale nelle principali aree di accesso fornirebbe aggiornamenti sulla disponibilità dei parcheggi. Questo aiuterebbe a ridurre il traffico inutile causato dai veicoli che cercano parcheggio nei borghi già congestionati. Inoltre, è stata anche proposta la creazione di un sistema di prenotazione centralizzato e predittivo. A questo sistema si potrebbe implementare l'armonizzazione delle diverse piattaforme di prenotazione esistenti, permettendo una pianificazione facile e anticipata per tour operator e visitatori.

## 9. Iniziative di destagionalizzazione

Una delle chiavi per ridurre il sovraffollamento è la destagionalizzazione dell'offerta turistica. Per questo la promozione del turismo fuori stagione attraverso campagne mirate e l'organizzazione di eventi e attività durante i periodi meno affollati contribuirebbe a distribuire i flussi turistici su tutto l'anno. Questo non solo ridurrebbe la pressione nei periodi di picco, ma offrirebbe anche opportunità di sviluppo economico per la comunità locale durante la bassa stagione. Incentivi e offerte speciali potrebbero essere utilizzati per attrarre visitatori nei mesi meno frequentati, migliorando così la sostenibilità del turismo nelle Cinque Terre.

## 10. Accessibilità alternativa

Per diversificare i mezzi di accesso alle Cinque Terre e ridurre la dipendenza dai treni, è stato proposto di incentivare l'uso di mezzi di trasporto alternativi ed elettrici come traghetti e autobus. Offrire sconti o pacchetti speciali per chi utilizza questi mezzi potrebbe aiutare a spostare parte del flusso turistico, in particolar modo, dai treni ai traghetti, i quali sono meno congestionati. Questo non solo allevierebbe la pressione sulle linee ferroviarie, ma offrirebbe anche un'esperienza diversa e piacevole per i visitatori, contribuendo a distribuire meglio i flussi turistici.<sup>59</sup>

Lo studio, durato otto mesi, dell'Università di Genova ha anch'esso sottolineato come le problematiche legate all'“overtourism” non si verificano durante tutto l'arco dell'anno né in ogni zona delle Cinque Terre. Piuttosto, a generare seria preoccupazione, sono sicuramente i vertiginosi picchi d'affluenza specifici in determinati periodi e concentrati in alcune aree che sono particolarmente critiche. La ricerca ha studiato, in linea con la precedente, strategie comuni per l'intero territorio delle Cinque Terre atte a distribuire al meglio i flussi turistici, mantenendone il medesimo volume ma spalmando la presenza dei visitatori nei diversi luoghi e tempi dell'anno. Un elemento che è stato considerato chiave per una futura corretta gestione del fenomeno è l'adozione di strumenti per una raccolta dati più sistematica e coerente. Infine, viene consigliato di adottare, verso i vari “stakeholders”, una migliore comunicazione strategica orientata alla condivisione delle decisioni previste per il futuro.<sup>60</sup>

## 3.6.3 - Le strategie già avviate

Fra tutte le iniziative individuate dagli studi soprariportati il Parco ha già avviato quella sicuramente di più facile e rapida applicazione, ovvero la vendita dei biglietti ferroviari e delle card del Parco a prezzi variabili a seconda dell'affluenza prevista. Infatti, dal 16 marzo 2024 il costo della “Cinque Terre Treno MS Card”, nel periodo tra il 16 marzo e il 3 novembre, varia per i treni regionali circolanti nella tratta compresa tra Levanto e La Spezia Centrale, suddiviso in tre fasce tariffarie: la fascia verde (corrisponde ai periodi di bassa affluenza), la fascia gialla (periodi di media affluenza) e la fascia rossa (periodi di alta affluenza turistica). I prezzi di questa carta (che comprende per una giornata viaggi sui treni regionali illimitati, accesso ai sentieri del Parco e utilizzo dei servizi bus navetta) per un adulto vanno da un minimo di 19,50€, ai 27€ per i giorni “gialli” e arrivano ad un massimo di 32,50€.<sup>61</sup> I normali biglietti dei treni regionali non sono scappati, anche loro, ad un innalzamento dei prezzi, ripartito nelle medesime tre fasce, che porta fino al raddoppiamento del costo per i passeggeri non residenti in Liguria.<sup>62</sup>

Anche per la Cinque Terre Card Trekking ora il prezzo cambia fra i giorni con numero di visite standard e quelli considerati “rossi”, durante i quali il costo raddoppia (15€ il giornaliero per un adulto), che sono: il 30 e 31 marzo,

1° aprile, dal 25 al 28 aprile, 1° maggio, 31 maggio, 1 e 2 giugno, dal 14 al 18 agosto e dal 1 al 3 novembre.<sup>63</sup>

Come era facilmente preannunciabile non sono mancate le proteste di associazioni, imprenditori locali, cittadini e turisti nei confronti di queste nuove norme che sono apparse dei semplici rincari dei prezzi ferroviari piuttosto che degli strumenti utili a tutelare il territorio. Infatti, se è vero che l'obiettivo era incentivare il turismo nei mesi meno frequentati, è da sottolineare come anche la tariffa “verde” (la più bassa) ha il medesimo costo di quella precedente all'introduzione del sistema a fasce. Inoltre, sebbene le Card i biglietti e del Parco abbiano subito aumenti fino al 100%, ad oggi il servizio erogato, tranne che per l'aggiunta di un paio di treni notturni nel fine settimana, non ha subito significanti miglioramenti.<sup>64</sup>

Diverse associazioni, nel corso di manifestazioni di protesta, hanno fatto notare come la Regione Liguria (che con Trenitalia ha sottoscritto questo accordo) non abbia previsto ulteriori misure dirette a mitigare il sovraffollamento turistico. Infine, è stata contestata la poca trasparenza all'utenza delle misure adottate e la mancata chiarezza di come questi maggiori incassi vadano a contribuire alla salvaguardia del patrimonio locale.<sup>65</sup>

La manifestazione di associazioni e cittadini di aprile 2024 a La Spezia contro l'aumento delle tariffe ferroviarie per le Cinque Terre.  
Fonte: <https://gazzettadellaspezia.com>



61 <https://www.cinqueterre.eu.com/it/cinque-terre-card#:~:text=Il%20prezzo%20della%20Cinque%20Terre,euro%20a%2078%2C50%20euro> (30/06/2024).

62 [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/liguria/viaggiare\\_nelle\\_5terre.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/liguria/viaggiare_nelle_5terre.html) (30/06/2024) (30/06/2024).

63 <https://www.cinqueterre.eu.com/it/cinque-terre-card#:~:text=Il%20prezzo%20della%20Cinque%20Terre,euro%20a%2078%2C50%20euro> (30/06/2024).

64 <https://www.farodiroma.it/cinque-terre-trenitalia-aumenta-il-biglietto-e-stanga-senza-pieta-i-turisti-con-ticket-sbagliatoin-rivolta-gli-operatori-turistici-locali-contro-la-regione-liguria-r-bobbio/> (30/06/2024).

65 <https://www.wired.it/article/cinque-terre-treno-prezzo-biglietto-aumenti-sconti/> (30/06/2024).

58 <https://www.qualitytravel.it/parco-nazionale-cinque-terre-e-overtourism-le-misure-per-la-gestione-dei-flussi-turistici-2024/142577> (30/06/2024).

59 MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, presentazione Forum CETS del 10/11/2023.

60 <https://www.cittadellaspezia.com/2024/05/15/lovertourism-alle-cinque-terre-non-e-una-certezza-ma-mancano-dati-la-necessita-spalmare-i-flussi-in-termini-di-luoghi-e-tempi-546271/> (30/06/2024).

Capitolo 04

## Il Promontorio di Punta Mesco

## 4.1 - Inquadramento generale

Il promontorio del Mesco separa il territorio del Comune di Monterosso al Mare dalla vallata di Levanto (e dal relativo comune), interrompendo la continuità della costa e formando un avamposto di eccezionale pregio morfologico e panoramico, caratterizzato da una scogliera ripida con pendenze in progressivo aumento. Questa emergenza naturalistica rappresenta anche il confine occidentale del Parco Nazionale delle Cinque Terre, il quale termina proprio lungo la sua cresta che dal mare arriva fino al Monte Gottero, situato alle spalle del promontorio.<sup>1</sup>

Il sistema Mesco-Monterosso, dal punto di vista geologico, si distacca dal carattere complessivo delle Cinque Terre, legandosi, piuttosto, al contesto di Levanto. In particolare, il versante occidentale rientra nel Sub-sistema del Golfo di Levanto. Questo è caratterizzato da un'orografia dolce con ampie valli coltivate con uliveti che discendono verso il mare, dove si trova la baia con le sue spiagge e le eleganti villette signorili. Il lato orientale presenta, invece, un aspetto nettamente differente, il quale si contraddistingue per la presenza evidente di numerose frane di scisti e arenarie che hanno generato detriti accumulatisi negli affioramenti delle rocce a maggiore erodibilità (come argille e palombini).<sup>2</sup> Il litorale a picco sul mare si compone sia di singole insenature, sia del profilo frastagliato della scoscesa roccia modellata dall'erosione marina. Qui, fenomeni tettonici di ripiegamento e frattura quasi verticali hanno causato il relativo spostamento dei blocchi

geologici adiacenti, formando faglie che si sviluppano sia perpendicolarmente che parallelamente alla costa, le quali creano vere e proprie "gradinate" verso il mare.

Salendo di quota, si incontra una varietà di piante rupestri come le centauree, l'elicriso, il dauco marino, il garofano a mazzetti e il pino d'Aleppo; capaci di crescere anche nelle piccole fessure della roccia. Procedendo oltre, la vegetazione diventa macchia mediterranea, ricca di ginepro rosso, mirto, lentisco, alaterno, ginestra spinosa, asparago selvatico, robbia e, nelle zone più esterne, cespugli di timo ed euforbia spinosa. Qui Vigneti e uliveti hanno circondato le antiche case fin dalle prime colonizzazioni del promontorio; mentre le recenti ville e un hotel hanno modificato l'organizzazione territoriale tradizionale mediante l'introduzione di recinzioni che ora chiudono passaggi un tempo pubblici.

Nonostante rientri all'interno della zona protetta del Parco Nazionale delle Cinque Terre, sulla porzione medio-alta del promontorio si possono notare segni di abbandono e dei numerosi incendi estivi. Anche per questo l'attuale vegetazione (composta principalmente da pini marittimi, erica arborea, piccoli lecci e corbezzoli), e, in generale, il complesso paesaggistico risulta essere differente da quello rappresentato nella cartografia ottocentesca. Qui invece erano raffigurati grandi appezzamenti di terre coltivate che assecondavano e definivano le curve di livello del promontorio, interrotte dai soli antichi sentieri e da alcune case sparse.<sup>3</sup>



Il promontorio del Mesco visto da sopra la spiaggia di Monterosso al Mare.

Foto dell'autore, 2024.

<sup>1</sup> Franco G., Paesaggio ed Energia: un equilibrio delicato, EdicomEdizioni, Roma, 2015, p. 32.

<sup>2</sup> Marini M., Le arenarie del M. Gottero nella sezione del M. Ramaceto (unita del M. Gottero, Appennino Ligure), Italian Journal of Geosciences, 1994, p. 283-302.

<sup>3</sup> Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 135-137.

Ulteriori fonti documentarie ed esplorazioni floristiche attestano la presenza passata di questo territorio di specie erbacee ed arbustive attribuibili ad habitat aperti e pascolati. Infatti, qui il pascolo invernale e la produzione pastorale hanno avuto un ruolo fondamentale e di raccordo tra la costa e le aree montane interne, terminato solo nel corso dell'Ottocento. Il Mesco ha per secoli avuto la funzione di stazione di ricovero e di pascolo nelle stagioni più fredde di un rilevante movimento di transumanza che giungeva, non solo dagli alpeggi estivi appenninici attorno al Monte Gottero, ma anche dai territori dell'allora Stato di Parma (il quale stringeva stretti legami economico-produttivi con tutto l'arco ligure orientale).<sup>4</sup>



Disegno del Promontorio del Mesco visto da Est.  
Fonte: Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre.



Disegno del Promontorio del Mesco visto da Ovest.  
Fonte: Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre.



Cartolina di inizio XX secolo della "Mulattiera del Mesco", sullo sfondo il paese di Levanto.  
Fonte: Nicola Gabelliere, Valentina Pescini, Biografia di un Paesaggio Rurale.

<sup>4</sup> Gabelliere N., Pescini V., Biografia di un Paesaggio Rurale, storia, geografia e archeologia ambientale per la riqualificazione di Case Lovara (promontorio del Mesco - La Spezia), Oltre Edizioni, Boca (NO), 2015, p. 27-35.

## 4.2- La chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco

### 4.2.1 - La costruzione dell'eremo agostiniano

Salendo ancora verso la linea di crinale del promontorio, situato sulla omonima punta, si trova l'antico eremo di Sant'Antonio del Mesco. Questo antico monastero Agostiniano, ormai ridotto a rudere, segnava (e segna ancora) il confine amministrativo tra i territori di Levanto e quelli di Monterosso. Come si può notare già dalla cartografia del XVIII secolo di Matteo Vinzoni, l'edificio religioso era il punto terminale verso mare dell'antica mulattiera di crinale che conduceva a queste località. La suggestiva e peculiare ubicazione del sito a dominio di un vasto arco costiero, che spazia dall'isola del Tino al promontorio di Portofino, suggerisce un suo utilizzo sin dall'alto medioevo come punto di avvistamento e di segnalazione, anche se non vi sono fonti dirette a sostegno di questa ipotesi.<sup>5</sup>

Il nucleo originario della chiesa è stato datato da diversi studiosi che negli anni se ne sono occupati "intorno all'anno Mille"<sup>6</sup>, tuttavia una ricerca più recente di Marco Della Croce fa risalire la costruzione della struttura verso la seconda metà del XIII secolo. Una prima ragione di tale affermazione sarebbe da riscontrare nelle fonti scritte, le quali citano S. Antonio solo dal 1335; apparirebbe quantomeno strano che non vi siano altri documenti storici che citino l'eremo nei suoi presunti primi trecento anni di vita. Inoltre, anche nelle bolle papali di Papa Eugenio III (1149), Papa Anastasio IV (1154) e Papa Innocenzo III (1202), indirizzate al Vescovo di Luni e contenenti chiese, pievi e cappelle sotto la giurisdizione della diocesi locale, non compare nessun riferimento al complesso del Mesco.<sup>7</sup>

Non sembra in dubbio, invece, che i primi abitanti furono monaci che perseguivano la regola eremitica dei frati Agostiniani. Un indizio si può già trovare nel nome del santo a cui la chiesa è dedicata: San Antonio Abate, fondatore dello stesso ascetismo che S. Agostino prese come modello in vita per la definizione del suo ordine nato ufficialmente nel 1244 dall'unione di alcuni gruppi monastici, fra i quali i protoagostiniani.

Vista esterna dell'entrata della Chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco.

Foto dell'autore, 2024.



<sup>5</sup> Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici e Soprintendenza Archeologica della Liguria, Cartellonistica affissa presso la Chiesa Sant'Antonio sul Mesco in data 20/03/2024.

<sup>6</sup> Conti M. C., La Chiesa di Sant'Antonio sul Mesco, in "Memorie dell'Accademia Lunigianese delle Scienze G. Cappellini", Vol. VI, La Spezia, 1925 e Casini A., Più di mille anni di storia di Levanto, Officine Grafiche Canessa, Rapallo, 1972.

<sup>7</sup> Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993, p. 8.



Vista dell'intera costa delle Cinque Terre dalla Punta del Promontorio del Mesco.

Foto dell'autore, 2024.

L'interno dell'abside intonacata della Chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco.

Il retro dell'abside e dell'elemento turriforme della Chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco.



Foto dell'autore, 2024.

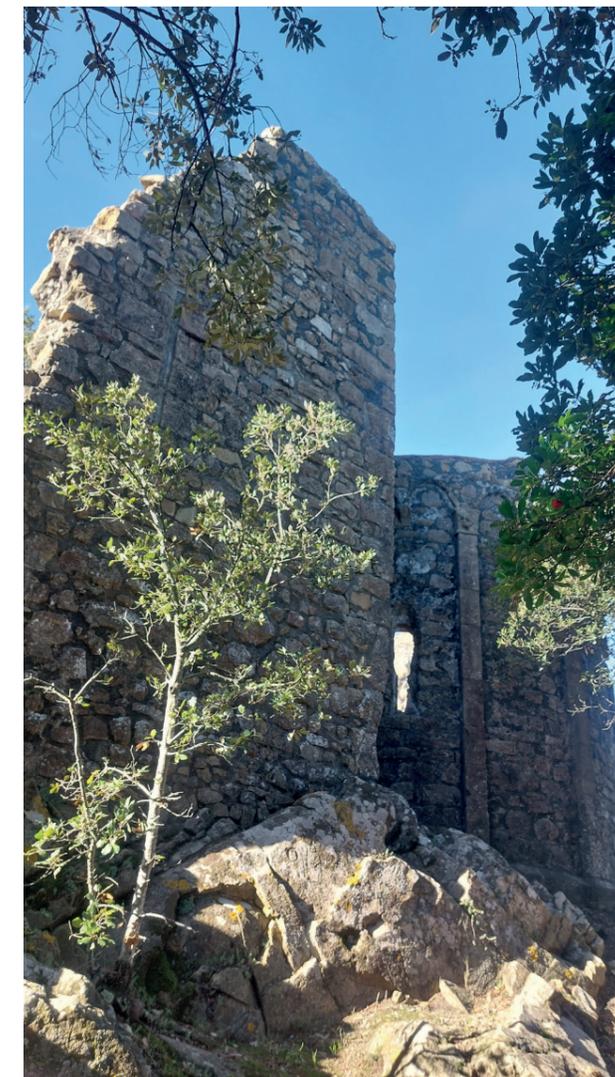


Foto dell'autore, 2024.

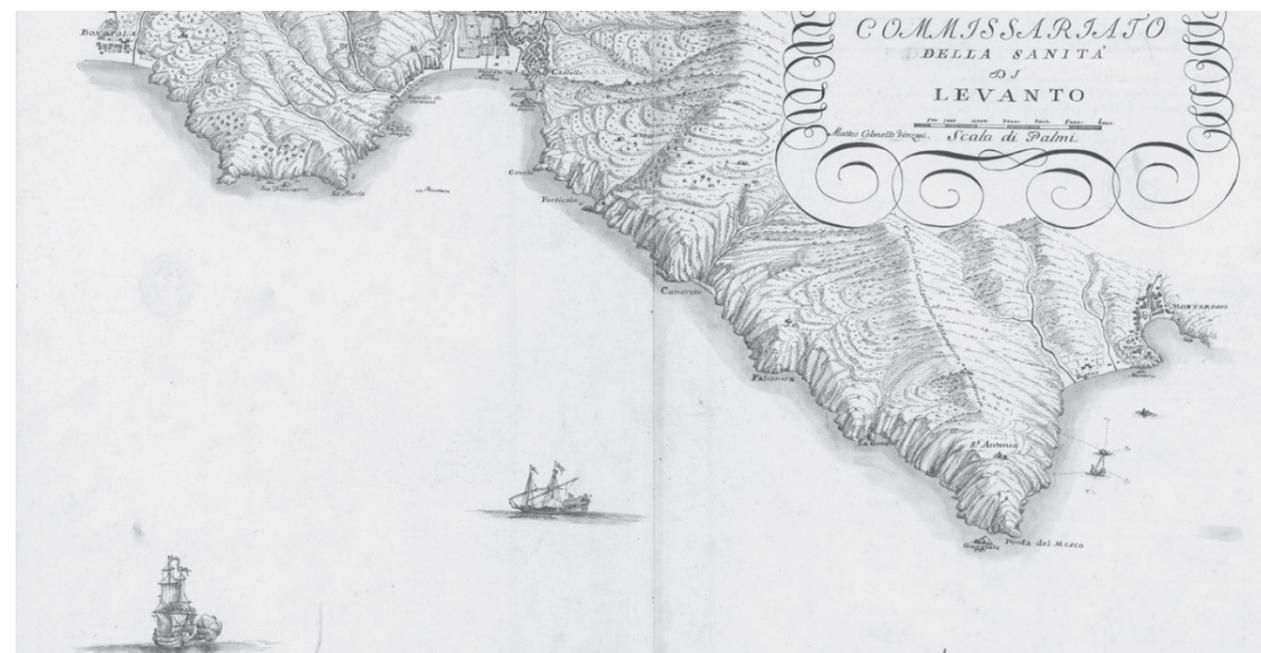
#### 4.2.2 - Un punto di riferimento sociale e strategico attraverso i secoli

Probabilmente Sant'Antonio fino al 1400, sebbene sotto la teorica influenza della pieve di Pignone, visse in maniera indipendente facendo riferimento al Capitolo generale dell'ordine Agostiniano e sostenendosi grazie a vari lasciti da parte degli abitanti di Monterosso (dei quali ci sono giunti tre testamenti), senza l'intermediazione di una vera chiesa madre.<sup>8</sup> Anche gli abitanti di Levanto, con l'introduzione dei primi "Statuti Comunali" del 1377, contribuiscono alla vita dell'eremo tramite la cessione di un terzo delle pene pecuniarie applicate ai contumaci.<sup>9</sup> Queste offerte avevano probabilmente anche una finalità strategica dal punto di vista militare, in quanto permettevano ai monaci di non abbandonare un luogo ideale per l'avvistamento delle navi pirata turche in avvicinamento. Infatti, nel 1451, il doge di Genova Pietro Fregoso con un decreto impone ai frati Agostiniani del Mesco e a 2 sentinelle provenienti da Monterosso di segnalare l'avvicinamento di bireme e trireme tramite segnali di fumo al giorno e falò la notte. Quest'ultimi sarebbero stati visibili da tutti i borghi delle Cinque Terre nella costa orientale, oltre che da quella occidentale fino al Promontorio di Portofino dove appositi custodi li avrebbero ritrasmessi alle popolazioni del loro circondario.

Attraverso il documento finale del sinodo diocesano del 1470 (nel quale viene definita la struttura della Lunigiana vescovile) Sant'Antonio viene definita "capella", ovvero un centro religioso minore ma indipendente, in cui è possibile celebrare messa, ma non battezzare, né sposare fedeli.<sup>10</sup>

Come sappiamo da un documento notarile del 1494, Papa Innocenzo VIII aveva autorizzato, 2 anni prima, la costruzione di "un nuovo edificio contiguo alla stessa chiesa" al prete, rettore della chiesa, Rolando Bertolotto.<sup>11</sup> La mancanza nel testo di riferimenti ai soliti monaci Agostiniani ha portato a ipotizzare un qualche sconvolgimento nella ordinaria vita dell'eremo, avvenuto durante gli ultimi trenta anni del XV secolo. Una possibile ipotesi di tale mutamento è quella dell'arrivo anche al Mesco della epidemia di peste che nel 1481 colpì duramente l'Italia, sterminando tutti o gran parte dei frati eremitici presenti. Nel 1493, tuttavia, la nuova formazione religiosa chiamata dei "frati Agostiniani Osservanti Genovesi", riesce a ottenere la proprietà della piccola chiesa (grazie alla rinuncia del prete Bertolotto), come testimoniato dall'atto del notaio levantese Giovanni de Vignana.

L'anno successivo viene completata la costruzione del nuovo convento, il quale viene occupato da nuovi frati genovesi spostatisi da S. Maria della Consolazione. Tuttavia, nel 1499 la Chiesa, con un documento ufficiale, sancisce come illegittima l'occupazione di S. Antonio da parte dei frati della Consolazione. Quest'ultimi vengono intimati ad abbandonare seduta stante la chiesa, consegnandola ad un chierico di nome Tommaso Tagliacarne (probabilmente originario di Levanto) e dando, così, la possibilità al vescovo di Luni-Sarzana di riappropriarsene. I chierici diocesani, però, forse a causa della gravissima carestia del 1527 che colpì la Liguria, non rimasero per molto sulle pendici del Mesco, in quanto, già dal 1535, è testimoniato qui il ritorno degli Agostiniani genovesi.<sup>12</sup>



Punta Mesco e la chiesa di Sant'Antonio raffigurate da Matteo Vinzoni nel 1758 nella "Pianta delle due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova divisa ne' Commissariati di Sanità". Fonte: foglio Commissariato della Sanità di Levanto, Biblioteca Berio.

8 Archivio Vescovile di Sarzana, Filze Levanto, Legata Manoscritti, 1348-1417.

9 Nel diritto processuale penale, situazione di un imputato che, essendo stato citato in giudizio, si astiene dal comparire al dibattimento; nel diritto processuale civile, situazione della parte che si astiene da ogni attività processuale in un processo da essa iniziato o contro di essa promosso.

10 Sforza G., Un sinodo sconosciuto della Diocesi di Luni-Sarzana, Francesco Zappa Editore, 1904, p. 27.

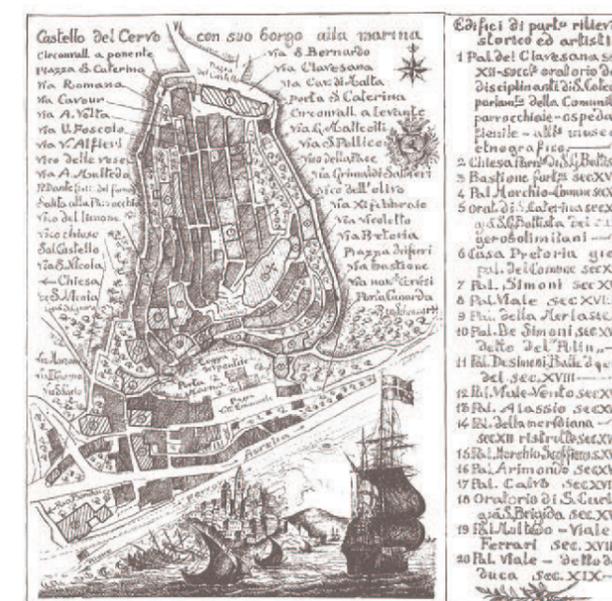
11 Archivio di Stato di Genova, Manoscritto 840, p.14.

12 Società Ligure di Storia Patria, Atti della Società Ligure di Storia e Patria, Associazione all'USPI, Genova, 2013, p. 56.



Vista dei ruderi della struttura un tempo probabilmente facente parte del convento annesso alla Chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco. Foto dell'autore, 2024.

Una controversia giudiziaria datata 1593 fra il priore di Sant'Antonio e un cittadino monterossino per un "focativo" non pagato, dimostra sia l'obbligo pecuniario comunale in favore all'eremo, sia che era retta da un priore e che, quindi, aveva ottenuto una maggior dignità religiosa rispetto ai secoli precedenti. Infatti, a seguito dello sbarco di pirati turchi a Monterosso l'8 luglio 1545 la stessa comunità del borgo istituzionalizzò dei turni di guardia ufficiali sul promontorio, appoggiate e supportate dalle comunità di Vernazza e Corniglia.<sup>13</sup> Forse proprio per la consapevolezza della loro influenza sulle popolazioni dei borghi limitrofi, il venir meno del loro plurisecolare impegno di avvistamento militare e la minor pressione della minaccia turca (che non realizzò ulteriori incursioni nel circondario) i frati Agostiniani rivolsero progressivamente il loro sguardo verso la comunità di Levanto.



