

PROBLEMI GEOGRAFICI DEL TURISMO IN ITALIA (*)

1. - Precisati i limiti dell'interesse dei geografi per gli studi sul turismo, sembra che sia giunta ormai l'occasione di dimostrare come e quanto la geografia può portare il suo contributo di applicazione al potenziamento ed allo sviluppo di questo fenomeno tipico del nostro tempo e che è frutto della sempre più ampia diffusione della società del benessere.

La definizione e l'individuazione dei centri e delle aree turistiche (1), lo studio delle « vocazioni » (2) di questa o di quella zona ricettiva, i rapporti fra il nostro oggetto di studio — il paesaggio — e questo fenomeno di circolazione di grandi masse umane, quale che ne sia il fine, utilitario o di puro godimento materiale o culturale (3), non potevano non attrarre lo studio dei geografi italiani. Nel nostro Paese, infatti, il paesaggio è una risorsa che è ben lontana dalla sua totale utilizzazione: e tutti sanno come sul paesaggio italiano corrano molti luoghi comuni, e non soltanto fra chi poco lo conosce, ma anche fra chi vi vive e vorrebbe difenderlo, e sbaglia, talvolta, nella scelta dei mezzi e degli strumenti per la sua razionale utilizzazione e per la sua stessa difesa. Il vero

(*) Testo della relazione presentata al 2° Convegno Internazionale sui problemi giuridici, educativi e sociali del Turismo, a Ravenna, il 3 ottobre 1967.

(1) U. TOSCHI, *Geografia economica*, Vol. IV del *Trattato Italiano di Economia*. Torino, U.T.E.T., 1959; cfr. pp. 370-387; ID., *Aspetti geografici dell'economia turistica*, in « Atti XVII Congr. Geogr. Ital., Bari, 1957 », II, pp. 443-470; ID., *La determinazione delle zone turistiche*, in « Atti del Convegno sugli aspetti territoriali dei problemi economici », Bologna, 1952, pp. 81-96.

(2) G. MERLINI, *Le vocazioni turistiche nell'Appennino emiliano-romagnolo*, in « Atti I Conv. per il turismo appenninico, Bologna, 1961 », pp. 29-40; cfr. specialmente le pp. 29-33. V. anche L. PEDRINI, *La carta delle vocazioni turistiche dell'Appennino emiliano-romagnolo*, ibid., pp. 59-68.

(3) B. NICE, *Geografia e studi turistici*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1965, pp. 249-267.

« momento geografico » del turismo (4) è proprio in questo contatto fra le masse umane rifluenti periodicamente da alcuni luoghi urbanizzati o comunque inadatti al soddisfacimento di alcuni bisogni — non economici, ma soprattutto psicologici — verso altre località, più amene perché favorite dalla natura o perché l'uomo ha saputo in esse concentrare quelle strutture che le rendono ricettive, e le ha dotate di una opportuna accessibilità mediante le infrastrutture. Il momento geografico del turismo è pertanto nella umanizzazione e nella totale utilizzazione del paesaggio, cioè proprio in quelle opere dell'uomo che qualcuno considera come patente violazione di esso.

Gioverà, qui, rifarci ad alcuni concetti che sono ormai acquisiti nel campo degli studi geografici, ma che sembrano ancora non evidenti nella comune accessione anche fra gente di cultura. Primo fra questi concetti è quello di *paesaggio* (5); il quale non è, per noi, una cosa inanimata e statica, la cui eccessiva tutela può essere talvolta intesa « come gelosa conservazione di quella che si chiama la " natura " e che è, in realtà, una arretrata utilizzazione della terra e delle sue risorse. Il paesaggio è, per noi geografi di oggi, il complesso armonico degli uomini e delle cose della natura » (6). Non si tratta dunque di due fatti fra loro staccati, la natura e gli uomini, ma di due componenti fuse in una sola sintesi, in un insieme, cioè, in cui sono ugualmente e reciprocamente attive. Tali e non altro sono i due fatti geografici del paesaggio, la natura (cioè il suolo, il clima, la flora e la fauna spontanee) e gli uomini (con le loro opere, strutture, infrastrutture, attività, movimenti, atteggiamenti psicologici, culturali, economici, sociali e perfino

(4) U. TOSCHI, *Geografia economica, cit.*, cfr. pp. 371-373.