Raffigurazione del Castello di Cervo (comune ligure vicino alle Cinque Terre), assaltato dai pirati saraceni fra la fine del IX e la prima metà del X secolo. Fonte: <https://ambrogioviale.it>

13 Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993, p. 18.

#### 4.2.3 - I frati agostiniani a Levanto

Così dalla fine del XVI secolo la comunità tentò di abbandonare l'antica chiesa nel promontorio per stabilirsi definitivamente a Levanto. Dapprima cercarono di essere beneficiari delle elemosine che i cittadini offrivano a chi officiava la predica quaresimale, fino ad allora lì gestita dai soli frati Francescani Minori dell'Annunziata, decisi a mantenere il loro monopolio. Si avvia quindi una complessa diatriba legale fra i due ordini nella quale vengono tirati in causa i consiglieri ed il senato laico del borgo, oltre che lo stesso Doge che, con due successivi decreti (1596 e 1598), ribadisce l'inammissibilità della pretesa degli Agostiniani. La contesa si chiude dopo 5 anni, nel 1601, con una ennesima votazione favorevole ai Francescani ai quali viene riservata l'esclusività della predicazione quaresimale. Tuttavia, i frati della Consolazione avevano aperto una prima breccia nella comunità levantese e quindi iniziarono ad acquisire edifici abbandonati nel borgo un tempo appartenuti ai monaci Cassinesi. L'ex oratorio intitolato a S. Croce venne convertito nel 1600 in una chiesa dedicata alla Madonna di Loreto e a Sant'Antonio Abate. Negli anni successivi richiesero fondi per l'erezione di un nuovo convento anche allo stesso Parlamento rivierasco, completando poi l'opera attorno agli anni 20'.<sup>14</sup>

Vista la sempre maggior benevolenza da parte dei cittadini verso l'ordine che si impegnava in un diretto attivismo per alleviare le sofferenze provocate dall'ennesima pestilenza, i frati Agostiniani fecero domanda per il permesso e ulteriori fondi per la costruzione di un secondo monastero vicino alla chiesa di S. Croce.

Contemporaneamente alcuni confratelli Agostiniani, più ligi alle regole di vita monastiche, rimasero nel piccolo eremo sul promontorio. Sant'Antonio del Mesco era diventata una chiesa esente da tasse vescovili, ma doveva comunque sottostare all'ordine d'appartenenza in termini di imposte di denaro e celebrazioni delle messe. Nel 1650 l'antico eremo aveva raggiunto una sua indipendenza economica grazie al possesso di vigneti, castagneti, oliveti, giardini e altri "luoghi", ai quali si aggiungevano elemosine e tasse cittadine, per un totale annuale di "duecentottanta scudi e diciotto giuli di moneta di Roma" (corrispondenti a 952 g di oro).<sup>15</sup>

Cartolina della vista di Levanto da strada della Baracca spedita nel 1912. Sullo sfondo il Promontorio di Punta Mesco. Fonte: Nicola Gabelliere, Valentina Pescini, Biografia di un Paesaggio Rurale.



14 Casini A., Più di mille anni di storia di Levanto, Officine Grafiche Canessa, Rapallo, 1972.

15 Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993, p. 27-28.

#### 4.2.4 - Il declino e l'abbandono di Sant'Antonio

Dal Settecento, però, si avvia una parabola discendente che porta i frati Agostiniani ad abbandonare progressivamente, dapprima il Mesco, e successivamente anche il borgo di Levanto. Anche a causa delle incursioni di bande di briganti che, in quegli anni, depredarono edifici religiosi limitrofi, il monastero passò da ospitare undici frati nel 1736, ad essere completamente disabitato e seriamente danneggiato solo nove anni dopo. Di tale fatto abbiamo la fonte di due maestri muratori inviati "a fare un sopralluogo e riferire le condizioni della chiesa e del convento", i quali asseriscono di come "(...) la navata di detta chiesa verso il Monte ha il tetto di dirupato, e le altre due navate minacciano anco la loro rovina, e che i pilastri del campanile sono stati diroccati per levar via la campana; il convento e le abitazioni a detta chiesa annesse aver ritrovato essere quasi distrutti massime ne' tetti, a segno tale che sono inabitabili (...)".<sup>16</sup>

La causa di un così rapido e ingente degrado, però, sarebbe difficile da associare alle sole scorrerie dei briganti o all'ennesima pestilenza. Viene più facile, invece, ricondurre questi danni ad una calamità atmosferica come la "(...) sì spaventosa tempesta, che a memoria d'uomini mai fu veduto (...) che colpì la zona tra il 14 e il 27 luglio 1737 e che spinse la comunità monterossina a chiedere aiuti e soccorsi all'autorità di Genova".<sup>17</sup>

Tuttavia, vista l'improbabilità dell'esistenza, anche un tempo, di una terza navata alcuni ricercatori hanno proposto la tesi secondo la quale i due muratori o non sono mai saliti davvero sul Mesco, oppure, a corto di nozioni specifiche, commisero errori tecnici nella loro relazione.



La statua lignea di Sant'Antonio Abate un tempo custodita nella chiesa del Mesco ed ora conservata a Monterosso nell'Oratorio della Buona Morte. Foto dell'autore, 2024.

Certe sono, invece, le controversie fra i cittadini di Monterosso e Levanto, con i primi che reclamarono ai levantesi di ricollocare nel suo originario posto la campana della chiesa diroccata che sarebbe, attorno al 1765, stata rimossa e portata a valle. In seguito alla risposta negativa, anche i monterossini decisero di conservare un ricordo dell'antico convento asportando la statuina lignea di Sant'Antonio Abate, la quale venne spostata nell'Oratorio della Buona Morte nel paese, dove è tutt'ora conservata.<sup>18</sup>

Della Chiesa di Sant'Antonio Abate erano oramai rimasti soltanto i ruderi, ma, al contempo, anche nel mondo religioso la scelta eremitica aveva perso gran parte del suo fascino. Infatti, in seguito alle ideologie proposte dalla Rivoluzione Francese del 1789, il valore dei poteri ecclesiastici e nobiliari veniva sempre più messo in dubbio a favore di una ventata libertaria, comportando un cambiamento all'interno della società e della Chiesa stessa (restaurazione culminata con il Concilio di Vienna del 1815). Così, anche i confratelli Agostiniani discesi a Levanto perdonano la loro rilevanza sociale e abbandonano i possedimenti nel borgo (che, già nel 1804, vengono messi a disposizione delle truppe francesi e convertiti in depositi di legname), scomparendo dal seguente sviluppo storico di questa parte di Riviera.

16 Casini A., Più di mille anni di storia di Levanto, Officine Grafiche Canessa, Rapallo, 1972, p.172.

17 Zaverio F., Il santuario di Nostra Signora di Soviore in Monterosso al Mare (Liguria), Scuola Tip. Don Bosco, Genova, 1923.

18 Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993, p. 31.

#### 4.2.5 - Analisi architettonica delle rovine

Ancora oggi i ruderi che sono a noi giunti riescono a rievocare la storia dell'eremo e le sue successive trasformazioni nel corso dei secoli. Il complesso è formato da due corpi di fabbrica adiacenti di forma rettangolare allineati in direzione Est-Ovest che, solo negli anni '90 del XX secolo, sono stati restaurati e studiati attraverso dei piccoli scavi archeologici nel sito.

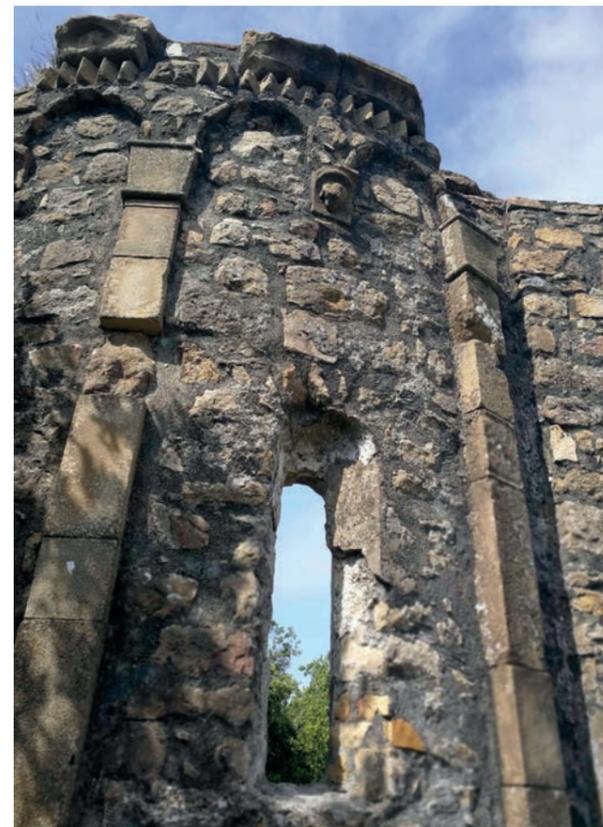
La chiesa vera e propria era costituita dall'edificio settentrionale, il quale si distingue per la porta d'entrata arcata e per la navata monoabsidale semicircolare rialzata sul lato corto a Est. Il secondo corpo, connesso al primo tramite un passaggio interno, è invece da ricondurre probabilmente ad un complesso conventuale del quale non si conosce l'esatta estensione.

L'edificio settentrionale in particolare ha i lati occidentali e meridionali pressoché ormai inesistenti (anche se ne sono visibili le fondamenta); mentre il fianco Nord è conservato in buona parte e include la porta principale d'entrata sovrastata da un arco a sesto acuto, un tempo rinforzato da un secondo arco ribassato. Le pietre che evidenziano l'eccesso sono ben lavorate e

rifilate lateralmente, con l'arco che un tempo era anche decorato da una cornice modanata e ornato con greche a rilievo (simili a quelle ancora presenti nell'abside). Dal paramento murario è possibile individuare due successive (ma probabilmente vicine) fasi di costruzione: la prima arriva fino a circa 1,20 m di altezza dal terreno e composta da pietre arenarie abbastanza squadrate e disposte su file regolari e serrate; la seconda, invece, presenta un paramento più grezzo e composto da pietre simili ma solo rozzamente lavorate, disposte su file orizzontali piuttosto irregolari e cementate con calce.

Le pareti esterne dell'abside (riconducibili sempre alla seconda fase costruttiva) poggiano su un solido dado di fondazione di forma prismatica composta e sono intervallate da cinque lesene composte da pietre ben squadrate. Otto archetti ciechi, sormontati da una duplice cornice, connettono le lesene, mentre la base di ognuno è sorretta da un piccolo capitello lavorato in bassorilievo. Dei nove capitelli originari, oggi ne sono giunti a noi solo sei, i quali raffigurano simboli cristiani riconducibili ai quattro evangelisti. Il paramento dell'abside è interrotto da due monofore con doppia strombatura, poste in posizione simmetrica rispetto all'asse della chiesa e intonacate. Sembra, infatti, che la facciata esterna dell'abside fosse interamente intonaca (come, d'altronde, è riscontrabile anche su tutto l'interno), ad eccezione delle decorazioni architettoniche sopradescritte, originariamente in pietra a vista.

Vista frontale dell'intero ambiente settentrionale del complesso. Sulla destra si possono notare, ad una quota differente di pavimentazione, gli spazi meridionali un tempo dedicati al convento. Foto dell'autore, 2024.



Particolare del paramento murario esterno dell'abside decorato con lesene, capitelli, archetti e cornici. Foto dell'autore, 2024.

L'edificio meridionale differisce dalla chiesa adiacente per una pavimentazione in laterizio con mattoni disposti a lisca di pesce e ad un elevato sul lato orientale ben intonato che presenta quello che resta di un soffitto con una piccola volta a crociera. Sebbene fosse stata proposta l'idea di ritenere questo corpo una seconda navata della chiesa (riconducendo il complesso alla particolare, ed effettivamente presente nel territorio lunigianese, tipologia architettonica della chiesa a due navate e due absidi)<sup>19</sup> l'aspetto degli elementi lascia pensare che sia stato costruito come ampliamento successivo nel corso del XV secolo, contemporaneamente all'aggiunta del convento testimoniato dalle fonti scritte.

Tuttavia, il rapporto cronologico fra le due parti del complesso non è così scontato come può fin qui sembrare. Infatti, il punto d'incontro fra le diverse sezioni murarie dimostra chiaramente come è la chiesa (apparentemente più antica) ad appoggiare su quello che pare essere il "nuovo" convento. Anche la struttura muraria esterna del secondo edificio differisce da entrambe le fasi del primo corpo. Qui conci non ben squadrate, ma su file piuttosto regolari, vanno a costituire la struttura di forma tozza e quadrangolare ancora visibile in elevato sul lato orientale, la quale lascia a pensare l'antica presenza di un campanile o di una torre.

19 Martignoni M., Alle origini di un tipo architettonico. Ipotesi sulle chiese a due navate e due absidi della Lunigiana alla luce dei dati archeologici, Quaderni della Scuola di Specializzazione in Beni Archeologici, AnteQuem, Bologna, 2011.

20 Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993, p. 35-39.

I vari ricercatori che hanno studiato il complesso non sono, quindi, ancora riusciti a dare una risposta definitiva alle problematiche riguardo la sua corretta cronologia costruttiva. Tuttavia, nelle sue ultime ricerche, Marco della Croce ha proposto l'ipotesi secondo la quale vi potesse già essere una struttura di avvistamento e segnalazione nello stesso sito durante il Medioevo, prima anche della costruzione della piccola chiesa (seconda metà del XIII secolo). D'altronde la cima del Mesco (già abitata con certezza dal 893) è da sempre stata un'eccellente punto d'osservazione lungo la costa e sembra insolito che non fosse utilizzata a scopi difensivi contro le prime incursioni saracene, iniziate dalla fine del VIII secolo e intensificatesi nella seconda metà del IX secolo. Lo storico suggerisce, quindi, come il nucleo originario della chiesa possa essere stato costruito appoggiandosi ad una preesistente struttura turriforme, sulla quale si sarebbe instaurato anche il successivo convento.

È inoltre interessante sottolineare come, durante la costruzione dell'adiacente semaforo militare nei primi decenni del Novecento, è probabile che gran parte del materiale lapideo arenario dell'antico monastero venne reimpiegato per la realizzazione della nuova struttura. Tuttavia, il complesso demaniale, un tempo utilizzato dalla Marina Militare, è ora gestito dalla Soprintendenza Archeologica della Liguria.<sup>20</sup>

Foto dell'autore, 2024.

Vista dell'archetto a sesto acuto che fa da ingresso alla chiesa.



#### 4.2.6 – I recenti interventi di restauro

Già nel 1925 il complesso religioso fu studiato e rilevato da Marco Nicolò Conti. per via del progressivo deterioramento dovuto agli anni di abbandono. Sfruttando l'occasione è stata anche effettuata una campagna di scavo archeologico e di rilievo del sito.

L'intervento ha avuto come obiettivo principale il consolidamento delle sostruzioni nell'angolo nord-ovest della chiesa, minacciato da rigonfiamenti e parziale caduta di materiale lapideo. A causa della difficoltà di accesso al cantiere, non è stato possibile utilizzare attrezzature sofisticate, quindi si è proceduto con il tradizionale metodo "cuci e scuci".

Il paramento lapideo delle absidi, ancora in buono stato, è stato rinforzato riempiendo le lacune e stilando i giunti di malta utilizzando un impasto di calce idraulica e sabbia bruna (simile per colore e granulometria a quello esistente). Alcuni conci delle lesene, rimossi in tempi recenti, sono stati reinstallati utilizzando elementi lapidei di recupero trovati nell'area di cantiere.

Nel vano principale della chiesa è stata realizzata una nuova pavimentazione in pietra a spacco per proteggere l'area di scavo archeologico, che, dopo un attento studio e consolidamento, è stata ricoperta. Anche l'intonaco ancora presente nella calotta dell'abside è stato consolidato e reintegrato.<sup>21</sup>



Particolare dei ruderi della volta a crociera che copriva la struttura turriforme dell'edificio meridionale. Foto dell'autore, 2024.



Vista dall'ambiente meridionale dell'entrata principale voltata.

Foto dell'autore, 2024.

21 Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici e Soprintendenza Archeologica della Liguria, Cartellonistica affissa presso la Chiesa Sant'Antonio Abate del Mesco in data 20/03/2024.

#### 4.3 – Il progetto Podere Case Lovara

Superato il bivio che porta all'Eremo di sant'Antonio, se si continua il sentiero verde-azzurro in direzione Levanto (identificato nei documenti del XIX secolo come "Via del Mesco"), dopo una decina di minuti di camminata si incontra un antico edificio rurale, ora recuperato, chiamato "Podere Case Lovara".

Le fonti raccolte in merito a questo insediamento dimostrano che potrebbe essere stato costruito, in una sua prima fase, tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, e che si sosteneva attraverso lavori complementari di allevamento, agricoltura e gestione del bosco limitrofo. L'attività agricola ha, fino a tempi relativamente recenti, intrattenuto rapporti commerciali e relazioni sociali anche con i territori comunali circostanti, ma ha da sempre gravitato principalmente, sia dal punto di vista storico che economico, nella sfera d'influenza di Levanto piuttosto che su quella di Monterosso e le Cinque Terre. I racconti delle testimonianze orali e le fotografie storiche raccontano di un'area intensamente sfruttata almeno fino agli anni Quaranta-Cinquanta del Novecento, dopo i quali è stata trascurata e poi abbandonata. Anche i racconti dell'ultimo conduttore della proprietà confermano il legame di questo territorio con una tradizione di mezzadria e di gestione diretta dei terreni, praticata fin dal XIX secolo.<sup>22</sup>

Dal 2016, questa azienda agricola di 45 ettari dopo anni di abbandono, grazie all'intervento del FAI e alla Fondazione Zegna (supportati anche dal Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 della Regione Liguria), è stata ripristinata e aperta al pubblico, diventando un modello sperimentale per la gestione sostenibile del paesaggio rurale.

Il progetto, che coinvolge anche i comuni di Levanto e Monterosso al Mare, ha come obiettivo quello di recuperare le colture agricole tradizionali, prevenire il dissesto idrogeologico, incentivare il turismo sostenibile e promuovere un'economia basata sulle risorse locali. Sono state, così, ripristinate le originali coltivazioni di vigne, ulivi, alberi da frutto e orti che già secoli fa venivano coltivati su questi terrazzamenti retti dai tradizionali muretti in pietra a secco (dei quali 1000 m sono stati restaurati).

Per rendere il podere autosufficiente e ospitare i visitatori, è stato sviluppato un sistema integrato per l'approvvigionamento energetico e idrico, utilizzando risorse naturali. L'energia elettrica è prodotta da pannelli fotovoltaici, con l'energia accumulata in batterie per garantirne la disponibilità anche in caso di maltempo. L'acqua calda e il riscaldamento sono forniti da pannelli solari termici e da una termocucina, mentre l'acqua piovana raccolta dai tetti e dai corsi d'acqua viene riutilizzata in un sistema circolare.

Oggi, Podere Case Lovara rappresenta un esempio di come l'intervento umano possa recuperare e valorizzare un territorio, rendendolo sostenibile e autosufficiente, e al contempo preservando il patrimonio naturale e culturale delle Cinque Terre.<sup>23</sup>

Vista a volo d'uccello della proprietà "Podere Case Lovara" recuperata dal FAI nel 2016. Fonte: FAI.



22 Gabellieri N., Pescini V., Biografia di un Paesaggio Rurale, storia, geografia e archeologia ambientale per la riqualificazione di Case Lovara (promontorio del Mesco - La Spezia), Oltre Edizioni, Boca (NO), 2015, p. 32 e 191-205.

23 FAI, Podere Case Lovara a Punta Mesco: Un modello sperimentale per la sostenibilità, Il Notiziario del FAI, n°157, 2020.



Particolare da "La Descrizione della strada da ristorarsi da Sestri sino alla terra di Riccò" di Scaniglia, 1688. Fonte: Archivio di Stato di Genova.

#### 4.4 - Le antiche cave del Mesco

Numerose sono le tracce di attività di cava e minerarie rintracciabili nel territorio di Levanto e nei versanti del Monte Focone (alle spalle del promontorio del Mesco), che, nei loro molti secoli di operatività, sono state capaci di mutare evidentemente la morfologia costiera.

Infatti, ancora agli inizi del Novecento (e almeno sin dal XVII secolo) le cave del Mesco erano in attività, localizzate in particolare presso Punta della Gatta e lungo il versante Sud di Case Lovara. Da qui venivano principalmente estratte la serpentina (una roccia che prende il nome dal suo tipico colore verde serpente, tendente al bluastro)<sup>24</sup>, l'arenaria, marmi, oltre che rame e ferro.

Fino agli anni Sessanta del Novecento numerose imprese erano attive nelle località "Mesco", occupate nell'estrazione di lastre di arenaria (le quali ricorrevano addirittura a "due volate al giorno di 15 mine ciascuna") e nel loro trasporto via mare verso La Spezia e Levanto.<sup>25</sup>

Le risorse, sia geologiche che naturali, di quest'area, che si distingue dal resto delle Cinque Terre, sono state a poco a poco trascurate e poi abbandonate, mentre vi sarebbero ancora ampie potenzialità per la costituzione di un ambiente produttivo attivo del tutto peculiare ed estremamente appetibile.

24 Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003, p. 135-137.

25 Gabellieri N., Pescini V., Biografia di un Paesaggio Rurale, storia, geografia e archeologia ambientale per la riqualificazione di Case Lovara (promontorio del Mesco - La Spezia), Oltre Edizioni, Boca (NO), 2015, p. 191-204.

#### 4.4.1 - Punta Mesco nella poesia di Eugenio Montale

Nella poesia "Punta Mesco" del 1933 di Eugenio Montale (1896-1981), poeta e scrittore che trascorse lunga parte delle sue estati giovanili nella villa di famiglia di Monterosso alle pendici di questo promontorio, le cave, con i loro rumori assordanti dei trapani e i fumi provenienti dall'esplosioni delle mine utilizzate per l'estrazione, sono luogo di una delle epifanie tipiche della sua produzione poetica. Da lui chiamate "occasioni", questi attimi sono il recupero improvviso e casuale di un momento di vita piena; la rievocazione di fugaci istanti ed emozioni della propria esperienza trascorsa che riemergono attraverso l'intreccio casuale di eventi (anche quotidiani), generando una sorta di strappo o lacerazione dal monotono trascorrere del tempo. In questa poesia, gli aspri suoni della cava si contrappongono con quelli dolci e ritmati delle onde del mare, portando al doloroso (perché intimamente connesso alla sua attuale assenza) recupero del ricordo di una donna in gioventù amata.<sup>26</sup>



La villa estiva di famiglia Montale nella quale il giovane poeta trascorreva le sue estati a Monterosso. Fonte: <https://www.parchiletterari.com>

## Gazzetta del Popolo

del 29.11.1933 da pag. 3 Edizione DIORAMA

### Punta del Mesco

*Nel cielo della cava rigato  
all'alba dal volo dritto delle pernici  
il fumo delle mine s'inteneriva,  
saliva lento le pendici a piombo.  
Dal rostro del palabotto si capovolsero  
le ondine trombettiere silenziose  
e affondarono rapide tra le spume  
che il tuo passo sfiorava.*

*Vedo il sentiero che percorsi un giorno  
come un cane inquieto; lambe il fiotto,  
s'inerpica tra i massi e rado strame  
a tratti lo scancellava. E tutto è uguale.*

*Nella ghiaia bagnata s'arrovella  
un'eco degli scrosci. Umido brilla  
il sole sulle membra affaticate  
dei curvi spaccapietre che martellano.*

*Polene che risalgono e mi portano  
qualche cosa di te. Un trapano incide  
il cuore sulla roccia, — schianta attorno  
più forte un rombo. Brancolo nel fumo,  
ma rivedo: ritornano i tuoi rari  
gesti e il viso che aggiorna al davanzale, —  
mi torna la tua infanzia dilaniata  
dagli spari!*

**Eugenio Montale.**

La poesia "Punta Mesco" di Montale pubblicata nel giornale "La Gazzetta del Popolo" del 29/11/1933. Fonte: <https://www.dioramagdp.unito.it>

26 De Rogatis T., Montale e l'epifania. Commento e interpretazione di Sotto la pioggia, Punta del Mesco, Notizie dall'Amiata, Allegoria 62, 2013.

## 4.5 - Il Semaforo Militare di Punta Mesco

A poche decine di metri dai ruderi della chiesa di Sant'Antonio, sulla punta estrema del promontorio, sorge un manufatto edilizio di proprietà della Marina Militare italiana: Il Semaforo Militare di Punta Mesco. Questa struttura, probabilmente costruita nei primi decenni del XX secolo, era parte di un sistema di segnalazione marittima e di avvistamento costiero che aveva come principale funzione quella di sorvegliare e monitorare il traffico marittimo, oltre che trasmettere segnali visivi tra le diverse stazioni lungo la costa. Durante le due guerre mondiali, il semaforo svolse anche un ruolo strategico nella difesa costiera, per poi essere dismesso ed abbandonato negli anni successivi.



Vista della costa delle Cinque Terre attraverso le aperture della "stanza del telegrafo".  
Foto dell'autore, 2024.

L'attuale copertura del Semaforo del Mesco e la "stanza del telegrafo".  
Foto dell'autore, 2024.



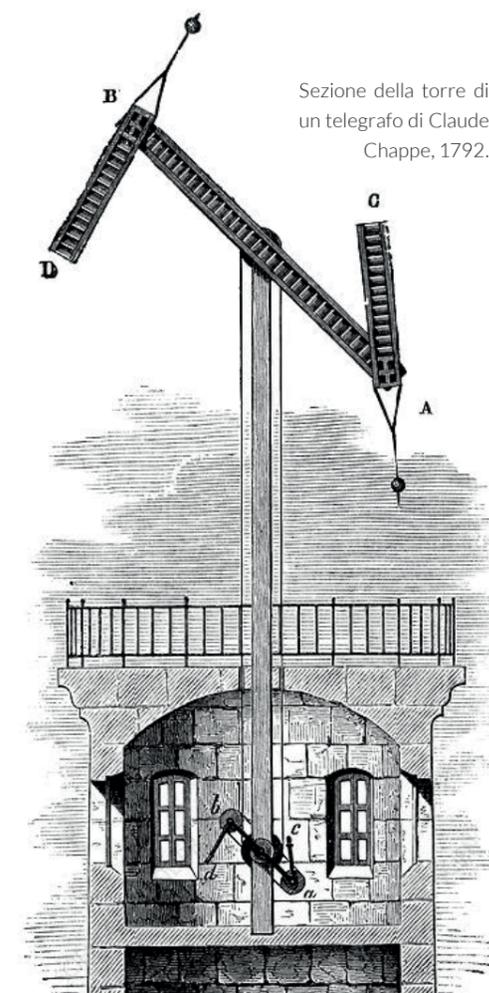
### 4.5.1 - La storia dei primi telegrafi a segnali e aerei

Fin dai primi tempi in cui si affermò il commercio tra tribù lontane si avvertì la necessità di disporre di mezzi di comunicazione di pensiero rapidi, parallelamente a quelli di trasporto di persone e oggetti. Così, per trasmettere velocemente le informazioni nello spazio le antiche popolazioni si ingegnarono trasformando le comuni parole in segnali di significati condivisi, attraverso l'uso di suoni, immagini, luci e fiaccole. Questi primi tentativi, che rappresentano la nascita della telegrafia (dal greco "lontano-scrivo") ottica, aerea e acustica, venivano inviati da varie posizioni situate in punti strategici sulla terraferma (solitamente alture, torri o altri edifici appositamente costruiti) oppure via mare fra le imbarcazioni.

Il progresso delle scienze nel corso dei secoli portò ad un progressivo miglioramento delle comunicazioni, ma una prima vera e propria svolta verso i sistemi moderni di condivisioni delle informazioni si ebbe dal XVII secolo. Infatti, già nel 1684 Robert Hooke sperimentò la trasmissione dei suoni a distanza tramite un primitivo portavoce a membrana (chiamato in seguito "telefono a corda"), oltre che inventare un innovativo sistema di telegrafia con corpi opachi, usato però solo dalla Marina inglese. Solo nel Settecento il francese François Kessler realizzò il precursore del moderno telegrafo ottico utilizzando solamente, nel 1787, una botte con chiusino, una lampada ed un riflettore. Il dispositivo permetteva di sollevare il chiusino dal quale veniva emanato un ritmico fascio di luce visibile a distanza: se alzato una volta indicava la prima lettera dell'alfabeto, due volte la B, tre volte la lettera C e così via.

Nel 1792, all'indomani della Rivoluzione, l'ingegnere e fisico Claude Chappe presentò all'Assemblea Legislativa francese la creazione che aveva progettato insieme ai suoi quattro fratelli: il telegrafo ad asta, o aereo. Questa invenzione, seppur non completamente innovativa, ebbe gran successo nei decenni seguenti grazie alla semplicità che rendeva obsoleti gli strumenti allora in uso. Il dispositivo era composto da un osservatorio con un'antenna verticale fissa (sporgente circa 5-6 m dal tetto) al cui apice erano montati tre assi mobili: un regolatore e due indicatori, posti alle estremità del regolatore. Questi bracci, controllati tramite un sistema di corde e pulegge, potevano essere mossi in diverse posizioni per formare combinazioni che rappresentavano lettere e numeri, permettendo la trasmissione delle informazioni. In totale le tre aste potevano rappresentare 196 figure, delle quali 92 vennero scelte per la creazione di un ricco vocabolario di altrettante espressioni (Parti di frasi, concetti, ecc.).

Le stazioni, collocate a intervalli regolari (in media di 9 km) su colline o torri per essere visibili l'una all'altra, erano incaricate di ricevere il codice, decodificarlo e ritrasmetterlo alla successiva, permettendo così la comunicazione su grandi distanze.



Sezione della torre di un telegrafo di Claude Chappe, 1792.

Fonte: <https://www.sciencephoto.com>

La prima linea di telegrafica fra Parigi e Lille fu inaugurata già nel 1793 ed era già lunga ben 200 chilometri. Ma presto in Francia il sistema divenne una rete nazionale di comunicazione che, utilizzata per trasmettere messaggi governativi e militari, nel 1850 contava 534 stazioni e 500 km di rete.<sup>27</sup>

All'inizio del XIX secolo anche Napoleone Bonaparte fece grande uso dei sistemi telegrafici per connettere e tenere sotto controllo il proprio Regno. Incaricò, così, l'ufficiale d'artiglieria Charles Depillon di realizzare un nuovo sistema di comunicazioni ottiche che utilizzasse la tecnologia dei semafori allora esistenti, ma che fosse capace di coprire distanze maggiori e di inviare messaggi codificati. L'innovativo sistema era costituito da una struttura composta da un albero alto circa 12 metri su cui erano montate tre ali sovrapposte di 4 metri per 50 cm ciascuna. Ognuna di quest'ultime era divisa in due parti, una piena e di colore nero ed un'altra, con la funzione di bilanciamento, vuota. Le loro rispettive posizioni corrispondevano a un messaggio specifico, codificato in un proprio vocabolario e dizionario, che segnalava informazioni come: la direzione del vento, l'identificazione delle navi nel porto, le indicazioni delle rotte e altre informazioni cruciali per il controllo del traffico marittimo.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo, Speciale Cronaca Filatelica N. 18, 2003.

<sup>28</sup> <https://www.telegrafiduesicilie.it/il-servizio-semaforico-delle-due-sicilie.html> (25/06/2024).

#### 4.5.2 - La nascita dei semafori e la loro applicazione nella giovane Italia unita

Un primo declino del telegrafo ottico iniziò in seguito alle scoperte di André Marie Ampère in elettromagnetismo che aprirono il terreno a Samuel Finley Breese Morse e alla sua rivoluzionaria tecnica di trasmissione dei messaggi a distanza tramite l'uso dell'elettricità: più rapida e affidabile vista l'indipendente dalle condizioni meteorologiche e dalla visibilità atmosferica (limiti significativi del sistema ottico). Il nuovo codice di lettura di questo tipo di segnali, invece delle sbarre poste in diverse posizioni, si basava su un'alternanza di impulsi di corrente successivi brevi e lunghi. Nel 1844 venne inaugurata la prima linea telegrafica elettrica fra Washington e Baltimora e solo pochi anni dopo questa nuova tecnica arrivò anche in Italia con la linea Livorno-Pisa-Firenze.

Il principale svantaggio del nuovo sistema era la necessità che fosse tirato, fra i due interlocutori, un filo metallico sul quale poteva correre il segnale. Sebbene non vi fossero grandi problematiche nel connettere due postazioni fisse (anche con la realizzazione di cavi sottomarini), era invece impossibile mettere in comunicazione mezzi in movimento come carrozze o navi.

In pratica, quindi, il telegrafo ottico di Chappe non scomparve completamente con l'introduzione di quello elettrico, bensì si consolidò nella sua funzione accessoria nella comunicazione con veicoli mobili. Nella sua nuova e moderna versione il telegrafo ottico venne chiamato "Semaforo", dai termini greci "Sema" (segno) e "Fero" (portare), e fu perfezionato sostituendo la grande asta e le relative braccia con alette mobili, bandierine o luci. Tali strutture venivano erette sulle alture costiere in posizione non troppo elevate affinché le nuvole non ne impedissero la visuale dal mare ma potessero comunque

sorvegliare la costa circostante. Il compito delle vedette che le presiedevano era quello di avvistare (provviste di cannocchiale e pazienza), ricevere ed inviare messaggi ai naviganti all'interno della loro zona di competenza; segnali che sarebbero stati poi ritrasmessi ai semafori elettrici nell'entroterra, ai quali erano spesso collegati.

I fabbricati semaforici non rispondevano a precisi e definiti criteri di costruzione, anche se era solitamente presente un corpo principale rettangolare ed una camera semicircolare affacciata sul mare, la quale ospitava, al suo centro, il sistema per la trasmissione dei segnali. Per essere maggiormente evidenti, venivano anche intonacati con motivi e colorazioni peculiari, come a scacchi bianchi e neri o strisce di colore alternato.<sup>29</sup> Nel corso degli anni i semafori si adottarono di sempre maggior comodità e servizi in modo da attenuare i disagi derivanti dall'isolamento del personale che ci viveva per lunghi periodi di tempo. Le stanze, la cucina e i bagni erano situati all'interno del corpo rettangolare, mentre i manufatti ausiliari circostanti ospitavano gli alloggi dei semaforisti (a volte anche della loro famiglia), le docce, i forni, oltre che depositi e cisterne per la raccolta dell'acqua meteorica.<sup>30</sup>

Fu il Regno delle due Sicilie, dopo la Francia, a fare un uso massiccio del servizio semaforico a partire dal 1809, anche grazie alla favorevole orografia del suo terreno. Lo Stato borbonico nel 1855 diede anche alle stampe un primo manuale contenente norme puntuali e precise sul loro utilizzo, chiamato "Vocabolario Semaforico per l'uso de' Posti Telegrafici nel Regno delle due Sicilie da servire per una più estesa corrispondenza fra loro". Tuttavia, anche qui furono gradualmente abbandonati e, già undici anni dopo, ne rimasero attivi solo otto.



Il faro ed il semaforo di Brighton a Cayeux-sur-mer in Francia, prima della loro distruzione nel 1944 in una cartolina dell'inizio del XX secolo. Fonte: <https://inventaire.hautsdefrance.fr>

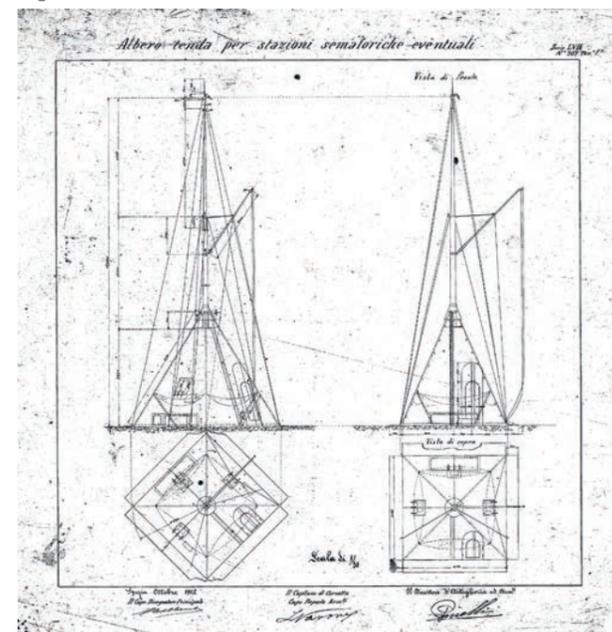
Alfabeto semaforico della innovativa tipologia di semafori ad alette mobili. Ad ogni posizione relativa delle alette corrisponde una specifica lettera (variabile a seconda della convenzione fra i due interlocutori).

A 112	B 121	G 142	L 221	Q 253	V 512
C 122	H 211	M 234	R 254	W 521	
D 123	I 212	N 224	S 241	X 522	
E 124	J 213	O 251	T 242	Y 323	
F 152	K 214	P 252	U 243	Z 324	

Fonte: Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo.

Un importante rilancio di queste strutture avvenne a seguito dell'unificazione dell'Italia, con il giovane Governo che nel 1863 nominò una Commissione mista di funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici, della Finanza e della Marina per valutare la convenienza dell'installazione di un servizio semaforico nazionale (collegato alla rete telegrafica), al fine di sorvegliare e difendere le coste, tutelare la navigazione e sopprimere il contrabbando. La questione rimase irrisolta fino al 1866 quando la guerra con l'Austria richiese l'accelerazione della creazione di una linea di vedetta lungo le coste del Regno e la nomina di una nuova Commissione preposta alla sua gestione, presieduta dal "Direttore Generale dei Telegrafi". Avvalendosi dell'ex personale del soppresso servizio semaforico delle Due Sicilie, vennero installati rapidamente in tutta la nazione ventisei stazioni semaforiche di vedetta collegati alla rete telegrafica dello Stato. Per risolvere le problematiche di ordine pratico e giuridico nella gestione di questo servizio, nel giugno del 1867 il Ministro dei Lavori Pubblici presentò in Parlamento una legge ad hoc approvata due anni dopo: "Riguardo il Servizio Semaforico". Con questa ordinanza, oltre che definire le tasse dei dispacci, le norme generali (tramite un "Regolamento operativo") e l'organico impiegato, la funzione dei semafori, fino ad allora esclusivamente circoscritta alla trasmissione di dispacci di Stato, diveniva disponibilità del servizio pubblico.

Disegno tecnico originale di un "Albero tenda per stazioni semaforiche eventuali". La struttura veniva utilizzata per issare le "bandiere da segnali" in modo che fossero visibili anche in lontananza.

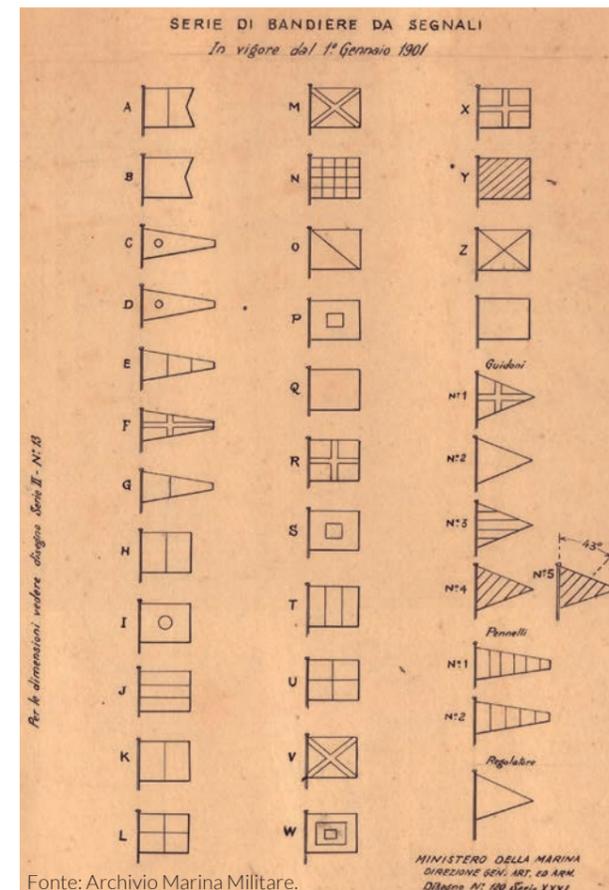


Fonte: Archivio Marina Militare.

Visto che l'utilizzo di questi strumenti si era ormai esteso in diverse nazioni, la Francia e l'Inghilterra furono le prime a studiare dei sistemi d'intercomunicazione internazionale fra nave e nave e fra queste e la terraferma, alle quali anche l'Italia si allineò. Le precedenti simbologie di comunicazione ottiche vennero sostituite dalla "Carta delle Bandiere Marittime di tutte le Potenze della Terra": un sistema di bandiere e lettere alfabetiche in grado di permettere un vastissimo numero di combinazioni. Un Decreto Regio del 1869 ufficializzò l'adozione del "Codice Universale di segnalazione marittima" necessario a creare una lingua unica e universale, sia per la comunicazione con i bastimenti delle diverse nazioni, sia per quelle fra natanti e stazioni semaforiche, oltre che fissare le tariffe applicabili ai telegrammi.<sup>31</sup> Un secondo Regio Decreto, l'anno successivo, approvò il "Regolamento del Servizio Semaforico" con il quale i semafori venivano rinominati "Uffici semaforici o Posti semaforici", assegnando chiare regole di operatività e di adozione del personale.<sup>32</sup>

Il sistema di segnali del modello semaforico italiano fu presentato dall'ingegnere Enrico Pellegrino durante l'Esposizione Internazionale Marittima di Napoli nel 1871. L'impianto era composto da un albero tubolare in ferro (solitamente collocato in una stanza semicircolare chiamata "stanza del telegrafo"), eretto su una base rotante che consentiva di orientarlo in direzione del destinatario del segnale (una nave in mare o un'altra stazione semaforica sulla costa). A differenza degli altri sistemi, su questo albero era montato un disco mobile nella sua parte posteriore e aveva delle bandierine sulla cima, sulle quali erano raffigurati dei simboli specifici a seconda del messaggio che si voleva comunicare.<sup>33</sup>

Serie di bandiere da segnali, in vigore dal 1° gennaio 1901. Ad ogni tipologia di bandiera era riferita una specifica lettera o segnale.



Fonte: Archivio Marina Militare.

29 Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo, Speciale Cronaca Filatelica N. 18, 2003.

30 Cabane F., Charles Depillon (1768-1805): l'inventeur des Sémaphores côtiers, Ifremer, Plouzané, 2007.

31 Regio Decreto, n. 5041, Approvazione del servizio semaforico, 5 maggio 1869, <https://www.camera.it/parlam/leggi/090091.pdf>.

32 Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo, Speciale Cronaca Filatelica N. 18, 2003.

33 <https://www.telegrafiduesicilie.it/la-linea-telegrafica-tra-napoli-e-gaeta.html> (25/06/2024).

Negli anni seguenti i fabbricati delle stazioni, principalmente inalterati dal momento della loro costruzione all'alba dell'istituzione di tale servizio (e oramai decadenti), vennero rinnovati anche nelle loro strutture portanti e, in alcuni casi, direttamente ricostruiti. Anche gli stessi congegni semaforici realizzati completamente in legno, fragili e di rapido deperimento, furono sostituiti con nuovi in ferro.

Sebbene fosse stata anche emanata una legge che agevolava la costruzione di nuovi uffici, la spesa per l'attivazione di nuovi posti non era però sostenibile, lasciando il numero di quelli attivi sul territorio italiano, fra il 74' e il 79', costante a 33. Anche a seguito di accessi dibattiti sui non adeguati finanziamenti a sostegno delle stazioni semafori che esistenti e sui fondi stabiliti per quelle ancora realizzare, nel 1887 vi fu il passaggio integrale di tale servizio (e delle relative strutture e dipendenti) dalla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici a quello della Marina.<sup>34</sup> Così nel 1889 venne istituito il "Ministero delle Poste e dei Telegrafi". Quest'ultimo, già nello stesso anno, riuscì a farsi approvare uno stanziamento di risorse ingente, utile alla costruzione delle linee che collegavano alla rete telegrafica nazionale quattordici nuovi uffici semaforici, situati in Sardegna, in Sicilia, nell'arcipelago toscano e sull'Adriatico. Negli anni seguenti il numero di strutture sotto il controllo della Marina Militare aumenterà ulteriormente, arrivando al picco di 89 posti attivi a cavallo del XIX e XX secolo.

Fonte: Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo.

NUMERO DEI POSTI SEMAFORICI ATTIVI IN ITALIA DAL 1865 AL 1976							
Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori	Anno	Numero Semafori
1865	8 <sup>1</sup>	1881	31	1902 - 03	89	1919	53
1866	34	1882	31	1903 - 04	62	1920	53
1867	33	1883	31	1904 - 05	62	1921	53
1868	34	1884	30	1905 - 06	62	1922	53
1869	33	1885	30	1906 - 07	59	1923	53
1870	30	1886	32	1907 - 08	59	1924	53
1871	31	1887	33	1908 - 09	59	1925	53
1872	32	1888	40	1909 - 10	58	1926	53
1873	32	1889	51	1910 - 11	58	1927	53
1874	33	1890 - 91	65	1911 - 12	54	1928	53
1875	33	1891 - 92	62	1912 - 13	53	1929	60
1876	33	1893 - 94	58	1913 - 14	53	Dal 1950 al 1961 i dati non sono disponibili	
1877	33	1895 - 96	64	1914 - 15	53	1962	14
1878	33	1897 - 98	55	1916	53	Dal 1965 al 1976 i dati non sono disponibili	
1879	33	1899-900	89	1917	53		
1880	31	1900 - 01	89	1918	53		

34 Regio Decreto, n. 4773, Il paesaggio del servizio semaforico dalla dipendenza del ministero dei lavori pubblici a quello della Marina, 14 luglio 1887, [www.gazzettaufficiale.it](http://www.gazzettaufficiale.it).

35 Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo, *Speciale Cronaca Filatelica* N. 18, 20073.

Prima del passaggio dell'apparato semaforico sotto la giurisdizione della Marina, l'introito delle tasse sui telegrammi affluiva direttamente nelle casse della Direzione Generale dei Telegrafi. In seguito, invece, lo Stato percepirà dal servizio la sola quota della tariffa relativa al passaggio sulle linee elettriche sulla terraferma, mentre la tassa fra terra e nave (e viceversa) spettava alla Marina. Il pagamento dell'imposta era di competenza del mittente nel caso in cui il telegramma fosse diretto ad un bastimento, e, al contrario, del destinatario quando era lo stesso bastimento ad inviare il messaggio.

#### 4.5.3 - I servizi semaforici

Il principale servizio offerto dagli uffici semaforici era naturalmente quello dei "Telegrammi Semaforici", ovvero i messaggi condivisi con un bastimento in navigazione o da quest'ultimo inviato all'indirizzo di un privato tramite la stazione sul litorale di uno qualsiasi degli Stati membri dell'Unione Telegrafica. I telegrammi potevano essere cifrati, ovvero compilati utilizzando i segnali del "Codice Commerciale Universale", oppure trascritti nella lingua in uso nel Paese in cui l'impianto incaricato di trasmetterli era collocato. Un secondo servizio degli uffici semaforici era l'invio di telegrammi meteorologici a tutti i naviganti che ne avessero fatto richiesta e che avessero pagato la specifica tariffa. Queste previsioni erano desunte attraverso un comunicato giornaliero emesso dall'Ufficio Centrale di Meteorologia e Ecologia Agraria, giunto loro tramite il collegamento con le stazioni telegrafiche. Un ultimo, e più particolare, servizio disponibile erano i cosiddetti "telegrammi di scoperta", i quali permetteva di avere notizie, tramite avviso telegrafico e previo equo pagamento, dell'arrivo di una o più navi. Di essa dovevano essere indicati la nazionalità, la specie, il suo distintivo, il distintivo della Società di appartenenza (quando presente), oltre che ulteriori informazioni per facilitare il riconoscimento dell'imbarcazione.<sup>35</sup>

#### 4.5.4 - Il tramonto delle stazioni semaforiche

Verso la fine del XIX secolo, grazie ai campi di ricerche aperti dai lavori di Faraday, Maxwell e Hertz, vennero effettuati i primi esperimenti fra Italia e Inghilterra che indagavano la possibilità di trasmettere segnali anche senza l'utilizzo di fili tirati fra mittente e ricevitore. A tal fine era necessario l'invio di onde elettriche, create da correnti ad alta frequenza e captate a distanza da un organo ricevitore accordato sul loro medesimo periodo (ovvero sulla stessa frequenza).<sup>36</sup>

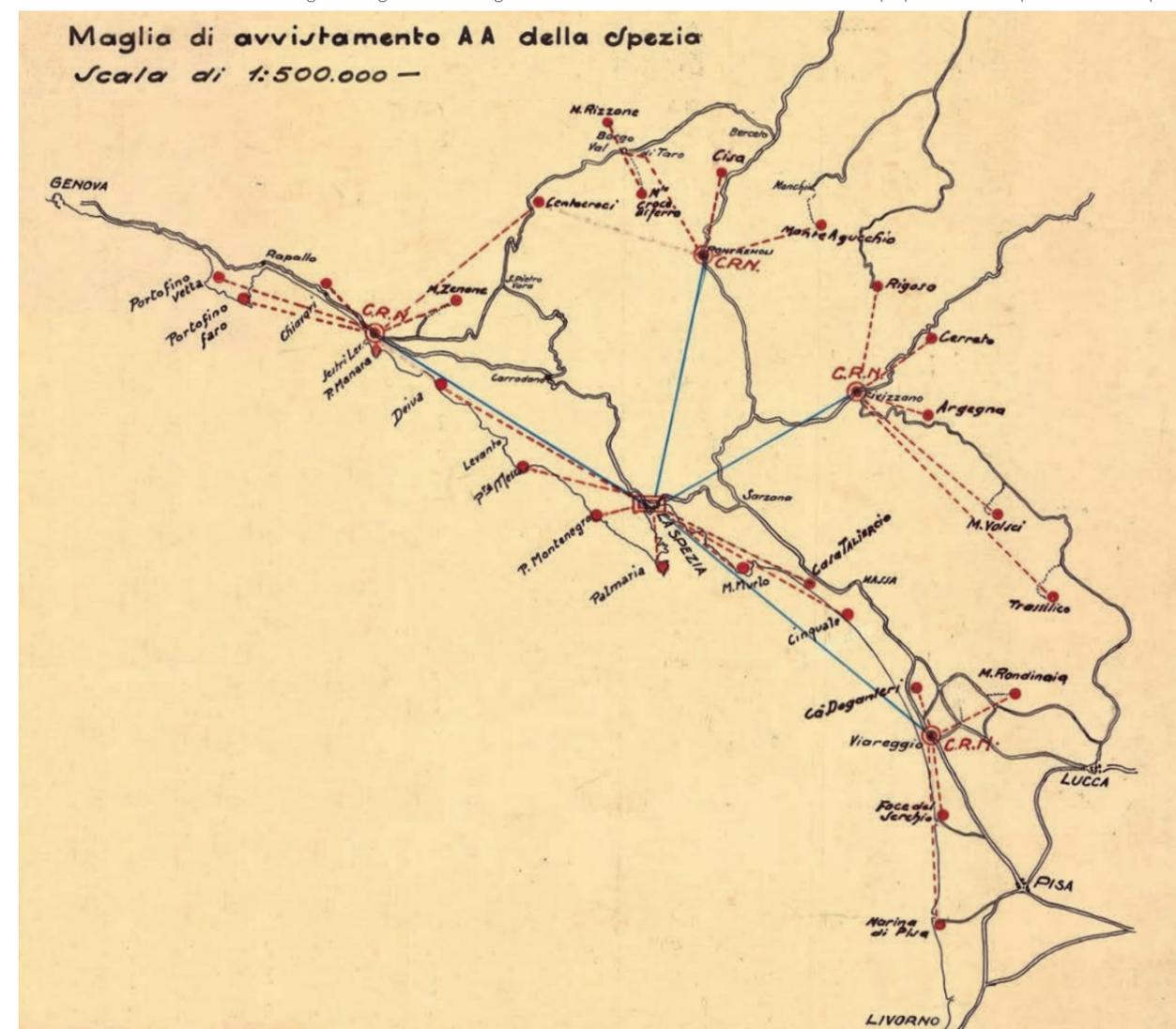
Guglielmo Marconi, su invito della Marina Militare italiana, nel luglio 1897 eseguì il primo test ufficiale di telegrafia senza fili prima a Roma (alla presenza del Re Umberto e della Regina Margherita) e poi a La Spezia; dove la corazzata S. Martino ricevette segnali fino ad una distanza di 18 km dalla stazione trasmittente. A seguito della riuscita di questo esperimento Marconi concesse alla Marina Militare Italiana l'uso gratuito dei suoi brevetti, la quale iniziò ad applicarli da subito nei propri apparati funzionali.<sup>37</sup>

L'avvento della radiotelegrafia ha, senza dubbio, fatto scemare l'importanza del sistema semaforico ottico tradizionale, sostituendosi in molti compiti un tempo loro propri. Tuttavia, queste strutture non hanno cessato drasticamente la loro vita utile. Sono state, invece, utilizzate, negli anni seguenti, per nuove mansioni come la vigilanza sulla pesca e il contrabbando, le osservazioni aereo-meteorologiche, quelle sui fenomeni sismici e da ultimo la sorveglianza dei velivoli in volo.