(5) R. BIASUTTI, *Il paesaggio terrestre*, 2^a ed., con la collab. di G. BARBIERI. Torino, U.T.E.T., 1962; v. il cap. I e specialmente p. 2 « il paesaggio geografico dev'essere... costituito da un piccolo numero di elementi caratteristici »; e p. 8 « ...dovremo esaminare quali siano i fatti essenziali che valgano a dare da un lato caratteri fisionomici uniformi ad ampi territori e, dall'altro canto, caratteri fisionomici sufficientemente simili a regioni separate e lontane ». Nel cap. XXXIII (*Il paesaggio umano*) e nella tav. XVIII f. t. a p. 566, l'indimenticabile Maestro considera soltanto gli adattamenti dovuti all'inserimento dell'agricoltura e dell'industria nel paesaggio terrestre, e non quelli dovuti al turismo; il che era logico in quanto le regioni turistiche sono spazialmente ristrette e, in conclusione, si presentano come utilizzazione funzionale delle forme di insediamento.

(6) G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*. Relazione presentata al Convegno nazionale su « La posizione attuale del turismo nell'economia italiana », Genova, 1963, pp. 27; cfr. pp. 19-20.

politici). Per noi, quindi, il paesaggio non lo si tutela imbalsamandolo o fossilizzandolo, ma vivificandolo ed animandolo con la presenza attiva e trasformatrice dell'uomo, inserendo cioè nella natura tutte le opere e le attività umane. Ma questa umanizzazione del paesaggio non deve essere irrazionale e distruttrice; la trasformazione deve essere connaturata ed assimilata alle altre componenti del paesaggio, sì che il nuovo complesso risulti « armonico » e non presenti contrasti e stonature (7). E se, del resto, fra le modificazioni prodotte dall'uomo e le precedenti forme del paesaggio vi fosse un contrasto insanabile, questo inserimento dell'uomo e delle sue attività non sarebbe valido né durevole; perché è risaputo che qualsiasi opera dell'uomo, sia essa una strada, un opificio, un centro abitato, ed a maggior ragione una struttura od un centro turistico, prospera e dura nel tempo solo se non contrasta con le altre componenti del paesaggio, se è naturale, cioè, od almeno armonico, e pertanto connaturata rispetto a quel complesso e dinamico insieme che è appunto il paesaggio.

La precisazione di questo concetto tipicamente geografico porta alla conferma del nostro interesse di studiosi per un'attività che, come il turismo, difenda le componenti naturali del paesaggio ed al tempo stesso le utilizzi e le animi armonicamente colla componente umana, cioè con le opere e con gli spostamenti dell'uomo. Il paesaggio è infatti un *bene* economicamente fungibile, ha un valore e può dare un reddito. E se, per accrescerne il valore ed utilizzarlo come risorsa, occorre che l'uomo si inserisca nella natura adeguandosi ad essa, ma, al tempo stesso, modificandola in quanto è possibile con le sue opere, questa, per noi geografi, non è una violazione del paesaggio, ma la dinamica umanizzazione di esso, un processo complesso di adattamento dell'uomo alla natura e di inserimento delle componenti umane (strutture e infrastrutture turistiche, in questo caso) nel paesaggio stesso.

(7) Accanto alle platee di cemento armato che hanno distrutto la boscaglia di alcuni tratti della Riviera di Ponente in tipica disarmonia colle componenti naturali di quel paesaggio, si consideri, ad esempio, il razionale (ed armonico, e quindi durevole) inserimento di alcuni villaggi turistici residenziali ad Arenzano, a Porto Rotondo e in altre località della Costa Smeralda in Sardegna, a Punta Ala, a Maratea ed a Cirella nel Golfo di Policastro, sul litorale ionico della Calabria nei lidi di Capanello e di Metaponto, a Panarea nelle Eolie ed anche al Lido delle Nazioni nel litorale ferrarese, dove l'architettura ha saputo sposare materiali, linee e volumi, colle componenti naturali del paesaggio.

Si dà luogo così ad una nuova associazione fra uomo ed ambiente, che è appunto il paesaggio di una *regione turistica*, tipicamente umanizzato; in esso l'uomo non si limita a contemplare le bellezze che l'ambiente naturale gli presenta, ma vi vive e le anima con le sue opere, le utilizza come beni economici, ne trae un reddito, e non solo un godimento psicologico. Per far questo, per giungere a una siffatta utilizzazione, sono pertanto necessarie le strutture ricettive, dove da parte della popolazione stabilmente residente si offre un temporaneo insediamento ai forestieri, e le infrastrutture, specie di comunicazione, che adducono alla plaga turistica le masse umane. E se è necessario che una strada tagli un dirupo montano o si arrocchi su una costa alta, che le dimore per i turisti si addensino su un ripiano o su un tratto del litorale, queste opere non sono per il geografo devastazione, ma solo trasformazione del paesaggio, un aspetto, cioè, di quel dinamico e progressivo sviluppo dell'insediamento umano che noi consideriamo come una conquista attiva della componente vivace del paesaggio — quella umana — sulle componenti naturali di per sé inerti, in quanto sono dotate solo di una tendenza evolutiva il cui fine unico è la sopravvivenza e non la trasformazione a fini utilitari né l'incremento, e tanto meno un incremento che sia frutto della volontà.