La loro posizione strategica di vedetta risultò quindi comunque necessaria durante il periodo delle due guerre mondiali, ma, al termine di esse, la Marina Militare ne cessò il servizio telegrafico e di sorveglianza. Proprio per via della loro posizione, spesso impervia da raggiungere, il riutilizzo di questi edifici per ulteriori differenti incarichi fu complessò, e ne conseguì la loro piena defunzionalizzazione. Il totale abbandono degli ultimi decenni ha portato ad un generale rapido processo di decadimento di tali strutture architettoniche, spesso ampiamente accelerato da atti vandalici e di sciacallaggio.<sup>38</sup>

Fonte: Archivio Marina Militare.

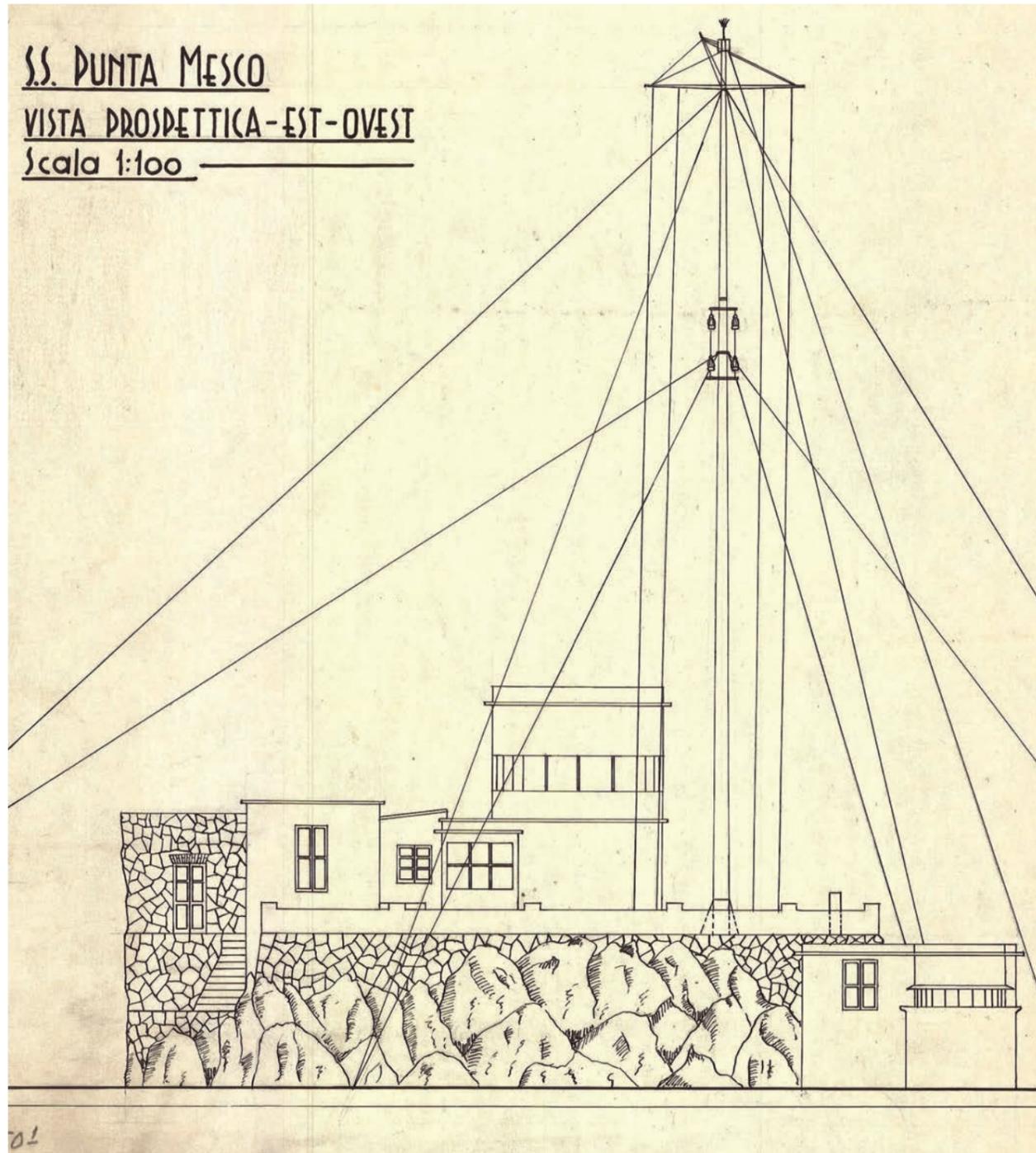
Cartografia originale della maglia di avvistamento della Marina Militare un tempo presente nella provincia della Spezia.



36 Marconi G., *Scritti di Guglielmo Marconi*, Reale Accademia d'Italia, Roma, 1941,

37 Nanni G., Guglielmo Marconi l'inventore della radio, *Rivista del gruppo di ricerca storica "10 righe"*, Anno 1 Numero 1, 1999, p.88.

38 <https://www.telegrafiduesicilie.it/i-semafori-e-la-telegrafia-elettrica-.html> (25/06/2024).

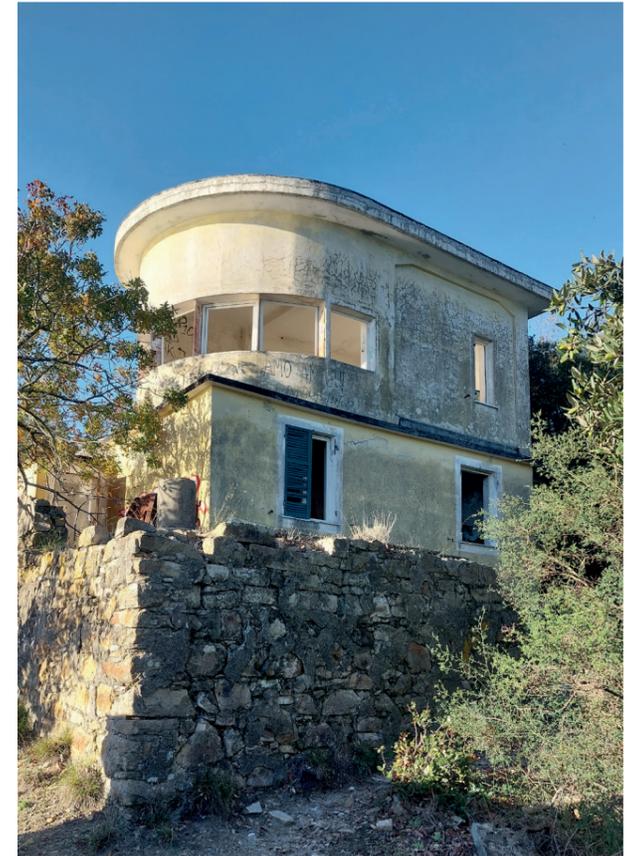


Prospetto Sud del Semaforo Militare di Punta Mesco in un disegno originale della Marina Militare del XX secolo. Ancora presente l'albero di segnalazione, oggi rimosso, sul quale venivano issate le bandiere segnaletiche usate per trasmettere i messaggi. Fonte: Archivio Marina Militare.

#### 4.5.5 - Lo stato di fatto del Semaforo del Mesco

Il complesso semaforico di Punta Mesco è composto da diverse strutture distinte: un edificio principali su due livelli, uno minore di un singolo piano in alzato ed un bunker.

Il corpo principale ha un piano inferiore di forma prevalentemente rettangolare, che presenta, però, una copertura piana superiore non omogena (scomposta su differenti altezze per via delle disparità fra i soffitti dei locali interni) che crea una grande terrazza affacciata sul mare. Uno stretto passaggio rialzato connette il livello del terreno a questo tetto calpestabile, dal quale si accede al piano superiore del fabbricato, composto da una camera con il lato fronte mare di forma semicircolare e finestrato per tutta la sua lunghezza. Questa un tempo era, infatti, la "stanza del telegrafo", ovvero il locale adibito alla trasmissione dei segnali. Quest'ultimi venivano inviati orientando la strumentazione, posta su una base rotante al centro della stanza, in direzione del natante destinatario del segnale o di una seconda stazione sulla terraferma. Il piano inferiore invece, composto da sette diversi locali, accoglieva le funzioni connesse alla vita quotidiana degli impiegati semaforisti che vivevano in questa struttura per lunghi periodi. Con estrema probabilità possiamo affermare che vi fossero locali destinati a camere da letto, una cucina con annessi spazi conviviali e dei bagni.



Vista da Sud-Est del corpo principale del Semaforo Militare. Foto dell'autore, 2024.

Vista del prospetto Ovest della "stanza del telegrafo".

Foto dell'autore, 2024.





Foto dell'autore, 2024. La copertura dell'edificio minore vista mare.

L'edificio minore è posto ad una quota inferiore ed è diviso in due locali distinti. Anche questo dispone di una porzione di facciata lato mare curva, ma, vista anche la dimensione ridotta delle aperture di questa struttura, piuttosto che una seconda "stanza del telegrafo", si può ipotizzare che questo spazio potesse ospitare ulteriori strumentazioni, oppure essere la dimora del capo-semaforista (ruolo che spesso prevedeva un alloggio indipendente).

Foto dell'autore, 2024.

Il prospetto Est dell'edificio minore del Semaforo con la parete curva fronte mare. A sud della struttura è situata un'antenna radio oggi in disuso.



A fianco del corpo principale, e alla medesima quota del pian terreno, sorge un bunker composto da due ambienti fra loro connessi. Il maggiore, con la sua pianta rettangolare, dispone di un soffitto voltato a botte e di una doppia apertura su uno dei due lati maggiori. Visto anche il notevole spessore delle sue murature in pietra mista a calcestruzzo aveva indubbiamente la funzione di proteggere da eventuali bombardamenti aerei e navali gli operatori del semaforo. L'ambiente più piccolo è, invece, di forma scatolare e costruito con esigui muri in mattoni, facendo pensare ad un suo utilizzo come deposito di munizioni o di altre risorse. L'intera struttura del bunker è costruita sopra un terrazzamento ricavato e sorretto grazie alla realizzazione di un muro controterra in calcestruzzo armato. Proprio al di sotto dei resti del rudere della chiesa la parete controterra si allarga e permette la realizzazione di due spazi interrati ricavati nell'intercapedine fra il muro e il normale dislivello del terreno, nei quali scendere tramite delle scale in tondini d'acciaio coperte da due botole (anch'esse in acciaio). Questi spazi potrebbero aver avuto in passato la duplice funzione di protezione da attacchi nemici, oltre che quella di locali di magazzino e di contenimento delle cisterne per la raccolta e l'accumulo di acqua piovana.



Vista delle botole che portano agli spazi interrati dove probabilmente un tempo venivano conservati munizioni, cibo e riserve d'acqua. Foto dell'autore, 2024.

Vista dell'entrata principale del bunker adiacente al piano terra del Semaforo Militare.

Foto dell'autore, 2024.





La vista attraverso le finestre a nastro fronte mare dall'interno della "stanza del telegrafo" al piano superiore.

Foto dell'autore, 2024.

#### 4.5.6 - I tentativi di rivalorizzazione

Nonostante il degrado dovuto all'abbandono, la struttura conserva ancora in buono stato la sua architettura originaria e, vista la sua posizione strategica lungo il sentiero SVA, è una meta per gli escursionisti che dalla terrazza calpestabile possono godere della meravigliosa vista sull'intera costa delle Cinque Terre e oltre fino all'Isola Palmaria. Il FAI già dal 2013 ha proposto più volte (finora senza successo) interventi di recupero e di valorizzazione per questo sito, al fine sia di preservare il patrimonio storico, sia di promuovere un turismo sostenibile realizzando un nuovo punto d'accoglienza.<sup>39</sup> Infatti, è indubbio che il Semaforo Militare di Punta Mesco rappresenti un'importante testimonianza del passato militare e marittimo della regione. Proprio per questo un suo prossimo recupero non solo potrebbe preservare una parte significativa della storia locale, ma potrebbe anche contribuire ad una più ampia valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle Cinque Terre.



Foto dell'autore, 2024.

Vista interna di uno dei locali con evidenti segni di degrado situato al piano terra della struttura principale

39 <https://www.levantenews.it/2013/01/05/archivio-levanto-il-fai-interessato-al-semaforo-di-punta-mesco/> (25/06/2024).

#### 4.6 - Il progetto "Valore Paese Italia Fari"

Valore Paese Italia è un progetto promosso dall'Agenzia del Demanio con Mibact, Enit, Difesa Servizi SpA e i partner istituzionali. L'iniziativa mira a recuperare e valorizzare il patrimonio pubblico combinando turismo, cultura, ambiente e mobilità dolce, attraverso la sinergia di tutte le istituzioni coinvolte, organizzando progetti a rete che lavorino in cooperazione alla rinascita del settore turistico italiano. Queste attività di valorizzazione si sviluppano e si articolano intorno ad un tema distintivo che caratterizza la rete, conferendo loro un'identità riconoscibile. Tutte le iniziative in corso, unificate sotto il progetto generale di "Valore Paese Italia" (VPI), sono quindi organizzate in diverse "reti", le quali racchiudono un insieme (che condivide omologhi aspetti) di beni immobili, territori e partecipanti. Al momento, le reti attive e avviate includono:

- fari, torri ed edifici costieri;
- cammini e percorsi;
- dimore;
- forti e fortificazioni;
- borghi e aree interne;
- turismo accessibile;
- enti del terzo settore.<sup>40</sup>

Nel particolare il "Progetto VPI Dimore" è volto a rafforzare l'offerta culturale e la competitività del paese, attraverso la leva del turismo sostenibile, secondo una strategia di valorizzazione del patrimonio storico italiano finalizzata all'integrazione di più settori, fra i quali turismo, arte e cultura, sviluppo economico e coesione territoriale. Seguendo il modello dei "Paradores" in Spagna e delle "Pousadas" in Portogallo, "DIMORE" è destinato ad essere una rete di strutture ricettive e culturali diffuse in tutta Italia, da realizzare in edifici di grande valore storico e artistico e in siti di valore ambientale e paesaggistico. L'obiettivo è quello di promuovere l'eccellenza italiana, rafforzare l'offerta turistico-culturale e incentivare lo sviluppo dei territori attraverso virtuose modalità di partenariato pubblico-privato.



Esiste anche un progetto a rete denominato "Progetto Valore Italia- Fari, torri ed edifici costieri", specificamente pensato per il recupero di questa tipologia di strutture. Questi progetti si basano su esperienze internazionali già sviluppate, non solo in Europa, ma anche negli Stati Uniti, Canada e Australia, dove i fari sono stati trasformati in strutture turistiche. L'obiettivo è quello di creare nuove sistemazioni sostenendo una tipologia di "lighthouse accommodation" innovativa in Italia.<sup>41</sup> L'iniziativa è stata per la prima volta promossa nel 2015 dall'Agenzia del Demanio e dal Ministero della Difesa, attraverso la "Difesa Servizi Spa", per restituire all'uso dei cittadini fari e beni di difesa di proprietà dello Stato. L'iniziativa ha concluso la sua quarta edizione nel 2021 dopo il successo dei tre precedenti bandi di gara in cui 24 fari, torri ed edifici costieri sono stati assegnati in concessione a privati per riportarli a nuova vita. Il progetto nasce con l'obiettivo di valorizzare questi punti di riferimento territoriali che, pur mantenendo talvolta l'originaria funzione di segnalamento marittimo, possono trovare nuovi utilizzi come siti per iniziative imprenditoriali legate all'ospitalità e al turismo. Si tratta di un'iniziativa strategica che, non solo consente allo Stato di garantire la tutela e il recupero di questi "gioielli del mare", ma offre anche un'opportunità concreta di sviluppo di innovative imprese capaci di generare un significativo ritorno economico e sociale per il territorio circostante.<sup>42</sup> È, però, necessario che questi progetti porgano una delicata attenzione alla loro relazione con il paesaggio in cui si insediano, alle identità locali e alla protezione dell'ecosistema ambientale, che in questo particolare tipo di contesti (coinvolgendo alcune delle più straordinarie aree costiere) deve essere in grado di conciliare la loro bellezza alla contemporanea fragilità.<sup>43</sup>

Un ulteriore progetto "a rete" VPI dell'Agenzia del Demanio (promosso da MiBACT e Mit) è quello "Cammini e Percorsi" nato nel 2017. Questo ha l'obiettivo di avviare iniziative congiunte per la tutela e il riutilizzo sia del patrimonio caratteristico della tradizione locale (masserie, rifugi, piccole stazioni, case cantoniere, ecc.), sia di beni culturali di pregio (monasteri, castelli e ville). L'intento è recuperare manufatti pubblici lungo sentieri, percorsi ciclopedonali e itinerari storico-religiosi, trasformandoli in ostelli, piccoli hotel, punti di ristoro, ecc., utili a pellegrini, turisti, escursionisti e ciclisti.<sup>44</sup>

40 [https://www.agenziademano.it/it/in-evidenza/valorepaeseitaliabandi/\(25/06/2024\).](https://www.agenziademano.it/it/in-evidenza/valorepaeseitaliabandi/(25/06/2024).)

41 [https://www.agenziademano.it/export/sites/demanio/download/sala\\_stampa\\_2/Presentazione\\_Evento\\_Palermo\\_11\\_06\\_2015.pdf](https://www.agenziademano.it/export/sites/demanio/download/sala_stampa_2/Presentazione_Evento_Palermo_11_06_2015.pdf) (25/06/2024).

42 <https://www.difesaservizi.it/risorse-immobiliari/fari> (25/06/2024).

43 [https://www.agenziademano.it/export/sites/demanio/download/sala\\_stampa\\_2/Presentazione\\_Evento\\_Palermo\\_11\\_06\\_2015.pdf](https://www.agenziademano.it/export/sites/demanio/download/sala_stampa_2/Presentazione_Evento_Palermo_11_06_2015.pdf) (25/06/2024).

44 <https://www.agenziademano.it/opencms/it/notizia/Valore-Paese-CAMMINI-e-PERCORSI-parte-la-consultazione-pubblica-online> (25/06/2024).

## Capitolo 05

# Progetto di riuso dell'area del semaforo

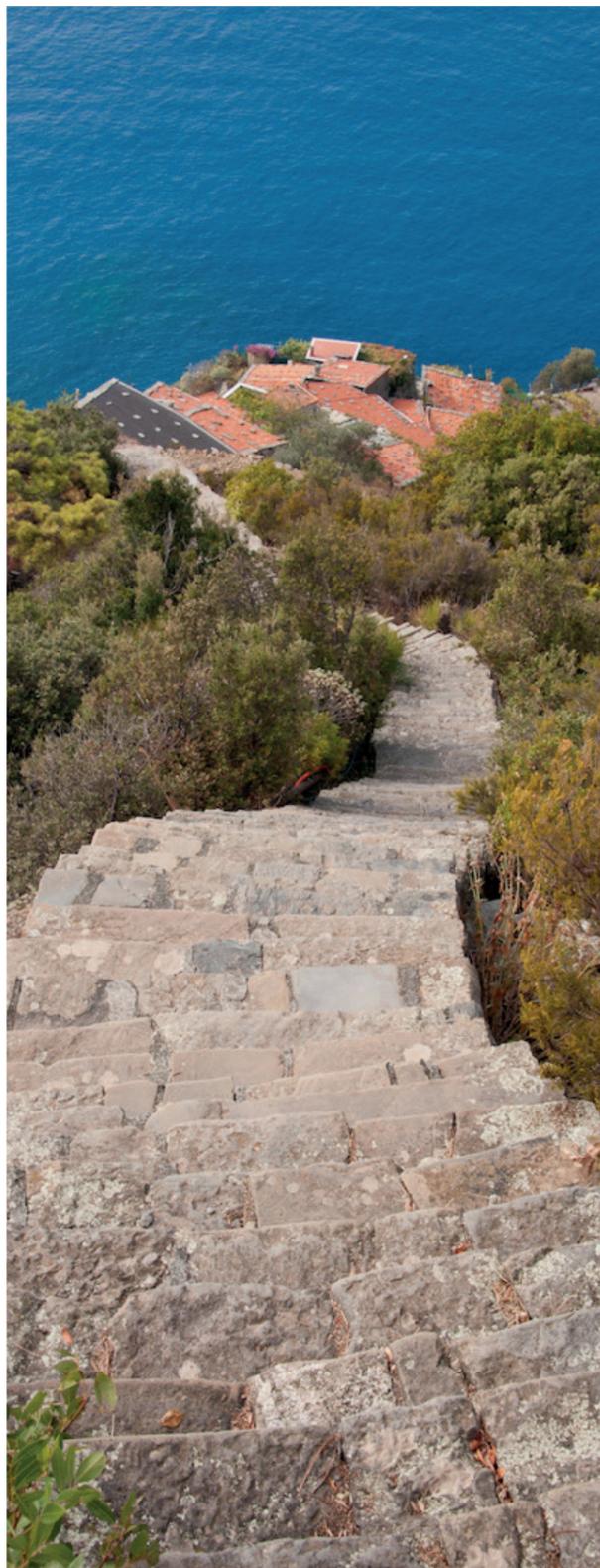
## 5.1 - Una innovativa rete diffusa di strutture ricettive

La mitigazione delle problematiche relative alla gestione dei flussi turistici all'interno del Parco Nazionale delle Cinque Terre, come già evidenziato in precedenza all'interno di questa ricerca di tesi, richiede l'elaborazione di un piano integrato di interventi e politiche che spazino trasversalmente dalla scala sociale a quella economica. I risultati delle analisi tecniche realizzate negli ultimi anni hanno dimostrato come sia necessario incentivare la destagionalizzazione del turismo, tentando di distribuire più equamente gli arrivi anche nei mesi da novembre a marzo, quando i numeri crollano arrivando a quasi solo il 10 % di quelli dell'alta stagione. Oltre alla distribuzione temporale dei visitatori, anche quella spaziale è stata ritenuta essenziale per il futuro del settore turistico della zona. Infatti, le aree considerate sotto effettivo fenomeno di "overtourism" sono quelle dei cinque principali paesi costieri, i quali occupano, però, solo il 3% dell'intero Parco.

Tuttavia, questo territorio comprende una serie di piccoli borghi, nuclei storici ed edifici sparsi collocati nelle zone alte del crinale montuoso che, se comparati con i volumi complessivi del turismo sulla costa, sono rimasti praticamente scervi dalle dinamiche di "turistificazione". Queste zone, anch'esse di elevato pregio storico, naturalistico e culturale, hanno mantenuto le loro caratteristiche tradizionali pressoché inalterate e oggi possono rappresentare una risorsa per la decentralizzazione dei flussi.

Allo stesso tempo, il turismo lento e sostenibile offre a questi borghi, che sorgono lungo gli antichi sentieri, un grande potenziale per un loro rilancio economico e sociale. Infatti, a differenza dei cinque famosi paesi, questi insediamenti anche per via della loro spesso complessa accessibilità, si trovano oggi in uno stato di lento declino e di abbandono. Infatti, se si percorre la fitta rete sentieristica del Parco è facile notare, immersi in un ambiente paesaggistico unico, diffusi esempi di patrimonio edilizio, specialmente rurale, dismessi e degradato. Sebbene si stia avviando, anche come conseguenza di logiche speculative e privatistiche, una progressiva riscoperta e rivalorizzazione di questi luoghi, se si vuole davvero stimolare e promuovere l'ecoturismo sul territorio è necessario avviare un progetto sistemico ad area vasta di servizi mirati a questa particolare nicchia turistica.

Il Parco, perseguendo la sua visione mirata alla conservazione delle risorse naturali ed umane, deve essere consapevole dell'importanza e delle opportunità offerte, nel lungo periodo, dalla creazione di servizi e attività capaci di attrarre una fetta di mercato in rapida e costante crescita. L'ecoturista, infatti, cosciente del proprio impatto ambientale, si distingue da altre categorie di visitatori per soggiorni mediamente più lunghi, in periodi spesso fuori l'alta stagione e che hanno ricadute economiche sul territorio maggiori e meglio distribuite.



La ripida scalinata che porta al nucleo oramai disabitato di Monesteroli.  
Fonte: <https://www.fnestresullarte.info/>



Il paese di Volastra situato sulla cresta dei monti alle spalle delle Cinque Terre raggiungibile tramite il sentiero 506. Fonte: <https://www.parks.it>



L'antico borgo a mezzacosta di San Bernardino lungo il sentiero 507. Fonte: <https://www.laspeziamagazine.it>



Schiara a picco sul mare e attraversato dal sentiero 504. Sullo sfondo lo scoglio Ferale. Fonte: <https://tr.wikiloc.com>

### 5.1.1 - Proposta d'intervento

L'attività che viene proposta per promuovere il turismo sostenibile nel territorio è la realizzazione di una rete di strutture ricettive e punti di ristoro lungo i sentieri del Parco tramite il recupero e la rifunzionalizzazione capillare del patrimonio edilizio in stato di abbandono e degrado. Questa nuovo sistema di servizi, oltre che alla valorizzazione di un ambiente paesaggistico unico, migliorerebbe l'offerta turistica esistente e promuoverebbe i principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, sanciti dalla partecipazione alla CETS. Inoltre, questa azione potrebbe essere inserita all'interno del "Piano di Azione" quinquennale della "Carta Europea del Turismo Sostenibile" e beneficiare di finanziamenti per la sua attuazione, vista anche la sua piena convergenza con gli obiettivi 8.9 (crescita economica inclusiva e sostenibile) e 12.b (consumo e produzione sostenibile) dei "SDGs".

Per valutare i siti più appropriati per la realizzazione degli interventi mirati al restauro e alla rivalorizzazione di queste strutture storiche a fini ricettivi è stato eseguito uno studio che ha avuto come obiettivo la lettura del sistema insediativo, del sistema delle connessioni, dei servizi e dei caratteri ambientali del territorio del Parco Nazionale delle Cinque Terre e delle zone limitrofe.

Di seguito sono riportate e descritte le principali fasi di lavoro:

#### Fase 1: lettura del sistema insediativo

La prima fase è consistita nella mappatura degli edifici presenti sul territorio che sono stati rappresentati con campitura nera. Successivamente i piccoli borghi, i sistemi di edificato isolato e i diversi nuclei dell'entroterra sono stati evidenziati con delle circonferenze più chiare.

#### Fase 2: lettura del sistema delle connessioni

La rete stradale (suddivisa in carrabile e a destinazione mista), quella sentieristica e la linea ferroviaria sono state rilevate in modo da rendere evidenti le possibili modalità di accesso a tutte le aree del Parco. In particolar modo è stata riportata la nomenclatura dei sentieri e sono stati messi in risalto i principali percorsi dell'"Alta Via Cinque Terre" e il "Sentiero Verde-Azzurro".

#### Fase 3: Ricerca dei siti di particolare interesse.

Integrando ricerche online e manuali turistici sono stati cerchiati in rosso i siti di interesse storico, culturale, artistico e naturale all'interno del Parco e nelle sue vicinanze. Inoltre, i santuari sono stati segnalati con un apposito simbolo per via della loro storica importanza come mete di pellegrinaggio dell'antica "Via dei Santuari", un percorso a mezza costa che percorre il Parco per tutta la sua lunghezza e unisce i molti santuari posti sulle alture.

#### Fase 4: mappatura delle attività ricettive e ristorative.

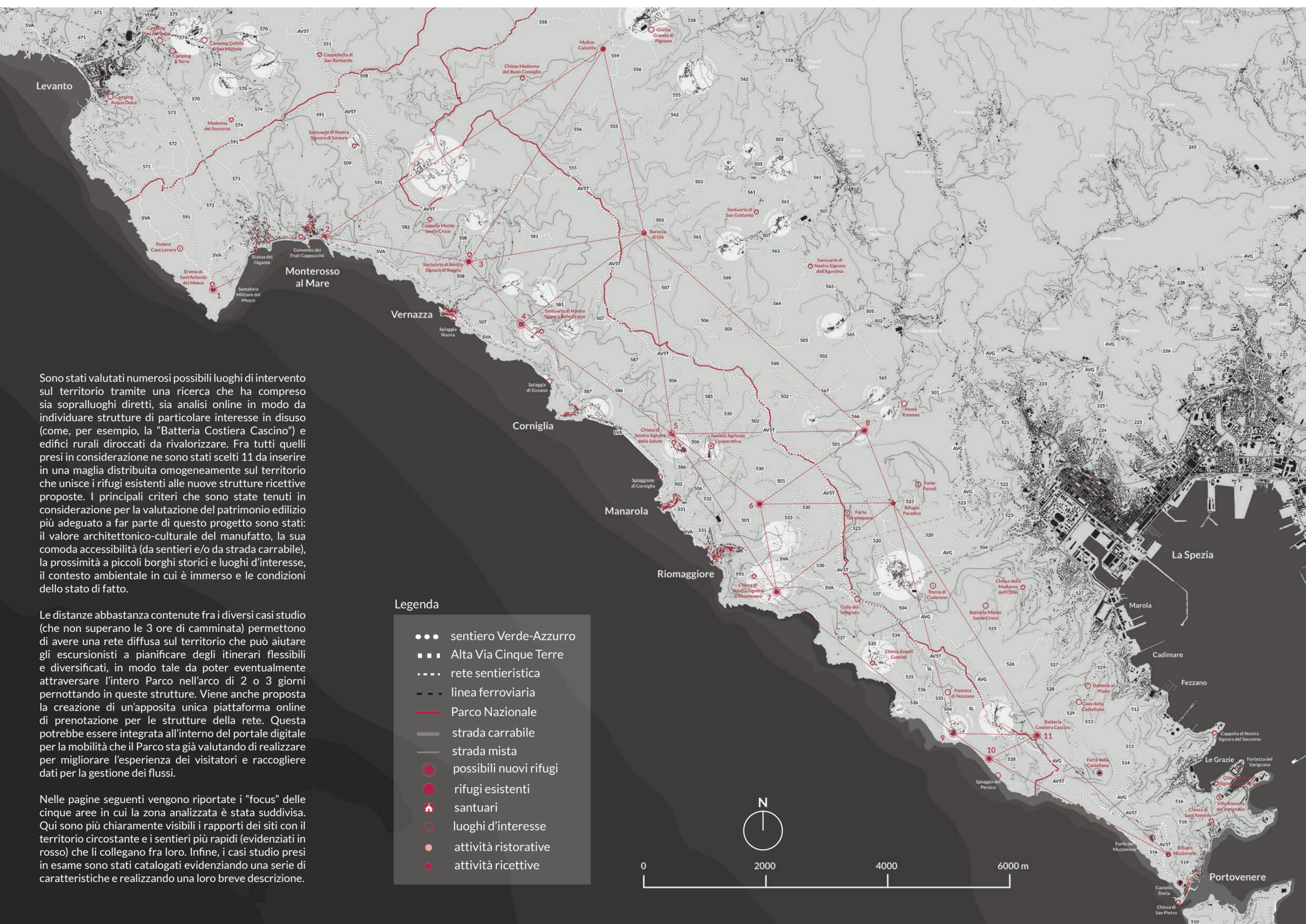
Utilizzando i dati forniti dal geoportale della Regione Liguria sulle strutture di ricettività turistica e integrandoli con quelli ricavati da "Google Maps" è stata realizzata una mappatura delle attività ricettive tradizionali (alberghi, ostelli, ecc.) e delle strutture di "sharing economy", oltre che di quelle ristorative.

Una volta terminate queste prime fasi di mappatura si è potuto constatare come l'area del sito UNESCO e delle Cinque Terre segue la tendenza di molti territori del litorale a forte vocazione turistica, nei quali il sistema dei servizi è prevalentemente concentrato nei borghi costieri.

Infatti, i luoghi di pernottamento nell'entroterra sono pochi e non sufficienti a determinare un significativo spostamento dei flussi di utenza dalla linea di costa verso il territorio interno prevalentemente agricolo. Qui sono presenti soprattutto piccole aziende agricole, pochi B&B e alcuni villaggi turistici di nuova costruzione raggiungibili solo con i mezzi privati. Inoltre, nell'area analizzata sono presenti soltanto quattro rifugi (Rifugio Muzzerone, Rifugio Paradiso, la Baracca di Giò e il Mulino Calzetta) e tutti all'esterno dei confini del Parco. Queste strutture versano peraltro in cattive condizioni, sono spesso chiuse durante lunghi periodi dell'anno e sono insufficienti in un territorio che riesce già adesso ad attrarre un, comunque, cospicuo numero di escursionisti che praticano "trekking".

I sentieri del Parco frequentati dai molti escursionisti. Sullo sfondo il Promontorio di Punta Mesco. Fonte: <https://it.wikiloc.com>





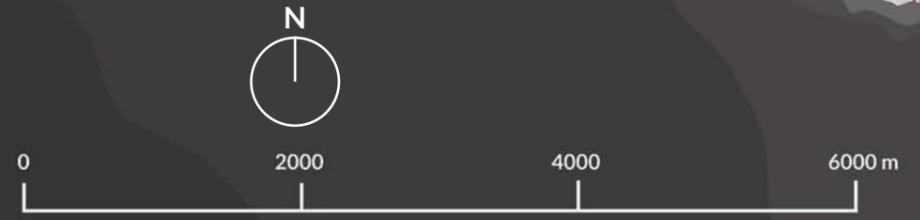
Sono stati valutati numerosi possibili luoghi di intervento sul territorio tramite una ricerca che ha compreso sia sopralluoghi diretti, sia analisi online in modo da individuare strutture di particolare interesse in disuso (come, per esempio, la “Batteria Costiera Cascino”) e edifici rurali diroccati da rivalorizzare. Fra tutti quelli presi in considerazione ne sono stati scelti 11 da inserire in una maglia distribuita omogeneamente sul territorio che unisce i rifugi esistenti alle nuove strutture ricettive proposte. I principali criteri che sono state tenuti in considerazione per la valutazione del patrimonio edilizio più adeguato a far parte di questo progetto sono stati: il valore architettonico-culturale del manufatto, la sua comoda accessibilità (da sentieri e/o da strada carrabile), la prossimità a piccoli borghi storici e luoghi d’interesse, il contesto ambientale in cui è immerso e le condizioni dello stato di fatto.

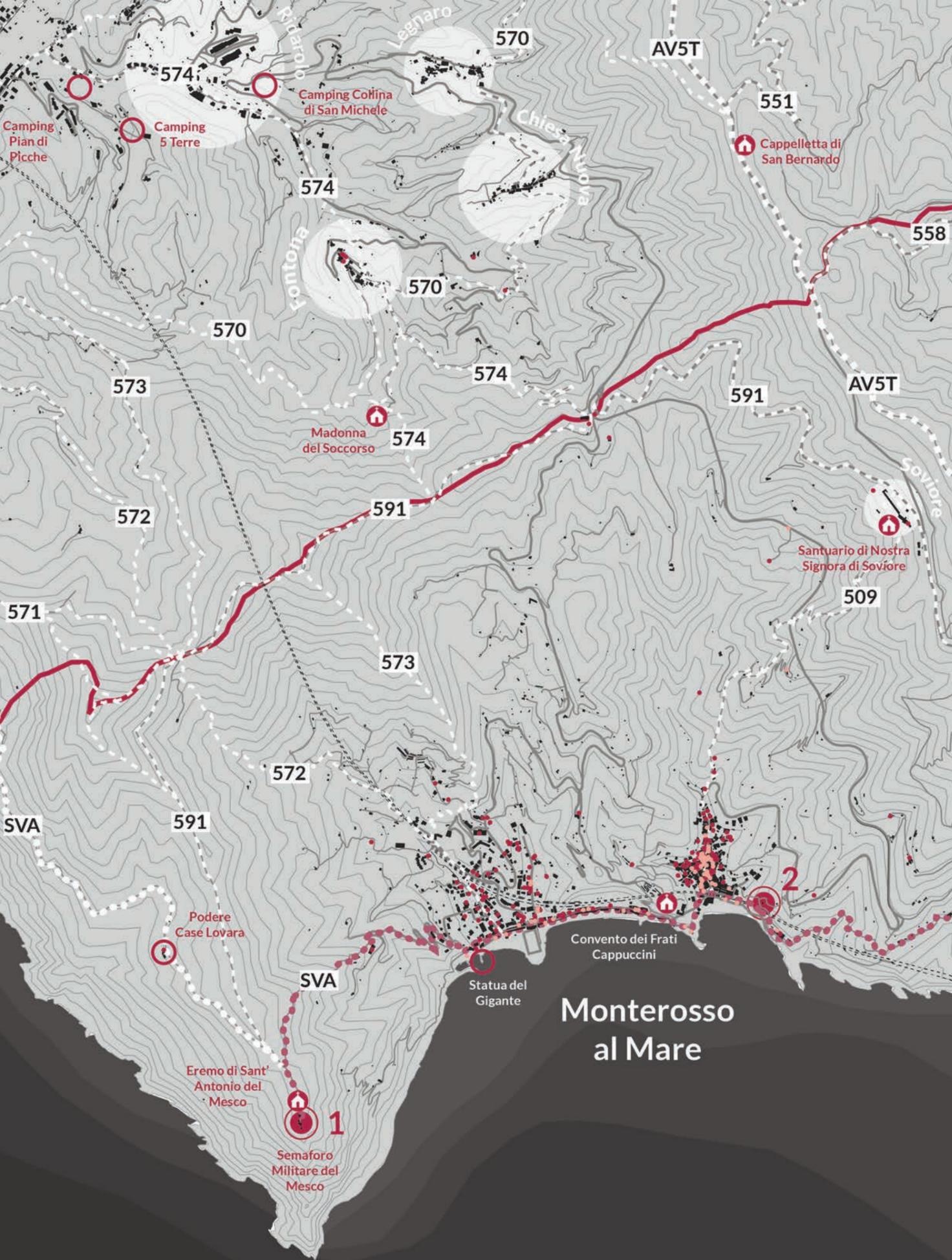
Le distanze abbastanza contenute fra i diversi casi studio (che non superano le 3 ore di camminata) permettono di avere una rete diffusa sul territorio che può aiutare gli escursionisti a pianificare degli itinerari flessibili e diversificati, in modo tale da poter eventualmente attraversare l’intero Parco nell’arco di 2 o 3 giorni pernottando in queste strutture. Viene anche proposta la creazione di un’apposita unica piattaforma online di prenotazione per le strutture della rete. Questa potrebbe essere integrata all’interno del portale digitale per la mobilità che il Parco sta già valutando di realizzare per migliorare l’esperienza dei visitatori e raccogliere dati per la gestione dei flussi.

Nelle pagine seguenti vengono riportate i “focus” delle cinque aree in cui la zona analizzata è stata suddivisa. Qui sono più chiaramente visibili i rapporti dei siti con il territorio circostante e i sentieri più rapidi (evidenziati in rosso) che li collegano fra loro. Infine, i casi studio presi in esame sono stati catalogati evidenziando una serie di caratteristiche e realizzando una loro breve descrizione.

**Legenda**

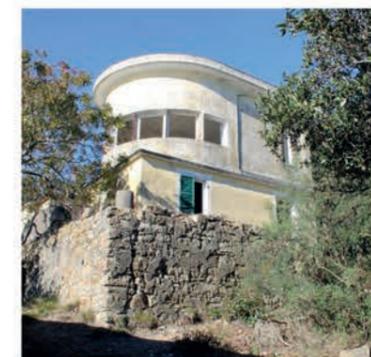
- sentiero Verde-Azzurro
- ■ ■ Alta Via Cinque Terre
- - - rete sentieristica
- - - linea ferroviaria
- strada carrabile
- strada mista
- possibili nuovi rifugi
- rifugi esistenti
- 🏠 santuari
- luoghi d’interesse
- attività ristorative
- attività ricettive





### 5.1.2 - Casi studio proposti per la nuova rete

1



Dimensione:  
**xxx mq**

Tipologia di costruzione:  
**struttura militare**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero Verde-Azzurro**

Complesso militare costruito sulla punta del Promontorio del Mesco ad inizio del '900 ed ora in stato di abbandono. Il sito è composto da un Semaforo marittimo (articolato in 2 edifici) ed un bunker. In prossimità dell'aggregato sorgono i ruderi dell'"Eremo di Sant'Antonio del Mesco": un monastero agostiniano del 1200, un tempo un utile punto di avvistamento per la difesa dalle incursioni piratesche.

2



Dimensione:  
**30 mq**

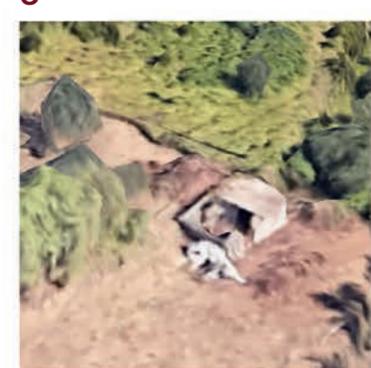
Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero Verde-Azzurro**

Un piccolo rustico con terreno di pertinenza che gode di vista aperta sul mare, su Punta Mesco e sul borgo antico di Monterosso. L'edificio è facilmente allacciabile ai servizi energetici ed idrici, ed è comodamente raggiungibile dal paese di Monterosso tramite il Sentiero Verde-Azzurro che porta a Vernazza, tramite una scala e un percorso di circa 15 minuti.

3



Dimensione:  
**45 mq**

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare completamente**

Accessibilità:  
**Sentiero 508**

Questa piccola rimessa agricola diroccata sorge circa nella metà del Sentiero 508 che da Vernazza porta all'agglomerato rurale di Drignana. Nei pressi dell'edificio è situato il "Santuario di Nostra Signora di Reggio", un'antica chiesa documentata dal 1248 (anche se il sito sembra essere stato frequentato già in epoca romana) ed oggi una delle mete che compone la "Via dei Santuari".



4



Dimensione:  
40 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 507**

Un'ex rimessa agricola su due piani da convertire in una piccola struttura ricettiva adiacente ad un caratteristico vigneto. Il rustico è vicino al piccolo abitato di San Bernardino (385 m s.l.m.) dove sorge il "Santuario di Nostra Signora delle Grazie". La chiesa del XIX secolo è costruita su una precedente cappella di origine tardo medievale e fa parte della "Via dei Santuari", famoso percorso escursionistico.

5



Dimensione:  
70 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare completamente**

Accessibilità:  
**Sentieri 506-530/strada carrabile**

Nei pressi del paese di Volastra, immerso fra gli ulivi delle Cinque Terre nelle colline che sovrastano il mare di Manarola, sorge questo rustico di due piani completamente da restaurare. Il particolare punto d'incrocio fra i sentieri 506 e 530, che attraversano il suo ampio terreno di pertinenza, e la prossimità ai servizi del vicino paese lo rendono il sito ideale per le realizzazioni di un comodo rifugio.

6



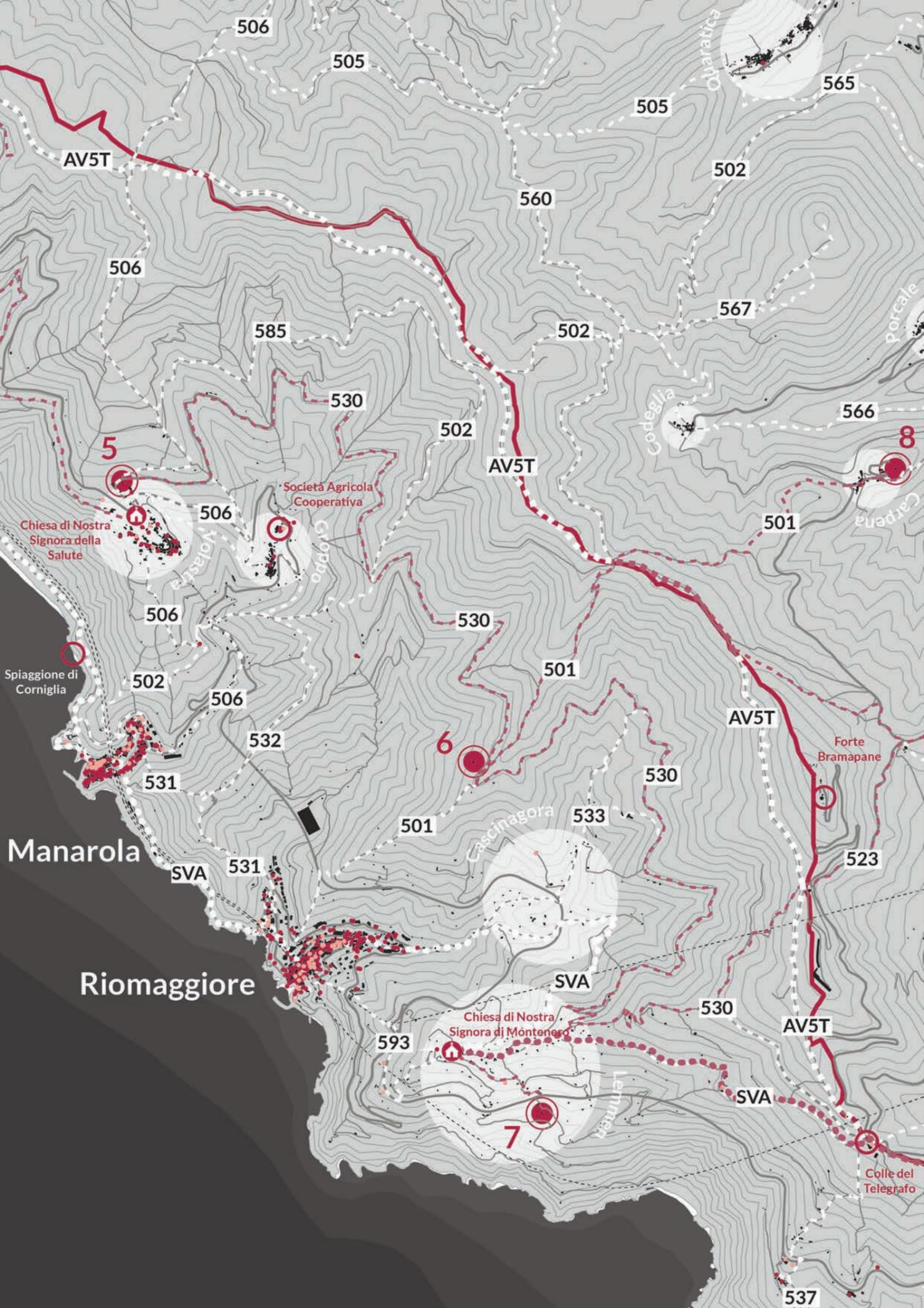
Dimensione:  
50 mq

Tipologia di costruzione:  
**seconda metà del '900**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 503/strada carrabile**

Anche se comodamente raggiungibile tramite una strada carrabile, questo moderno edificio mai complicato è situato in una zona isolata al di sopra del comune di Riomaggiore. L'edificio si sviluppa su due piani e gode, grazie alla sua posizione rialzata, di una ampia vista sul paesaggio Ovest delle Cinque Terre.



7



Dimensione:  
80 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 530/strada provinciale**

Il piccolo abitato di Lemmen, seppur le sue splendide vigne a picco sul mare e la sua ottima esposizione, presenta numerosi edifici rurali in stato di abbandono. Questo rustico nello specifico gode di una vista sul mare affascinante e di un terreno vignato di proprietà. Risulta strategica la prossimità al "Sentiero Verde-Azzurro" che porta alla "Chiesa di Nostra Signora di Montenero", tappa della "Via dei Santuari".

8



Dimensione:  
80 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 501**

Rustico indipendente in pietra, disposto su due livelli, attorniato da un'ampio terreno di proprietà sviluppato a terrazzamenti. L'edificio sorge a poche decine di metri dal poco conosciuto sito archeologico di Carpena, dal quale sono emersi reperti di differenti periodi storici che vanno dai più antichi dell'Età del Bronzo, a quelli romani del II secolo a.C, fino ai ruderi del castello del XII secolo.

9



Dimensione:  
40 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

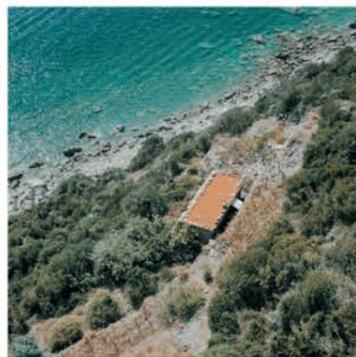
Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 504**

Un piccolo rustico diroccato nel piccolo paese di Schiara che scosteggia la scalinata del Sentiero 504, con cui, in circa venti minuti, è possibile raggiungere il mare. L'eccezionale posizione ed esposizione dell'edificio permette di godere di un magnifico panorama, apprezzabile anche dal piccolo balcone annesso e dal terreno di pertinenza a pochi passi dalla proprietà.



10



Dimensione:  
32 mq

Tipologia di costruzione:  
**edificio rurale**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**Sentiero 528**

Questa struttura rurale sorge arroccata al di sopra di una serie di terrazzamenti coltivabili che si affacciano sulla spiaggia rocciosa del Persico. Il sito è raggiungibile da una piccola strada pedonale che si dirama dal Sentiero 528, il quale parte dal paese di Campiglia (punto di snodo della rete sentieristica locale) e permette di arrivare in pochi minuti al mare sottostante.

11



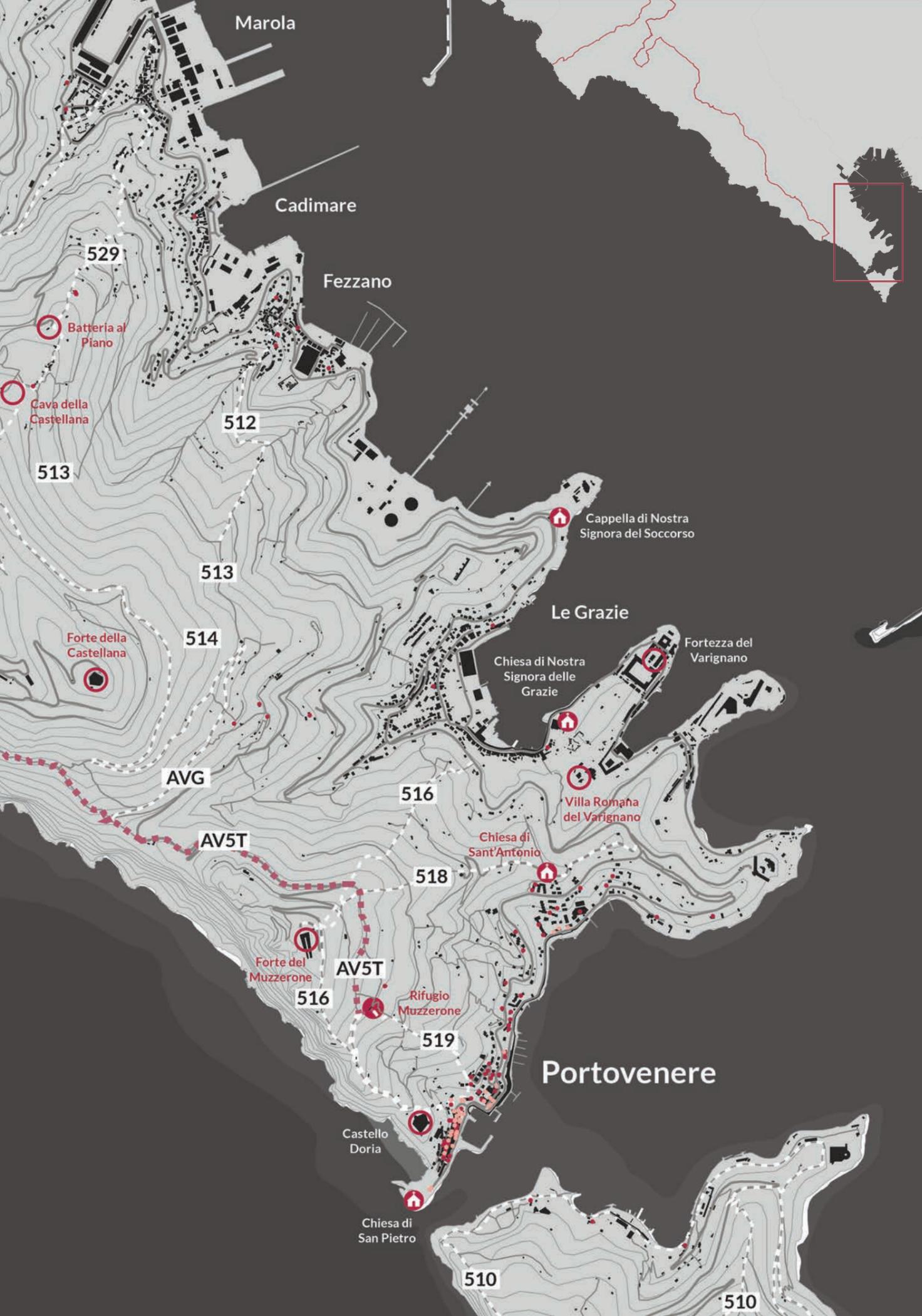
Dimensione:  
**non pervenuta**

Tipologia di costruzione:  
**struttura militare**

Stato di conservazione:  
**da ristrutturare**

Accessibilità:  
**strada provinciale**

La "Batteria Costiera Cascino", anche detta "Costarossa", è un complesso militare sparso in disuso dal termine della Seconda Guerra Mondiale situato lungo la strada che da La Spezia porta a Campiglia. Nella zona a ridosso del monte vi sono i locali interni, nei quali venivano tenuti i proiettili e tutti i materiali necessari alla batteria, mentre i locali e i dormitori del personale, quelli del corpo di guardia e altri depositi sono invece collocati più in basso.



## 5.2 - La rivalorizzazione del Semaforo del Mesco



Il Semaforo Militare di Punta Mesco è già oggi una meta per gli escursionisti che sfruttano la copertura come punto di ristoro. Foto dell'autore, 2024.



In particolare, il Semaforo Militare di Punta Mesco è stato scelto come caso studio dimostrativo capace di illustrare quale potrebbe essere un possibile intervento di recupero e conversione a fine ricettivo del patrimonio edilizio diffuso dimenticato. Infatti, seppur non sia dotato di particolare valore architettonico, la stazione semaforica è inserita all'interno di un contesto storico-ambientale di innegabile pregio.