Logicamente, pertanto, il turismo che agisce come fattore di armonica evoluzione del paesaggio è soltanto quello, recente, di massa e non quello esplorativo e pionieristico dei pochi eletti o ricchi di un tempo. E qui sembra opportuno precisare un altro concetto, e cioè che, almeno oggi in Italia, il geografo deve interessarsi al turismo di massa proprio in quanto solo questo attuale aspetto del fenomeno turistico ha una funzione di completa umanizzazione, e quindi di « lievitazione » e di sviluppo (8). Sul piano puramente naturalistico, anche la costruzione di un solo edificio, villa od alloggio che sia, potrà attrarre l'attenzione del geografo, in quanto quella dimora si sarà o meno adeguata alle leggi geografiche, scegliendo un pendio acclive, utilizzando il materiale in posto, o magari adattando la sua struttura architettonica al microclima del luogo. Ma un insediamento puntiforme, di singoli individui e di isolate dimore, non può pareggiare l'interessamento che desta nello studioso un fenomeno di massa, con le soluzioni

(8) G. MERLINI, *Il turismo come mezzo di lievitazione economico-sociale*, in « Realtà Nuova » del Rotary Club d'Italia, Milano, 1963, n. 11 (estr. di pp. 12).

di adattamento al suolo ed al clima che sono state suggerite ad un intero gruppo umano. I geografi sono abituati, per lo stesso fondamento della loro disciplina, a considerare sempre le relazioni reciproche di un insieme, e anche la dimora va considerata non come la risoluzione personale di un singolo problema degli individui, ma come una forma di adattamento collettivo (cioè di un intero gruppo umano) all'ambiente. La singola abitazione può anche essere l'aspetto iniziale e pionieristico di una vasta umanizzazione del paesaggio, ma tale inserimento dell'uomo con le sue opere e con le sue sedi diviene davvero un fatto geografico soltanto quando la costruzione di singole dimore si consideri come un momento del popolamento di una regione, di un fatto, cioè, che è destinato a raffittirsi, ad estendersi, a distribuirsi e ad organizzarsi nell'area territoriale. E ciò specialmente quando un insediamento ha una sua particolare funzionalità — in questo caso quella turistica ricettiva —, che comporta relazioni spaziali con altre zone dove il popolamento ha ben diverse caratteristiche (le aree di turismo attivo), ma che della zona ricettiva sono complementari e che ad essa, appunto per giustificare il periodico afflusso delle masse turistiche da una plaga all'altra, vanno sempre raffrontate.

D'altro lato, la dimora ricettiva non è che uno degli aspetti della complessa umanizzazione del paesaggio che è portata dal turismo odierno, e la stessa villa non la si capisce più, oggi, se non in una lottizzazione, in una sistemazione urbanistica, in un complesso di strutture ed infrastrutture che richiede forti investimenti e si propone, pertanto, notevoli ricavi, e quindi è preparato per le masse e non per i singoli scopritori di amenità paesistiche o per i pochissimi che possono permettersi un turismo di lusso. Il geografo non potrà certo, nell'Italia odierna, dedicarsi alla ricerca di quei luoghi che, a parere suo, siano particolarmente belli, o almeno tipici delle diverse forme del paesaggio italiano (9);

(9) Per quanto apprezzabili possano essere per la sempre migliore conoscenza del nostro Paese, ad esempio, non ritengo che possano essere considerate opere di geografia turistica le pur belle « guide ai luoghi ameni » pubblicate nel nostro o in altri paesi. V. ad es. il vivace libretto di W. STRYGOWSKI, *Die Gestaltung der Sonnenküsten Europas, I Teil: Südösteuropa*. F. Berger und Söhne OHG, Horn, 1966; questo stesso geografo sta preparando un libro sui *luoghi del sole in Italia*, che sarà certo graditissimo come prova di amore di un collega austriaco alla nostra terra e potrà servire a richiamo di altri amanti delle amenità delle nostre spiagge, ma non sarà (né del resto vorrà esserlo) uno studio di geografia turistica.

in tal caso egli prescinderebbe dalla reale vita del nostro Paese, in cui il turismo non è più un fenomeno sporadico ed episodico, ma interessa tutte le popolazioni urbanizzate che lo alimentano e l'intera popolazione delle zone ricettive, che ne traggono un particolare sviluppo — economico, sociale e culturale — e che si valgono delle infrastrutture (create magari, inizialmente, solo per richiamare, convogliare e ospitare le masse sempre crescenti dei forestieri) non soltanto al fine di ricavarne la rendita turistica, ma anche come strumento di progresso economico generale e di sviluppo del genere di vita locale e regionale.