Questo promontorio, da sempre luogo di osservazione per la protezione del litorale circostante, ospita a distanza di una decina di metri la chiesa di Sant'Antonio Abate del Mesco e il Semaforo Militare; due patrimoni culturali che, sebbene siano cronologicamente e tipologicamente molto lontani fra loro, sono entrambi capaci di comunicare e trasmettere aspetti profondi della cultura delle Cinque Terre. Se i ruderi della chiesa, come abbiamo già precedentemente evidenziato, hanno subito un intervento di restauro e di consolidamento nell'ormai lontano 1991, la struttura militare, seppur strutturalmente sia ancora inalterata, presenta segni di degrado e di vandalizzazione ancora più evidenti. Il recupero dell'intera area rappresenta quindi una duplice opportunità per rendere questo luogo una meta turistica in grado di valorizzare la storia del Parco Nazionale delle Cinque Terre e renderlo visibile nella sua interezza grazie al magnifico panorama del promontorio.

### 5.2.1- Come raggiungere il Semaforo

**1**  
Per raggiungere il semaforo militare di Punta Mesco una volta usciti dalla stazione ferroviaria di Monterosso al Mare girare a destra e percorrere il lungomare verso il moderno abitato di Fegina.

**2**  
Al termine del lungomare ci si imbatte nella maestosa statua del Gigante (o Nettuno), la quale emerge da uno sperone di roccia. La statua, realizzata nel 1910 dall'architetto Francesco Levacher e dallo scultore Arrigo Minerbi, un tempo ornava Villa Pastine sorreggendo una grande terrazza a forma di conchiglia, danneggiata nel corso della Seconda Guerra Mondiale. Alta quattordici metri e pesante 1.700 quintali, la statua del Gigante nel 1966 fu ulteriormente compromessa da una forte mareggiata e, nonostante il parziale restauro, oggi del soggetto rimane il tronco del busto privato di entrambe le braccia, del tridente, della conchiglia e di una gamba.

**3**  
Lasciandosi il mare alle spalle e superata la statua, la strada sale in direzione nord-ovest, prima lungo una scalinata e poi costeggiando una strada carrabile asfaltata.

**4**  
Arrivati in prossimità del bivio con l'Hotel Bellevue, il sentiero sale nella macchia mediterranea, tra gradini e sterrato, fino ad incontrare il sentiero SVA (Sentiero Verde-Azzurro) verso Levanto.

**5**  
Dall'ultimo tornante della strada imboccare il sentiero SVA ed entrare nel bosco di macchia mediterranea. Qui il percorso sale ripidamente alternando alti gradini e stradine sterrate con forte pendenza.

**6**  
Dopo circa 30 minuti di salita la vegetazione si apre e il sentiero si fa più dolce, raggiungendo un falsopiano che permette una pregevole vista su tutto l'arco costiero delle Cinque Terre.

**7**  
La vista di un piccolo ponte indica l'arrivo al bivio nel quale si intersecano il sentiero Verde-Azzurro con il 591 proveniente dal Santuario di Soviore e dal Termine.

**8**  
Girando a sinistra al bivio, dopo poche centinaia di metri e alcuni meravigliosi scorci, ci imbattiamo negli storici ruderi dell'eremo di Sant'Antonio del Mesco (XIII secolo d.C.) immersi in un boschetto di lecci, punto finale del sentiero.

**9**  
Solo a distanza di una decina di metri sorge il Semaforo Militare del Mesco: una torre di avvistamento della Marina Militare dei primi del '900, in stato di abbandono, a circa 313 metri s.l.m.

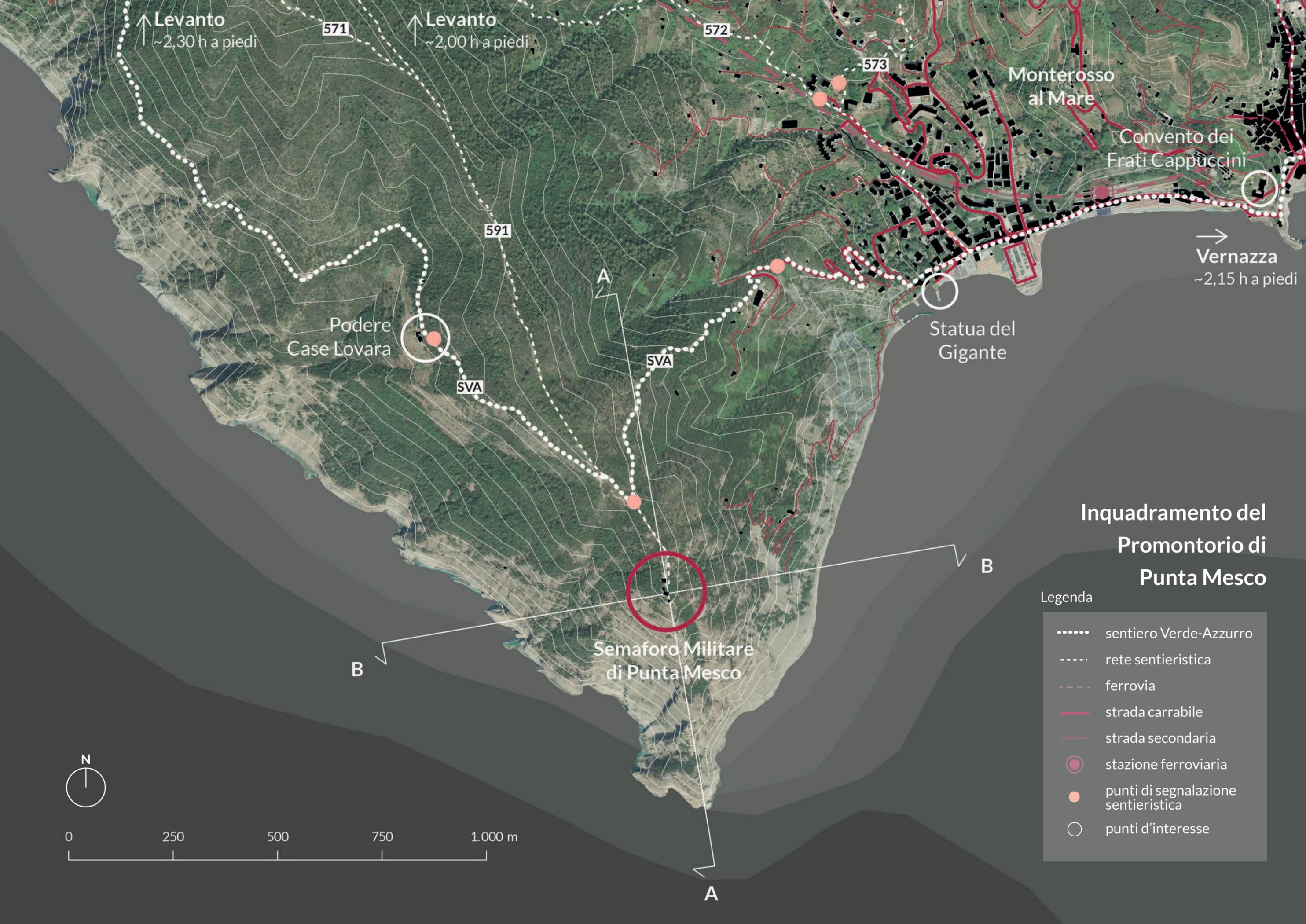
**10**  
Se si torna indietro al bivio e si continua verso Levanto si discende verso il borgo passando attraverso Podere Case Lovara, un complesso di tre fabbricati rurali con i relativi terreni circostanti recentemente rivalorizzati e convertiti in un'azienda agricola grazie ad un progetto del FAI (Fondo Ambiente Italiano). Qui i visitatori possono trovare spazi di accoglienza con la possibilità di effettuare visite e partecipare ad eventi formativi sulla storia dell'insediamento e sulla cultura e le tradizioni locali.

**11**  
Continuando il sentiero si giunge, dopo circa 2 ore di camminata, alternando tratti di discesa ad altri di risalita, alla zona di Levanto di nuova urbanizzazione, chiamata "Località Mesco".

**12**  
Da qui, proseguendo lungo la strada carrabile asfaltata di Via Mesco, si arriva in mezz'ora al borgo di Levanto.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bonati L., Guida ai Sentieri delle Cinque Terre, Edizioni Cinque Terre, La Spezia, 2021.





Levanto  
~2,30 h a piedi

Levanto  
~2,00 h a piedi

571

572

573

Monterosso  
al Mare

Convento dei  
Fratelli Cappuccini

→  
Vernazza  
~2,15 h a piedi

Podere  
Case Lovara

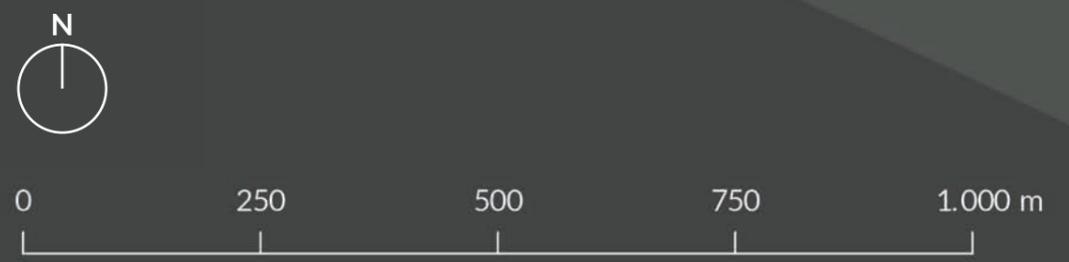
Statua del  
Gigante

Semaforo Militare  
di Punta Mesco

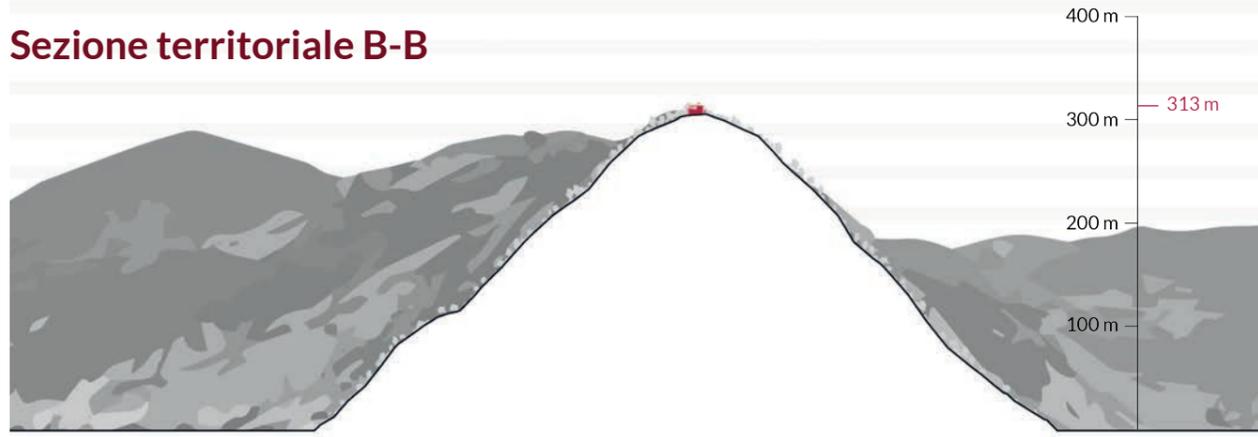
### Inquadratura del Promontorio di Punta Mesco

Legenda

- ..... sentiero Verde-Azzurro
- rete sentieristica
- - - - ferrovia
- strada carrabile
- strada secondaria
- stazione ferroviaria
- punti di segnalazione sentieristica
- punti d'interesse



### Sezione territoriale B-B



### Sezione territoriale A-A

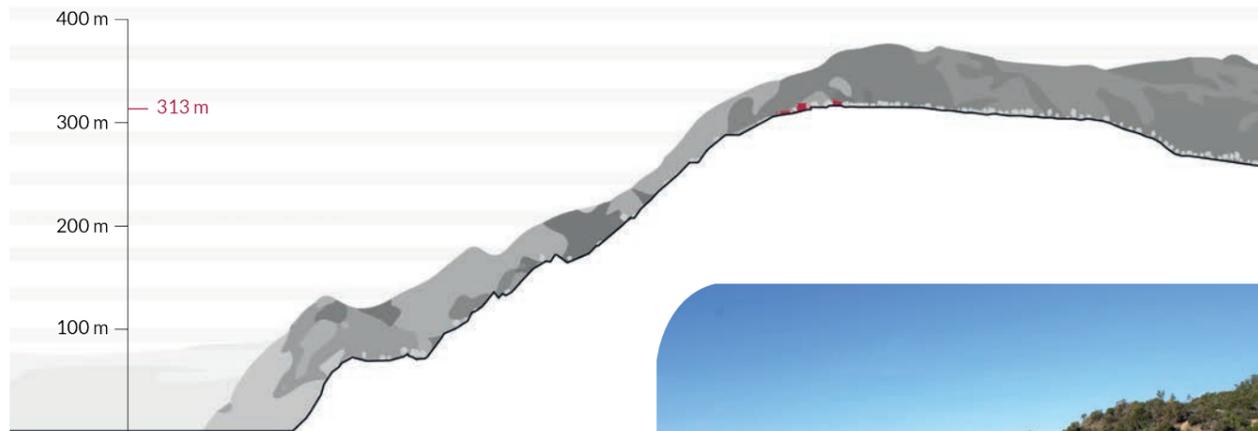
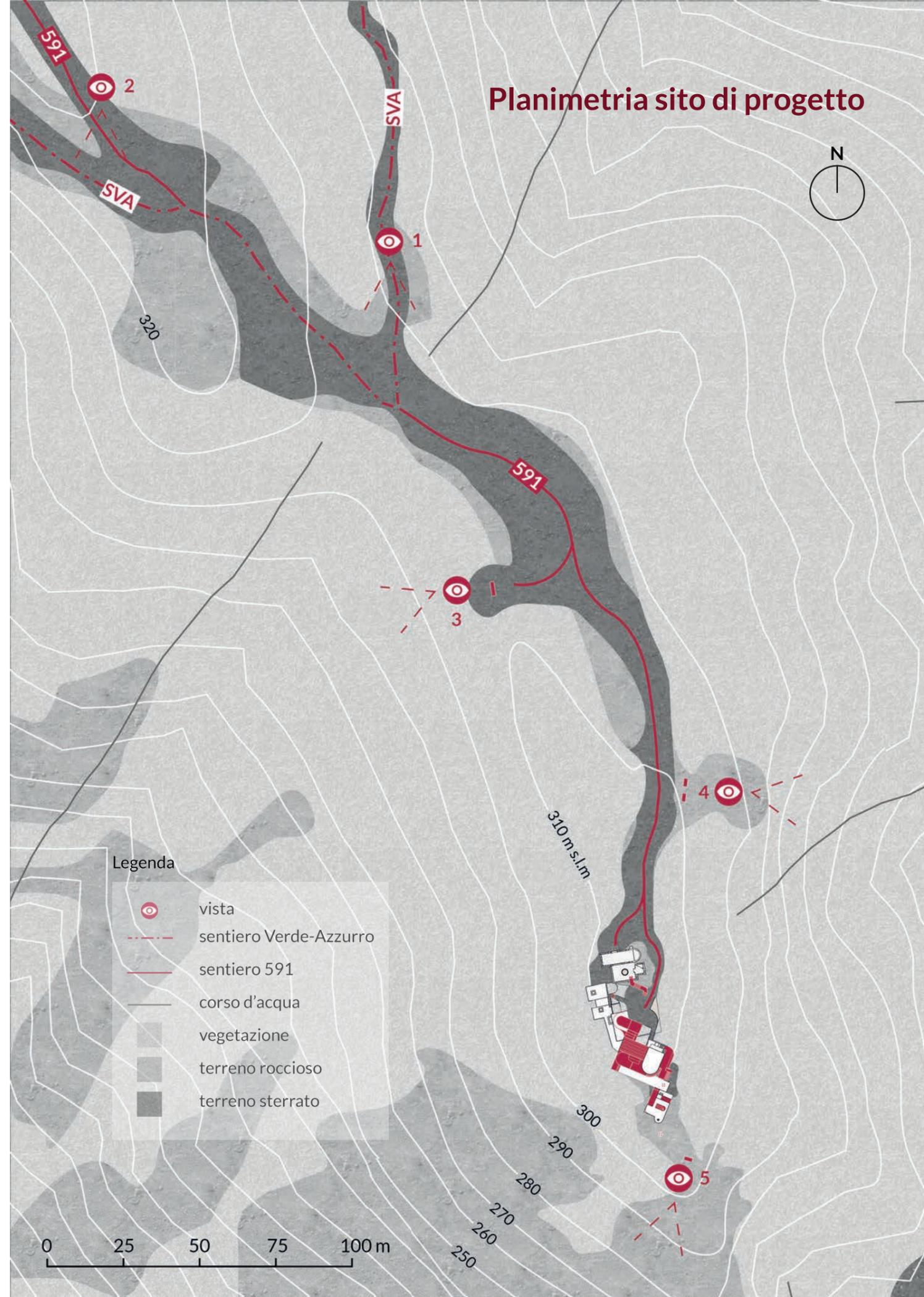


Foto dell'autore, 2024.



### Planimetria sito di progetto



#### Legenda

- vista
- sentiero Verde-Azzurro
- sentiero 591
- corso d'acqua
- vegetazione
- terreno roccioso
- terreno sterrato

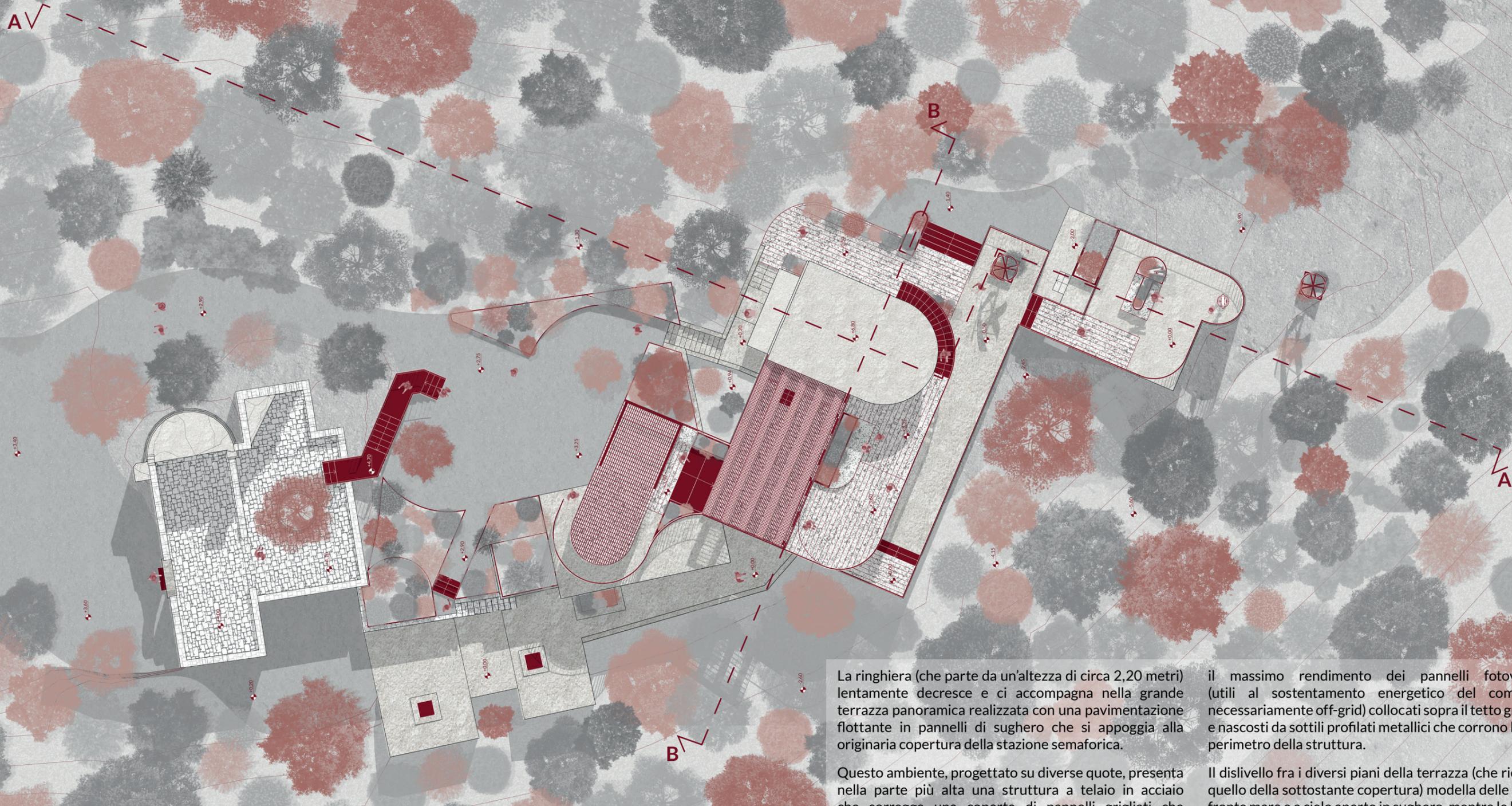


## 5.2.2 - Descrizione dell'intervento

La rivalorizzazione dell'eremo agostiniano si è limitata a interventi capaci di rendere più facilmente accessibile l'interno della chiesa e metterla in diretta comunicazione con il Semaforo adiacente. Infatti, con l'intento di creare continuità fra i due elementi, è stato aggiunto uno scalino in corten sotto l'entrata arcata della chiesa (in modo da ridurre l'attuale eccessivo dislivello dal terreno) e un intero corpo scala, nel medesimo materiale, al termine dell'ambiente meridionale. Così, il visitatore, una volta osservate e attraversate per intero le rovine, è naturalmente spinto a scendere le scale che portano nello spazio verde centrale di fronte al Semaforo. Qui sono stati inseriti degli orti rialzati fuori terra che modellano lo spazio e danno dimostrazione di alcune delle specie floreali autoctone del promontorio. La ginestra e l'euphorbia spinosa, le centauree, il timo, l'elicriso e il dauco marino sono alcune delle piante inserite all'interno di queste grandi fioriere in corten organizzate su differenti quote.

Frontalmente alla scalinata è stato inserito un nuovo volume leggero che, per le sue forme curvilinee, richiama la "stanza del telegrafo" al piano superiore del semaforo. Questa struttura, realizzata con grigliati elettrosaldati zincati e pannelli di sughero, è composta da un ambiente completamente aperto che ha la funzione di spazio di entrata e di sosta. La copertura in griglia fornisce ombreggiatura alle sedute sottostanti (anch'esse rivestite in sughero) e un pannello informativo aiuta i visitatori ad orientarsi fra i sentieri del Parco e a scoprire la storia del complesso militare. La restante parte della struttura (completamente opaca) è rivestita internamente da pannelli in sughero ancorati tramite dei rivetti al grigliato e ospita dei servizi igienici pubblici. L'entrata è situata nella parete curva opposta all'ambiente d'ingresso e si raggiunge proseguendo per un corridoio della medesima forma delimitato da un parapetto formato da strette lamelle verticali.

# Planimetria generale



La ringhiera (che parte da un'altezza di circa 2,20 metri) lentamente decresce e ci accompagna nella grande terrazza panoramica realizzata con una pavimentazione flottante in pannelli di sughero che si appoggia alla originaria copertura della stazione semaforica.

Questo ambiente, progettato su diverse quote, presenta nella parte più alta una struttura a telaio in acciaio che sorregge una coperta di pannelli grigliati che ombreggia i due grandi tavoli da pranzo sottostanti. L'ottimo orientamento verso Sud dell'edificio permette

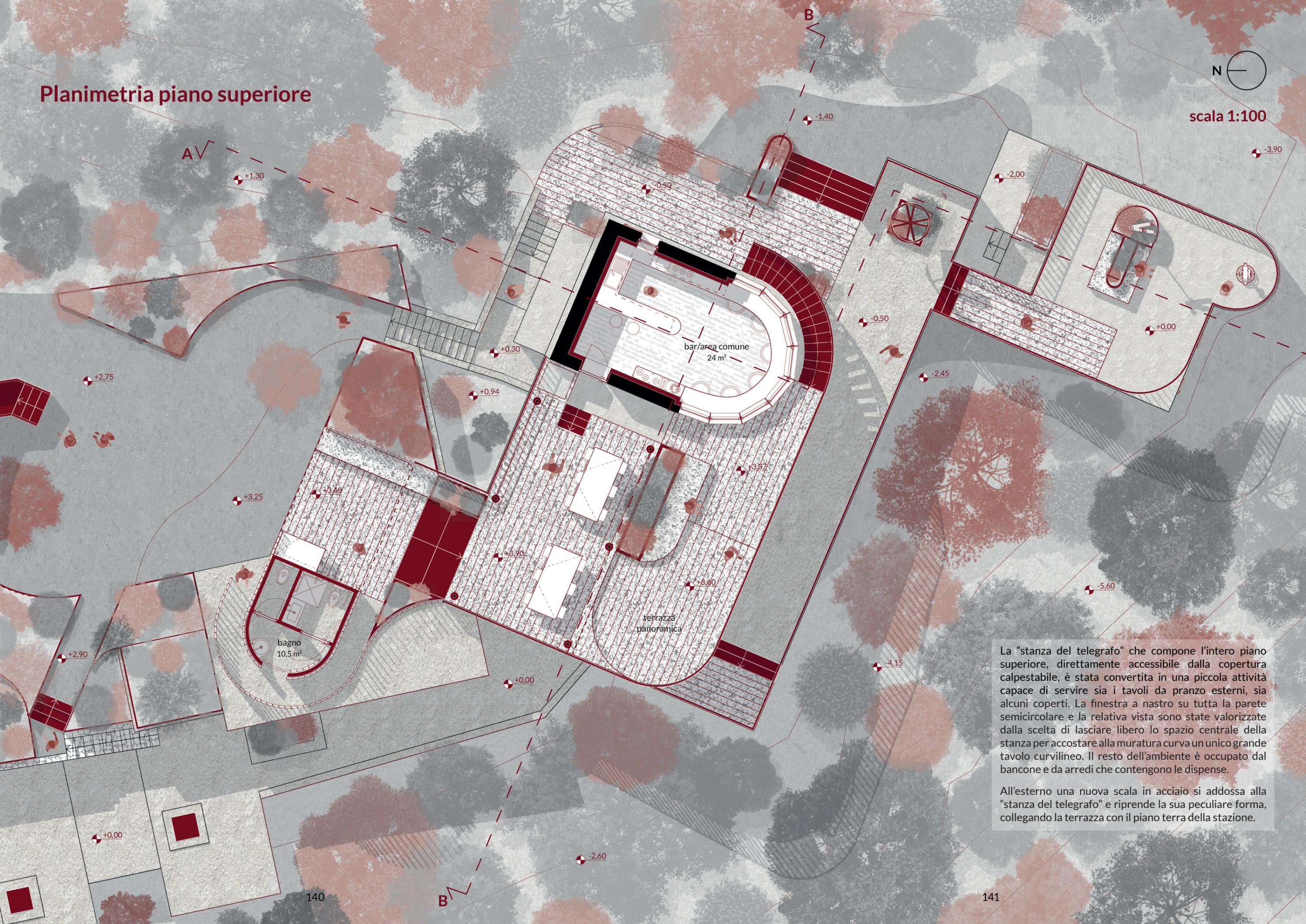
il massimo rendimento dei pannelli fotovoltaici (utili al sostentamento energetico del complesso necessariamente off-grid) collocati sopra il tetto grigliato e nascosti da sottili profilati metallici che corrono lungo il perimetro della struttura.

Il dislivello fra i diversi piani della terrazza (che richiama quello della sottostante copertura) modella delle sedute fronte mare e a cielo aperto in sughero, mentre le lamelle strette e profonde del parapetto evidenziano le forme sinuose dell'intervento.

# Planimetria piano superiore



scala 1:100

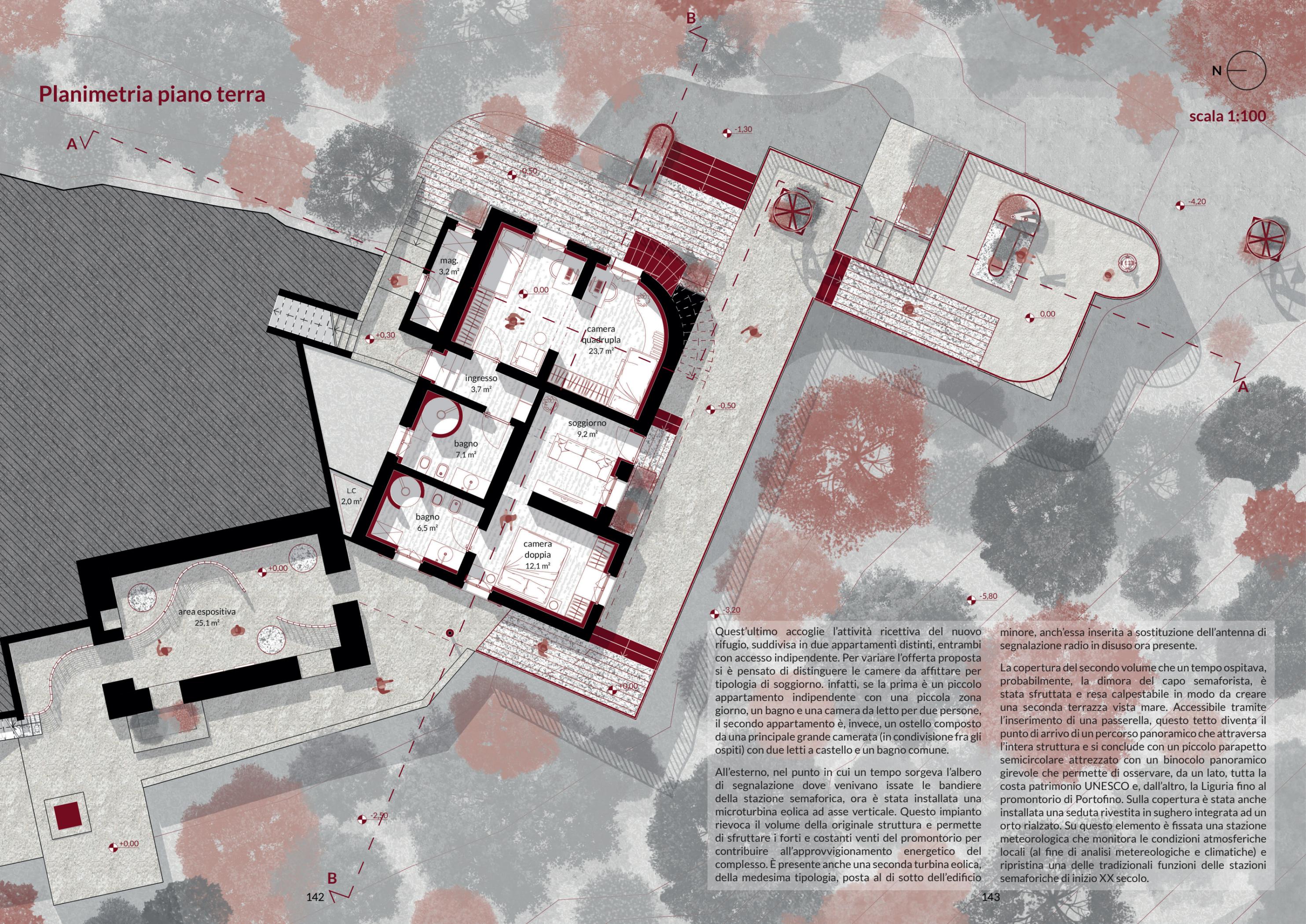


La "stanza del telegrafo" che compone l'intero piano superiore, direttamente accessibile dalla copertura calpestabile, è stata convertita in una piccola attività capace di servire sia i tavoli da pranzo esterni, sia alcuni coperti. La finestra a nastro su tutta la parete semicircolare e la relativa vista sono state valorizzate dalla scelta di lasciare libero lo spazio centrale della stanza per accostare alla muratura curva un unico grande tavolo curvilineo. Il resto dell'ambiente è occupato dal bancone e da arredi che contengono le dispense.

All'esterno una nuova scala in acciaio si addossa alla "stanza del telegrafo" e riprende la sua peculiare forma, collegando la terrazza con il piano terra della stazione.

# Planimetria piano terra

N  
scala 1:100



Quest'ultimo accoglie l'attività ricettiva del nuovo rifugio, suddivisa in due appartamenti distinti, entrambi con accesso indipendente. Per variare l'offerta proposta si è pensato di distinguere le camere da affittare per tipologia di soggiorno. Infatti, se la prima è un piccolo appartamento indipendente con una piccola zona giorno, un bagno e una camera da letto per due persone, il secondo appartamento è, invece, un ostello composto da una principale grande camerata (in condivisione fra gli ospiti) con due letti a castello e un bagno comune.

All'esterno, nel punto in cui un tempo sorgeva l'albero di segnalazione dove venivano issate le bandiere della stazione semaforica, ora è stata installata una microturbina eolica ad asse verticale. Questo impianto rievoca il volume della originale struttura e permette di sfruttare i forti e costanti venti del promontorio per contribuire all'approvvigionamento energetico del complesso. È presente anche una seconda turbina eolica, della medesima tipologia, posta al di sotto dell'edificio

minore, anch'essa inserita a sostituzione dell'antenna di segnalazione radio in disuso ora presente.

La copertura del secondo volume che un tempo ospitava, probabilmente, la dimora del capo semaforista, è stata sfruttata e resa calpestabile in modo da creare una seconda terrazza vista mare. Accessibile tramite l'inserimento di una passerella, questo tetto diventa il punto di arrivo di un percorso panoramico che attraversa l'intera struttura e si conclude con un piccolo parapetto semicircolare attrezzato con un binocolo panoramico girevole che permette di osservare, da un lato, tutta la costa patrimonio UNESCO e, dall'altro, la Liguria fino al promontorio di Portofino. Sulla copertura è stata anche installata una seduta rivestita in sughero integrata ad un orto rialzato. Su questo elemento è fissata una stazione meteorologica che monitora le condizioni atmosferiche locali (al fine di analisi meteorologiche e climatiche) e ripristina una delle tradizionali funzioni delle stazioni semaforiche di inizio XX secolo.



La piccola struttura sottostante è stata ampliata tramite l'aggiunta di un volume leggero all'interno del quale è stato ricavato un piccolo bagno sotto alla passerella che conduce alla terrazza calpestabile (sempre realizzato in sughero e lamiera zincata). Il resto dell'edificio è composto da un ambiente giorno con divano letto connesso alla zona cottura (ricavata nella piccola stanza semicircolare) e una stanza, fruibile come studio, con una finestra affacciata sul mare. Questo alloggio può essere sfruttato sia come residenza dal gestore del complesso, sia, in evenienza, affittato ai visitatori come un appartamento indipendente.

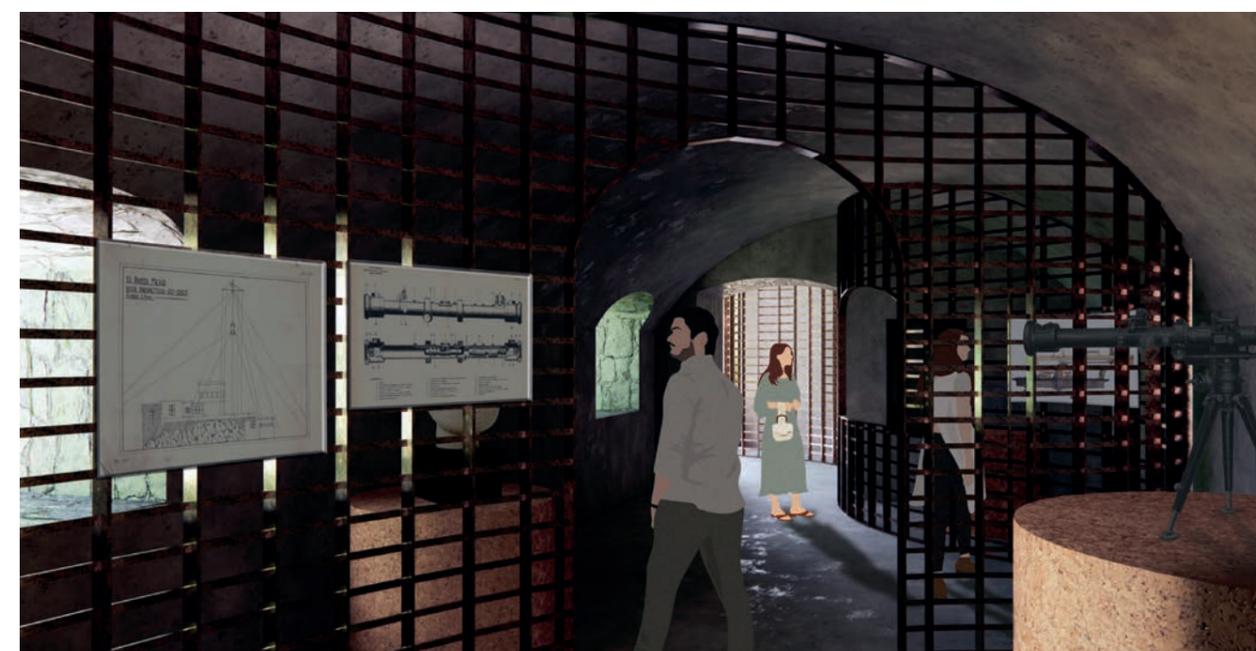
**Planimetria edificio minore**  
scala 1:100

Anche il bunker adiacente al corpo principale e situato alla quota del piano terra è stato rivalorizzato e recuperato con l'obiettivo di farlo diventare un ambiente espositivo dove riuscire a raccontare e a trasmettere la storia e l'evoluzione dei sistemi di segnalazione militari. Tramite il semplice inserimento di grigliati in corten ricurvi su misura l'ampio ambiente viene rimodellato e la sua volta a botte valorizzata. Questi elementi leggeri sono stati pensati per avere la duplice funzione di disegnare un percorso fluido che attraversi il bunker e per poter affiggere su di essi i pannelli informativi e le fotografie d'epoca parte della esposizione. Anche alcuni elementi di arredo in sughero con sezione circolare sono stati inclusi nel progetto per avere la funzione di espositori dove collocare eventuali oggetti da esibire. Le forme curve della mostra, visibili anche dall'esterno tramite le aperture del bunker, richiamano quelle del parapetto dei servizi igienici collocati proprio al di sopra della zona espositiva.

L'intervento sul Semaforo Militare ha avuto come obiettivo quello di rifunzionalizzare il complesso pur conservando il più possibile la struttura originale. Per questo motivo, piuttosto che interventi di rimozione, si è operato tramite l'aggiunta di elementi funzionali alle nuove necessità delle attività. Infatti, gli unici interventi apportati sulla muratura esistente sono stati: l'apertura dell'arco presente nella camerata dell'ostello (un tempo divisa in due spazi distinti), la rimozione di un piccolo volume d'ingresso (probabilmente aggiunto successivamente), la demolizione dei muri perimetrali d'angolo della scatola muraria al piano terra. Quest'ultimi sono stati sostituiti da una nuova muratura che riprende la peculiare forma della "stanza del telegrafo" e che ha permesso l'introduzione della scala curva esterna che connette efficacemente la terrazza al livello inferiore dell'edificio. Nell'alloggio minore sono, invece, state realizzate due nuove porte: la prima rende accessibile il nuovo bagno aggiunto, mentre l'altra mette in comunicazione lo studio con il soggiorno.

Per migliorare le prestazioni energetiche della struttura si è fatto riferimento al manuale "Paesaggio ed energia, un equilibrio delicato", il quale, specificatamente orientato su interventi all'interno del Parco Naturale delle Cinque Terre, illustra le possibili procedure da attuare. Al fine di rendere l'edificio eco efficiente è stato realizzato un cappotto interno utilizzando come isolante pannelli di sughero di 10 cm su tutte le murature perimetrali e i soffitti. A terra, sotto la pavimentazione in sughero (isolata da uno strato di 5 cm dello stesso materiale), è stato realizzato un impianto a sistema radiante che permette l'efficace riscaldamento degli ambienti. Gli infissi esistenti sono anch'essi stati sostituiti da nuovi più e maggiormente efficienti serramenti in PVC e triplo vetro. Questi interventi hanno permesso di raggiungere i valori di trasmittanza termica limite stabiliti da normativa in caso di nuove costruzioni o ristrutturazioni che comportino la modifica di elementi edilizi e di impianti termici calcolate per la zona climatica C (dove risiede il Semaforo).

Sono state anche effettuate analisi che hanno verificato l'assenza di condensa superficiale e la presenza di condensa interstiziale in solo un paio di mesi dell'anno e, comunque, in quantità limitata e rievaporabili. L'intervento ha poi previsto l'installazione di una pompa di calore di ultima generazione che, alimentata dall'energia elettrica prodotta dall'impianto fotovoltaico e dalle due turbine eoliche, raggiunge un funzionamento ottimale per via delle condizioni favorevoli del sito e alla riqualificazione dell'involucro. Tramite le analisi condotte nel manuale si può stimare che la combinazione di questi interventi, in un fabbricato di rapporto forma/volume (rapporto tra la superficie disperdente ed il volume climatizzato) simile a quello del Semaforo, comporti miglioramenti percentuali del EPgl (fabbisogno di energia primaria globale) del 90% rispetto allo stato di fatto, permettendo all'edificio di raggiungere la classe energetica A.<sup>2</sup>



Gli spazi espositivi del bunker visti dall'accesso adiacente al Semaforo. Il grigliato in corten permette di appendere immagini e fotografie storiche.

<sup>2</sup> Franco G., Paesaggio ed energia, un equilibrio delicato, EdicomEdizioni, Roma, 2015.

## Prospetto Sud



Fuori scala

## Prospetto Ovest



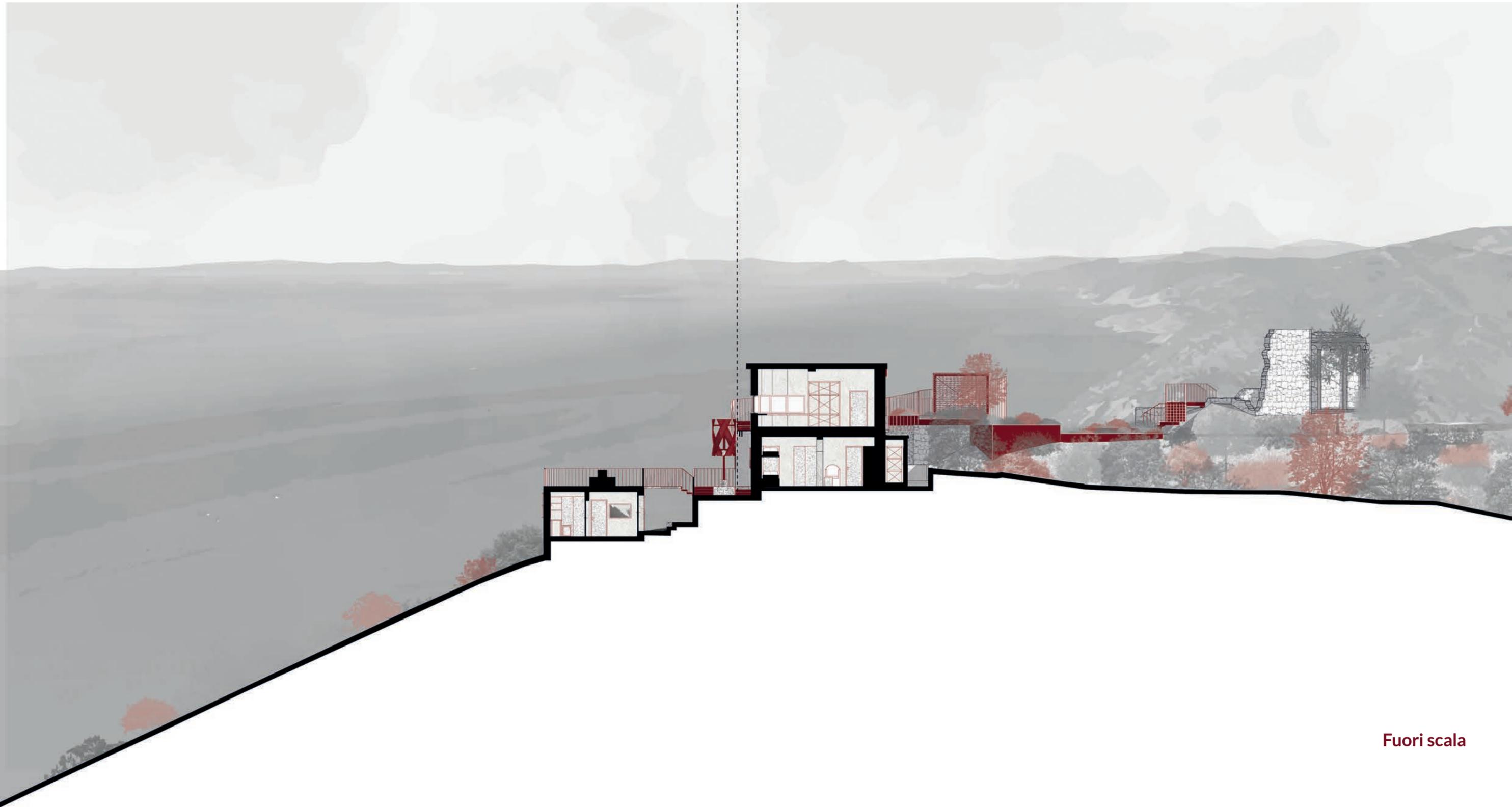
Fuori scala

## Prospetto Est



Fuori scala

# Sezione A-A



Fuori scala

# Sezione tecnologica B-B

## Fuori scala

### Solai

- pannelli in sughero BioPan sp. 5 cm ①
- massetto con sistema radiante sp. 4 cm ②
- sottostrato perforato BioFlex sp. 2 cm ③
- pavimento in sughero sp. 1 cm ④

### Murature

- intonaco calce e gesso sp. 2 cm ⑤
- intonaco preesistente sp. 2 cm ⑥
- colla sp. 1 cm ⑦
- pannello in sughero BioPan sp. 10 cm ⑧
- rasatura armata rete in fibra di vetro sp. 1 cm ⑨
- intonaco calce e gesso sp. 2 cm ⑩

### Aperture

- davanzale in alluminio con gocciolatoio ⑪
- schiuma elastica monocomponente sp. 2 cm ⑫
- pannello in sughero CorkPan sp. 4 cm ⑬
- rasante per cappotto sp. 2 cm ⑭
- infisso PVC triplo vetro ⑮
- persiana in alluminio ⑯
- schiuma elastica monocomponente sp. 2 cm ⑰

### Coperture

- Pannelli in cartongesso sp. 3 cm ⑱
- pannello in sughero BioPan sp. 10 cm ⑲
- intonaco preesistente sp. 2 cm ⑳
- ⑳

### Bagno

- trave in acciaio HEA 100 ④②
- trave in acciaio HEA 100 ④③
- pannello griglia zincata ④④
- pannello in sughero BioPan sp. 10 cm ④⑤

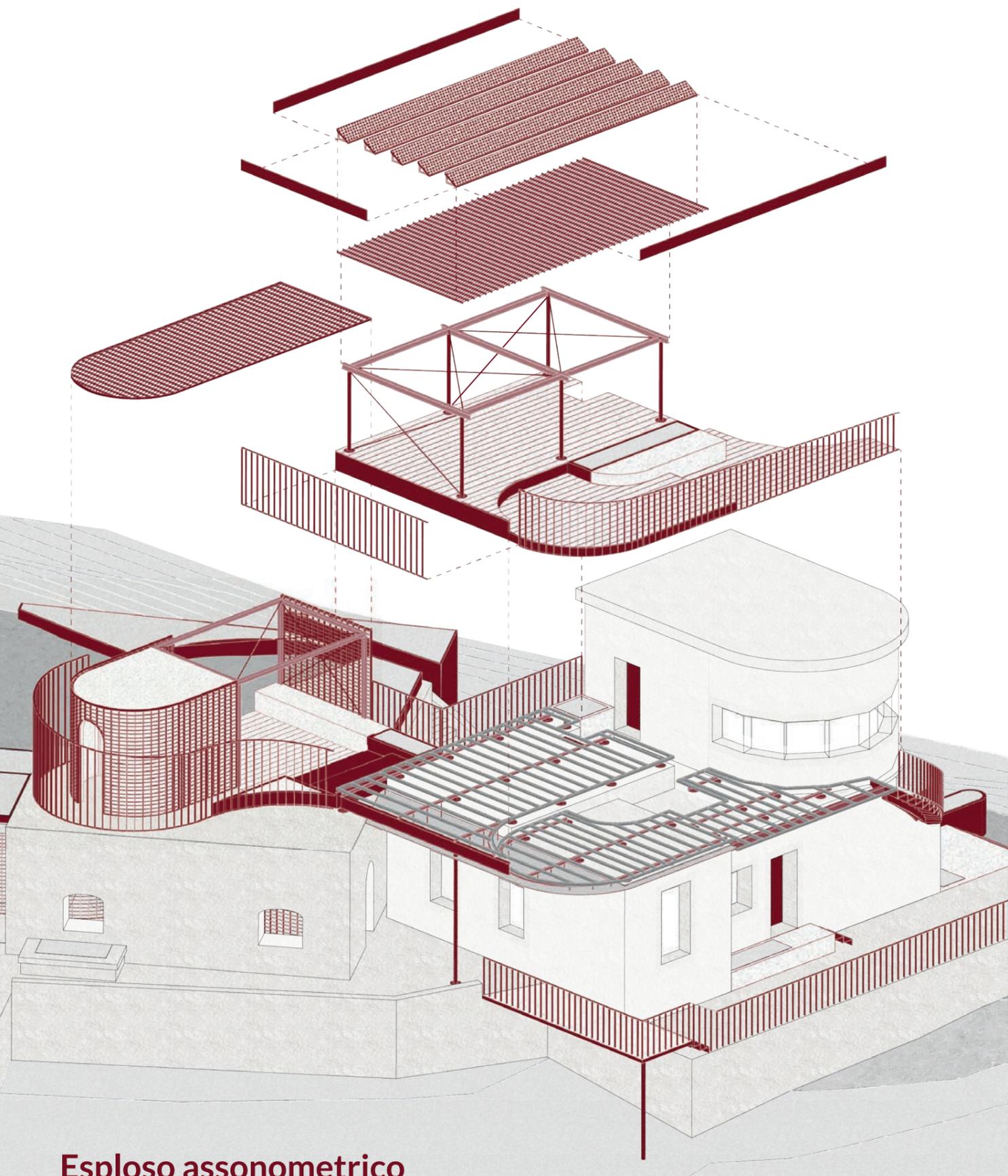
### Pavimentazione esterna

- barra di ancoraggio ④⑥
- piastra di ancoraggio ④⑦
- pilastro profilo circolare cavo Ø 10 cm ④⑧
- trave in acciaio IPE 80 ④⑨
- profili portanti in alluminio HKP ④⑩
- pavimentazione in sughero sp. 2 cm ④⑪
- profili perimetrali in alluminio HKP ④⑫
- foriera rialzata in acciaio corten ④⑬

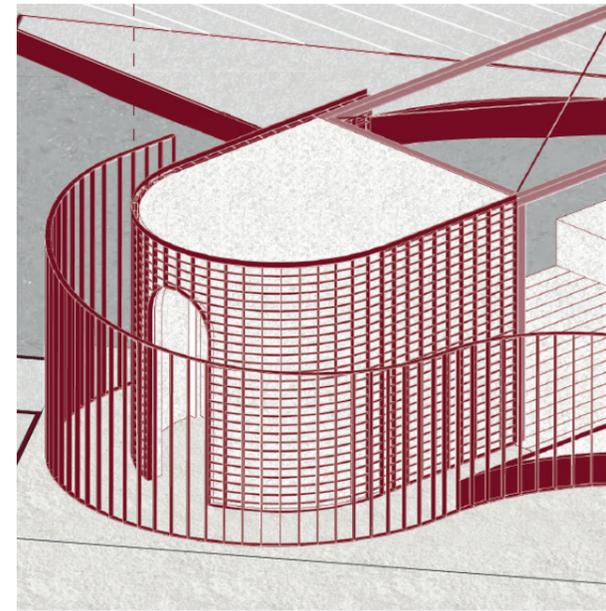
### Terrazza

- piastra di ancoraggio ②②
- barra di ancoraggio ②③
- trave in acciaio IPE 80 ②④
- profili portanti in alluminio HKP ②⑤
- profili perimetrali in alluminio HKP ②⑥
- pavimentazione in sughero sp. 2 cm ②⑦
- piastra di ancoraggio ②⑧
- lamiera in acciaio per controsoffitto ②⑨
- pendini in acciaio zincato diametro 4 mm ③⑩
- trave IPE 330 ③⑪
- profilato piatto in acciaio ③⑫
- parapetto in listelli verticali in acciaio ③⑬
- pilastro profilo circolare cavo Ø 10 cm ③⑭
- trave in acciaio IPE 160 ③⑮
- tiranti in acciaio diametro 10 mm ③⑯
- trave in acciaio IPE 160 ③⑰
- pannello griglia zincata ③⑱
- struttura di supporto pannelli fotovoltaici ③⑲
- pannelli fotovoltaici ④①
- profilo piatto in acciaio ④①

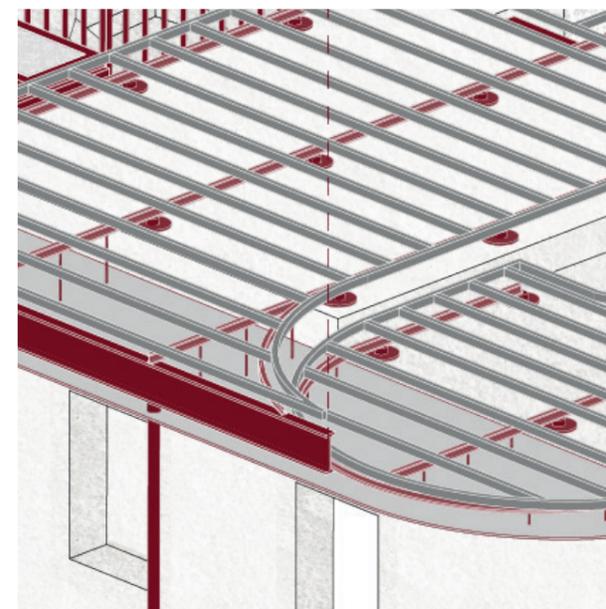




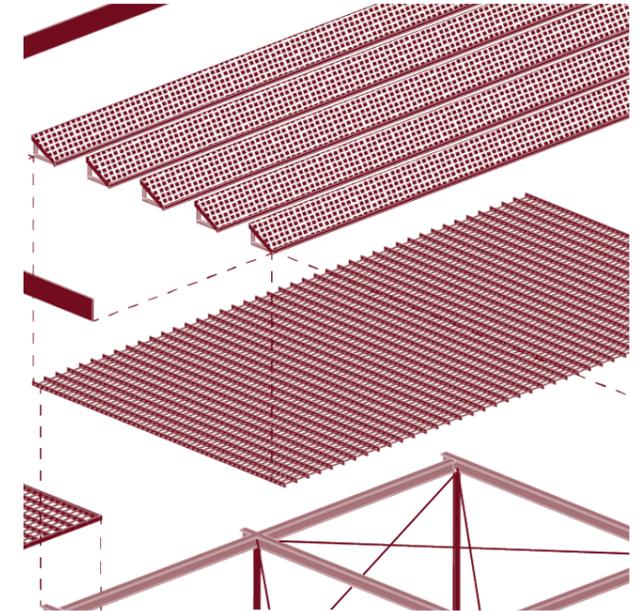
## Esploso assometrico



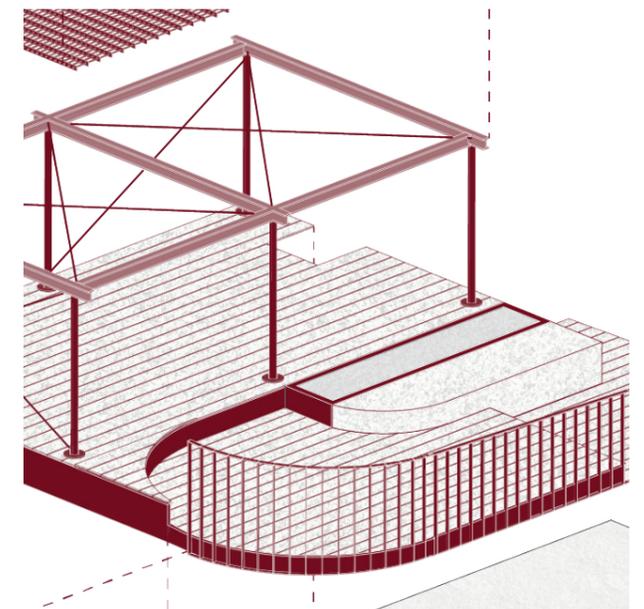
Il volume che ha la funzione sia d'ingresso che di servizi igienici è una struttura leggera realizzata dall'innovativa combinazione di pannelli in griglia zincata e pannelli in sughero che ne rivestono gli interni. La rigida scansione della maglia della griglia contrasta con le forme curve che richiamano il corpo principale del Semaforo.



La terrazza è sorretta da un sistema di travi e pilastri in acciaio e alluminio fissato puntalmente alla copertura originale del Semaforo tramite delle piastre di ancoraggio. Ciò rende l'intervento il meno invasivo possibile ed, eventualmente, rimovibile. I pendini reggono una lamiera che fa da controsoffitto esterno e nasconde le travi.



La griglia zincata in copertura ombreggia gli ambienti sottostanti e nasconde parzialmente un impianto di pannelli fotovoltaici. Quest'ultimi, orientati ottimamente verso Sud, sono sorretti da una struttura di supporto che permette la loro inclinazione a 30°, facendo in modo che siano il più efficienti possibili. Dei profili perimetrali piatti in acciaio celano la visione dell'impianto dalle prossimità.



Un listellato in sughero copre la sottostruttura. Una seduta dello stesso materiale si affaccia sul mare affiancata da una fioriera rialzata in corten. Sul retro il sistema di travi è interconnesso da controventi che permettono alla struttura di contrastare le spinte agenti su tutti i piani.

## Viste renderizzate



Vista generale del Semaforo Militare di Punta Mesco da Sud-Ovest.



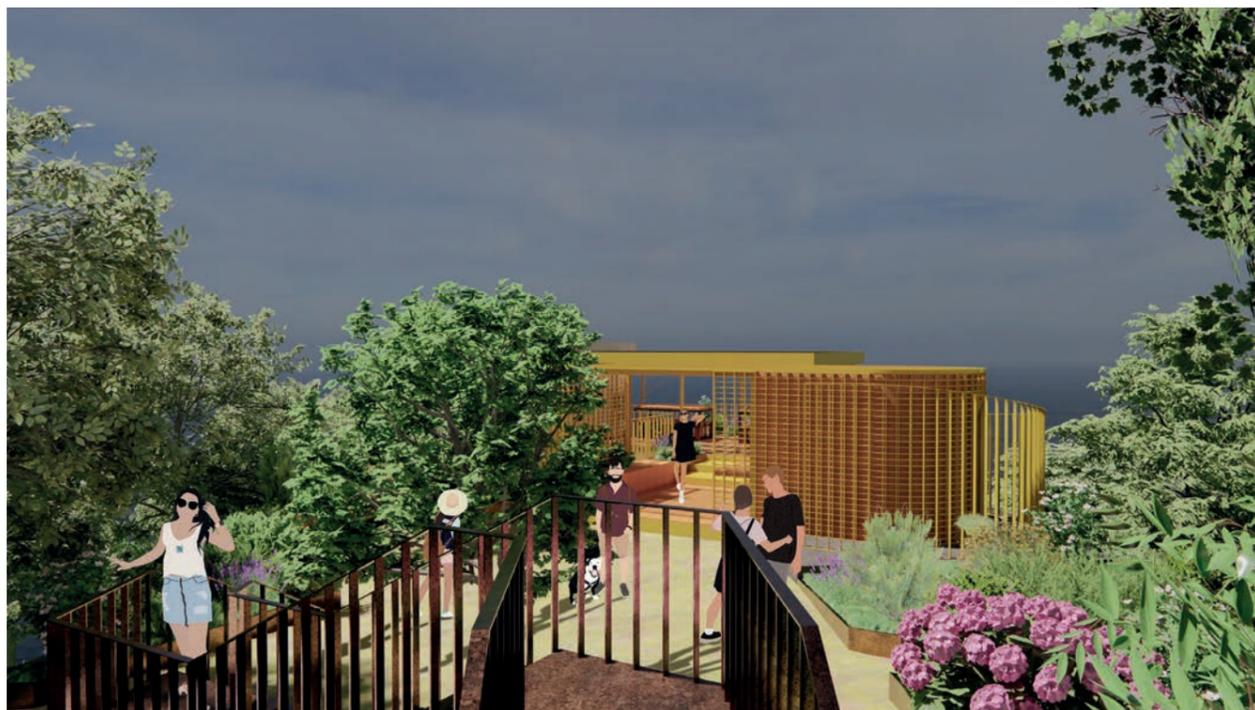
Vista generale del prospetto Ovest del Semaforo Militare di Punta Mesco.

Vista generale del Semaforo Militare di Punta Mesco da Sud-Est.



Gli elementi in acciaio introdotti nell'intervento sono stati verniciati con una sgargiante vernice gialla, utilizzata spesso dalla Marina Militare per elementi di segnalazione. Questa cromia, oltre a rendere visibile e chiara la distinzione fra la struttura aggiunta e l'esistente, richiama le colorazioni originali delle stazioni semaforiche che, per essere avvistate dai naviganti in mare, erano pitturate con colori e motivi evidenti.

Il sughero è stato utilizzato sia come isolante per la coibentazione dell'intero edificio, sia come materiale di finitura per gli arredi, per le pareti opache dei nuovi volumi e per le pavimentazioni interne ed esterne.



La scalinata in corten che, attraversati i ruderi della Chiesa di Sant'Agostino, permette di raggiungere il Semaforo Militare.



La porta d'accesso mette in comunicazione la terrazza con l'attività ristorativa ricata nell'originaria "stanza del telegrafo".



La terrazza panoramica vista dal nuovo volume d'ingresso. Le strutture aggiunte sono state realizzate con materiali leggeri anche per rendere più facile il loro trasporto in cantiere che, per via della difficile accessibilità del sito, deve avvenire necessariamente tramite elicottero.



La terrazza panoramica attrezzata con sedute vista mare e tavoli ombreggiati dai pannelli grigliati in copertura.



Vista dal piano terra della scala curva e della turbina microeolica ad asse verticale.



Gli spazi espositivi del bunker visti dall'accesso adiacente al Semaforo. Il grigliato in corten permette di appendere immagini e fotografie storiche.



La copertura dell'edificio minore attrezzata con sedute, il binocolo panoramico e la stazione meteorologica sulla sinistra. Il parapetto a lamelle strette e profonde valorizza le forme curve.



Vista dall'interno dell'ambiente espositivo dove il grigliato in corten valorizza la volta a botte del bunker.

## Capitolo 06

# Bibliografia e sitografia

# Bibliografia

## 1 - L'Evoluzione del Turismo

### Riferimenti bibliografici e articoli di rivista

- Boscarelli L., Monografia 58, Progressi della motorizzazione e società Italiana, **Relazione di Lorenzo Boscarelli, Associazione italiana per la storia dell'automobile, Milano, 2003.**
- Brendon P., Thomas Cook. 150 Years of popular tourism. **Secker & Warburg, Londra, 1991.**
- Britton S., Tourism and Place: Towards a Critical Geography of Tourism, in **“Environmental and Planning D: Society and Space”, vol. 9,1991.**
- Buchan A.P., Practical observations Concerning Sea-bathing with Remarks on the Use of the Ware-bath, **London, 1804.**
- Calzolaio V. e Pievani T., Libertà di migrare: perché ci spostiamo da sempre ed è bene così, **Einaudi, Torino 2016.**
- Candela G. e Figini P., Economia del Turismo e delle Destinazioni, **2ed, McGraw-Hill, 2010.**
- Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, **Torino, Centro Einaudi, 2020.**
- D'Eramo M., Il selfie del mondo, indagini sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19, **Cles (TN), Universale Economia Feltrinelli Seconda edizione (rivista e aggiornata), 2022.**
- Jelardi A., Storia del viaggio e del turismo in Italia, **Torrazza Piemonte (TO), Mursia, 2012.**
- Rocca G., Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio, **Giappichelli, Torino, 2013.**
- Shaw G., Williams A.M., Critical Issue in Tourism: a Geographical Perspective, **Oxford-Cambridge, Blackwell, 1994.**
- UNWTO, The economic contribution of tourism anche the impact of COVID-19, **Madrid, World Tourism Organization (UNWTO), 2021.**
- World Travel & Tourism Council, Travel and Tourism Economic Impact 2019, **2019.**

### Sitografia

- <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism> (18/01/2024).
- <https://www.unwto.org/news/international-tourism-to-end-2023-close-to-90-of-pre-pandemic-levels> (18/01/2024).
- <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism> (18/01/2024).
- <https://www.unwto.org/why-tourism>(18/01/2024).
- <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>, (28/11/2023).
- [https://www.repubblica.it/viaggi/2023/05/30/news/estate\\_2023\\_italia\\_turismo\\_record-402479739/](https://www.repubblica.it/viaggi/2023/05/30/news/estate_2023_italia_turismo_record-402479739/) (19 /01/2024).
- <http://www.parks.it/world/US/index.html>, (13/02/2023).
- <http://lowcost.it/storia-del-low>, Wonder S.p.a., (12/12/2023).

## 2 - Il Fenomeno di “overtourism”

### Riferimenti bibliografici e articoli di rivista

- Bakker M., & Twining-Ward L., Tourism and the Sharing Economy: Policy & Potential of Sustainable Peer-to-Peer Accommodation, **Washington, D.C, 2018.**
- Blasi C., Relazione finale: Impatto antropico da pressione turistica nelle aree protette: interferenze su territorio e biodiversità, **2014.**
- Butler, R. W, The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources, **The Canadian Geographer, 1980.**
- Candela G. & Figini P., Economia del Turismo e delle Destinazioni, **McGraw-Hill, 2010.**
- Cimnaghi E., Mondini G., Valle M., Collana “Quaderni della valorizzazione”: La Capacità di Carico Turistica Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale, **Tipografia Fast Edit, Roma, 2017.**
- Colomb, C., & Novy, J., Protest and resistance in the tourist city, **Routledge, Reditor, Londra, 2016.**
- Commissione delle Comunità Europee, Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni: “Un approccio di cooperazione per il futuro del turismo europeo”, **COM (2001) 665 def, 2001.**
- Davico L., Turismo in: Ripartire. Ventunesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, **Torino, Centro Einaudi, 2020.**
- Doxey, G. V, A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. **Paper presented at the Travel and tourism research associations sixth annual conference proceedings, San Diego, 1975.**
- Dredge, D., “Overtourism” Old wine in new bottles? ,**2017.**
- European Travel Commission, European Tourism in 2018: Trends & Prospects (Q3/2018), **Bruxelles, 2018.**
- Giaotuzi M., Nijkamp P., Decision Support Model for Sustainable Development, **Aldershot, Averbury, 1993.**
- Hartman, S., & Sijtsma, F. J., Sustainable Tourism in the Wadden Sea Region: key mechanisms to overcome barriers to sustainability, **Waddenacademie, 2018.**

- International Union for Conservation of Nature, Tourism, Ecotourism, and protected areas: the state of nature-based tourism around the world and guidelines for its development, **IUCN, Gland, 1996.**
- Kennell J., Encyclopedia of Tourism: Carrying Capacity in Tourism, **Springer International Publishing, 2016, p. 133-135.**
- Maggi. E, Fredella F.L., The carrying capacity of a tourist destination. The case of a coastal Italian city, **50 International Congress of European Regional Science Association (ERSA), 2010.**
- Marangon F. e Tempesta T., Evoluzione gestionale e valorizzazione economica dei parchi, **WorkingPaper Series in Economics, Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Scienze Economiche, 2003.**
- Niccolini F., Marzo D., Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio: Ecoturismo in Europa: metodologie per l'eccellenza, **Firenze University Press, Firenze, 2012.**
- Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, **2018.**
- Pine, B. J. & Gilmore, J.H., The experience economy: updated edition, **Harvard Business Review Press, Boston, 2011.**
- Senge P. M., The Fifth Discipline, Sperling & Kupf Thakran K. & Verma R., The Emergence of Hybrid Online Distribution Channels in Travel, **Tourism and Hospitality, Cornell Hospitality Quarterly, 2013.**
- UNWTO, ‘Overtourism’? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, **Madrid, World Tourism Organization (UNWTO), 2023.**
- UNWTO, Risks of Saturation of Tourist Carrying Capacity Overload in Holiday Destinations, **Madrid, 1983.**
- UNWTO, Tourism Congestion Management at Natural and Cultural Sites, World Tourism Organization, **Madrid, 2004.**
- Watson L., Kopachevsky J.P., Tourist Carrying Capacity: A Critical Look at the Discursive Dimension. Progress in tourism and hospitality research, **1996.**
- Wegrich, K., & Jann, W., Theories of the policy cycle Handbook of public policy analysis, **Routledge, 2006.**
- Wood M. E., Ecotourism: principles, practice & policies for sustainability, **UNEP Publications, 2002.**
- World Tourism Organization, Achieving the Sustainable Development Goals through Tourism – Toolkit of Indicators for Projects (TIPs), **UNWTO, Madrid, 2023.**

### Sitografia

- <https://skift.com/iceland-tourism/> (26/12/2023).
- [www.lenovys.com](http://www.lenovys.com), (07/01/2024).
- <https://unric.org/it/agenda-2030/> (15/01/2024).
- [https://elpais.com/diario/2008/07/12/catalunya/1215824840\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2008/07/12/catalunya/1215824840_850215.html). (15/01/2024).
- <https://news.booking.com/download/1037578/booking.comsustainabletravelreport2021.pdf>. (18/01/2024).

## 3 - Il Parco Nazionale delle Cinque Terre

### Riferimenti bibliografici e articoli di rivista

- Bartolini F., Peppalepore I., Panerai, S., Panico, C., Sviluppo turistico ed economia della cultura: verso un turismo sostenibile. Il caso delle Cinque Terre, **Risposte Turismo, Granada, 2004.**
- Casavecchia A., Salvatori E., La storia e la pietra. Percorso storico, attraverso le costruzioni, le chiese e i monumenti delle Cinque Terre, **Parco Nazionale delle Cinque Terre Editore, Riomaggiore, 2002.**
- Europarc, Come diventare una destinazione sostenibile Europarc. Linee guida tecniche & Termini di riferimento, **2021.**
- Franco G., Paesaggio ed Energia: un equilibrio delicato, **EdicomEdizioni, Roma, 2015.**
- Marengo E., Le Cinque Terre e la Genesi del loro nome, **Società Ligure di Storia Patria, Genova, 2012.**
- MIC-HUB, Parco Cinque Terre. Studio sulla mobilità e ipotesi progettuali, **presentazione Forum CETS del 10/11/2023.**
- Ministero dell’Ambiente, Natura e cultura. Le aree protette, luoghi di turismo sostenibile, **2017.**
- Mondani G., La Liguria paese per paese. vol. 2, **Guido Mondani Editore, Genova, 1983.**
- Mose I., Protected Areas and Regional Development in Europe: Towards a New Model for the 21st Century, **Taylor & Francis, 2016.**
- Niccolini F., Marzo D., Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio: Ecoturismo in Europa: metodologie per l'eccellenza, **Firenze University Press, Firenze, 2012.**
- Parco Nazionale delle Cinque Terre, Adesione alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette: Strategia e Piano d’Azione CETS 2021-2025, **2021.**
- Parco delle Cinque Terre, Piano delle Performance, **2018.**
- Parco Nazionale delle Cinque Terre, Piano delle Performance 2017-2019, **2016.**
- Parco Nazionale delle Cinque Terre, Re-Evaluation Application Report, **2021.**
- Peeters et al., Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, **2018.**
- Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, **Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003.**

## Sitografia

- <https://www.parconazionale5terre.it/pagina.php?id=89> (23/01/2024).
- <https://symbola.net/approfondimento/la-grande-muraglia-cinese-incontra-i-muretti-a-secco-del-parco-delle-cinque-terre/>, (28/06/2024).
- <https://www.incinqueterre.com/it/disaster-25-10-201>, (28/06/2024).
- [https://www.repubblica.it/venerdi/reportage/2016/06/15/news/cinque\\_terre\\_a\\_numero\\_chiuso-142059965/](https://www.repubblica.it/venerdi/reportage/2016/06/15/news/cinque_terre_a_numero_chiuso-142059965/) (13/04/2024).
- <https://www.quotidianoarte.com/2024/03/08/turismo-italia-all-itb-berlin/> (29/04/2024).
- <https://www.levantenews.it/2023/11/09/monterosso-impegno-contro-lovertourism-al-world-travel-market-di-londra/> (29/04/2024).
- [https://www.corriere.it/sette/17\\_giugno\\_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml](https://www.corriere.it/sette/17_giugno_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml) (29/04/2024).
- [https://www.corriere.it/sette/17\\_giugno\\_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml](https://www.corriere.it/sette/17_giugno_29/cosa-ci-fa-milione-cinesi-cinque-terre-20d722a8-5d83-11e7-a3ba-28ae329eb765.shtml) (29/04/2024).
- <https://www.ilsecoloxix.it/la-spezia/2018/04/30/news/assalto-al-mare-dai-borghi-del-golfo-alle-5-terre-troppi-turisti-la-citta-scoppia-1.30459176> (13/07/2024).
- <https://www.cittadellaspezia.com/2024/05/15/loverturism-alle-cinque-terre-non-e-una-certezza-ma-mancano-dati-la-necessita-spalmare-i-flussi-in-termini-di-luoghi-e-tempi-546271/> (10/07/2024).
- <https://www.cittadellaspezia.com/2006/07/15/cinque-terre-gemellaggio-tra-i-muretti-a-secco-e-la-muraglia-cinese-15153/> (29/04/2024).
- <https://www.cittadellaspezia.com/2024/05/15/loverturism-alle-cinque-terre-non-e-una-certezza-ma-mancano-dati-la-necessita-spalmare-i-flussi-in-termini-di-luoghi-e-tempi-546271/> (30/06/2024).
- <https://www.qualitytravel.it/parco-nazionale-cinque-terre-e-overtourism-le-misure-per-la-gestione-dei-flussi-turistici-2024/142577> (30/06/2024).
- [https://www.trenitalia.com/it/treni\\_regionali/liguria/viaggiare\\_nelle\\_5terre.html](https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/liguria/viaggiare_nelle_5terre.html) (30/06/2024) (30/06/2024).
- <https://www.cinqueterre.eu.com/it/cinque-terre-card#:~:text=Il%20prezzo%20della%20Cinque%20Terre,euro%20a%2078%2C50%20euro> (30/06/2024).
- <https://www.farodiroma.it/cinque-terre-trenitalia-aumenta-il-biglietto-e-stanga-senza-pieta-i-turisti-con-ticket-sbagliatoin-rivolta-gli-operatori-turistici-locali-contro-la-regione-liguria-r-bobbio/> (30/06/2024).
- <https://www.wired.it/article/cinque-terre-treno-prezzo-biglietto-aumenti-sconti/> (30/06/2024).

## 4 - Il Promontorio di Punta Mesco

### Riferimenti bibliografici e articoli di rivista

- Cabane F., Charles Depillon (1768-1805) : l'inventeur des Sémaphores côtiers, Ifremer, Plouzané, 2007.
- Casini A., Più di mille anni di storia di Levanto, **Officine Grafiche Canessa, Rapallo, 1972.**
- Cataldi L. R., Quando il Telegrafo non c'era o aveva ancora i fili: Un posto chiamato Semaforo, **Speciale Cronaca Filatelica N. 18, 2003.**
- Conti M. C., La Chiesa di Sant'Antonio sul Mesco, in **"Memorie dell'accademia Lunigianese delle Scienze G. Cappellini"**, Vol. VI, La Spezia, 1925.
- Della Croce M., La Chiesa di S. Antonio Abate sul Mesco, note storiche e architettoniche, **Comitato Culturale "Radici", Sarzana (SP), 1993.**
- De Rogatis T., Montale e l'epifania. Commento e interpretazione di Sotto la pioggia, Punta del Mesco, Notizie dall'Amiata, **Allegoria 62, 2013.**
- FAI, Podere Case Lovara a Punta Mesco: Un modello sperimentale per la sostenibilità, **Il Notiziario del FAI, n°157, 2020.**
- Franco G., Paesaggio ed Energia: un equilibrio delicato, **EdicomEdizioni, Roma, 2015, p. 32.**
- Gabelliere N., Pescini V., Biografia di un Paesaggio Rurale, storia, geografia e archeologia ambientale per la riqualificazione di Case Lovara (promontorio del Mesco - La Spezia), **Oltre Edizioni, Boca (NO), 2015.**
- Marconi G., Scritti di Guglielmo Marconi, **Reale Accademia d'Italia, Roma, 1941,**
- Marini M., Le arenarie del M. Gottero nella sezione del M. Ramaceto (unita del M. Gottero, Appennino Ligure), **Italian Journal of Geosciences, 1994.**
- Martignoni M., Alle origini di un tipo architettonico. Ipotesi sulle chiese a due navate e due absidi della Lunigiana alla luce dei dati archeologici, **Quaderni della Scuola di Specializzazione in Beni Archeologici, AnteQuem, Bologna, 2011.**
- Nanni G., Guglielmo Marconi l'inventore della radio, **Rivista del gruppo di ricerca storica "10 righe", Anno 1 Numero 1, 1999.**
- Sforza G., Un sinodo sconosciuto della Diocesi di Luni-Sarzana, **Francesco Zappa Editore, 1904.**
- Società Ligure di Storia Patria, Atti della Società Ligure di Storia e Patria, **Associazione all'USPI, Genova, 2013.**
- Storti M., Il paesaggio storico delle Cinque Terre. Individuazione di regole per azioni di progetto condivise, **Tesi di Dottorato in Progettazione Paesistica, Firenze, 2003.**
- Zaverio F., Il santuario di Nostra Signora di Soviore in Monterosso al Mare (Liguria), **Scuola Tip. Don Bosco, Genova, 1923.**

## Documenti d'archivio

- Archivio di Stato di Genova, Manoscritto 840, p.14.
- Archivio Vescovile di Sarzana, Filze Levanto, Legata Manoscritti, 1348-1417.
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici e Soprintendenza Archeologica della Liguria, Cartellonistica affissa presso la Chiesa Sant'Antonio Abate del Mesco in data 20/03/2024.
- Regio Decreto, n. 5041, Approvazione del servizio semaforico, 5 maggio 1869, <https://www.camera.it/parlam/leggi/09009l.pdf>.
- Regio Decreto, n. 4773, Il paesaggio del servizio semaforico dalla dipendenza del ministero dei lavori pubblici a quello della Marina, 14 luglio 1887, [www.gazzettaufficiale.it](http://www.gazzettaufficiale.it).

## Sitografia

- <https://www.telegrafiduesicilie.it/i-semafori-e-la-telegrafia-elettrica-.html> (25/06/2024).
- <https://www.levantenews.it/2013/01/05/archivio-levanto-il-fai-interessato-al-semaforo-di-punta-mesco/> (25/06/2024).
- <https://www.agenziademanio.it/it/in-evidenza/valorepaeseitaliabandi/>(25/06/2024).
- [https://www.agenziademanio.it/export/sites/demanio/download/sala\\_stampa\\_2/Presentazione\\_Evento\\_Palermo\\_11\\_06\\_2015.pdf](https://www.agenziademanio.it/export/sites/demanio/download/sala_stampa_2/Presentazione_Evento_Palermo_11_06_2015.pdf) (25/06/2024).
- <https://www.difesaservizi.it/risorse-immobiliari/fari> (25/06/2024).
- [https://www.agenziademanio.it/export/sites/demanio/download/sala\\_stampa\\_2/Presentazione\\_Evento\\_Palermo\\_11\\_06\\_2015.pdf](https://www.agenziademanio.it/export/sites/demanio/download/sala_stampa_2/Presentazione_Evento_Palermo_11_06_2015.pdf) (25/06/2024).
- <https://www.agenziademanio.it/opencms/it/notizia/Valore-Paese-CAMMINI-e-PERCORSI-parte-la-consultazione-pubblica-online> (25/06/2024).

## 5 - Progetto di riuso dell'area del semaforo

### Riferimenti bibliografici

- Franco G., Paesaggio ed energia, un equilibrio delicato, **EdicomEdizioni, Roma, 2015.**
- Bonati L., Guida ai Sentieri delle Cinque Terre, **Edizioni Cinque Terre, La Spezia, 2021.**





Luglio 2024.