Un geografo che si limitasse, ad esempio, a studiare le correnti turistiche affluenti nella Riviera Romagnola, le aree in cui esse si insediano nelle loro soste estive, le variazioni statistiche del loro movimento, le strade che le convogliano, non comprenderebbe, a parer nostro, quale componente vera del paesaggio attuale della Romagna sia oggi questo fenomeno, che ha trasformato in albergatori dei pescatori e degli ortolani, che ha variato il genere di vita e l'aspetto culturale e sociale di una intera popolazione rivierasca, differenziandola dalla gente romagnola dell'entroterra, e magari proponendo problemi (quello dell'ordinamento amministrativo del Riminese, ad esempio), che erano del tutto impensabili finché non esisteva il turismo di massa (internazionale e metropolitano nazionale), cioè finché la spiaggia di Rimini era frequentata soltanto da pochi agiati villeggianti provenienti dall'immediato retroterra emiliano.

Poiché sta di fatto che solo le masse forestiere portano evidenti trasformazioni in un paesaggio. E ciò non solo perché l'esigenza di molti alloggi, di vaste attrezzature balneari e sportive, di locali di svago e di ritrovo, e soprattutto di strade di accesso al comprensorio turistico e di circolazione all'interno di esso, trasforma, nel nostro caso, una spiaggia silente fra gli orti ed il mare in una città lineare frazionata in gemmazioni che ripetono il tipico allineamento di strade e di case lungo la striscia dell'arenile, per decine di chilometri, invadendo con le dimore e il periodico insediamento dei turisti le placide campagne, sommergendo le colture, trasformando, in complesso, anche le fattezze visibili del paesaggio. L'evoluzione in regione turistica di una plaga che fino ad allora ne aveva solo la « vocazione » non si limita a creare nuove fonti

di reddito, ma modifica radicalmente la componente umana locale. L'accesso a nuovi mestieri e professioni, la sicurezza di un reddito in moneta pregiata là dove il solo denaro che entrava in famiglia proveniva dalla vendita del pescato o dal raccolto agricolo, la necessità di stabilizzare il reddito anche per far fronte a impegni debitori, il rischio dell'impresa turistica, il contatto con il forestiero modificano profondamente la stratificazione sociale, la mentalità, la psicologia, il genere di vita, il livello e le attitudini culturali della gente del luogo; in una parola il turismo fa delle popolazioni residenti una *gens nova*.

Si guardi, ad esempio, proprio la gente della Riviera Romagnola, quale è oggi. Statisticamente si può riscontrare in questa popolazione di una regione tipicamente turistica una elevata percentuale di giovani, che più facilmente si inseriscono in una economia in rapido sviluppo, un incremento demografico sia naturale che dovuto alla immigrazione stagionale o definitiva, ed un movimento pendolare dalla campagna alla città ed alle borgate della costa che contrasta collo spopolamento delle campagne romagnole. Ma nella Riviera l'abitudine ad un guadagno meno precario — insieme con la particolare situazione geografica di Rimini, che è allo sbocco dell'autostrada per San Marino — porta altresì ad un fenomeno quasi unico, cioè alla pendolarità della città verso le fabbriche di quel limitato tratto di pianura in cui la vicina Repubblica ha attratto, con particolari agevolazioni ed incentivi, numerose aziende industriali e commerciali; si presenta così un movimento pendolare dalla città alla campagna, che è facile riscontrare là dove l'agglomeramento delle industrie è stato tale da spingere qualche fabbrica al decentramento, ma che raramente presenta il quotidiano attraversamento di una sia pur facile frontiera, ed altrettanto raramente è costituito da persone che non fossero già da tempo occupate nella fabbrica che si è trasferita. Qui si tratta di operai riminesi che trovano la prima occupazione nelle industrie di San Marino, fenomeno questo simile ai movimenti pendolari frontalieri di manodopera industriale insediata nelle città che si hanno in certi tratti del confine fra Belgio e Olanda e nella zona fra Como e Chiasso e che, come qui, è frutto di una mentalità nuova.

Gli è, appunto, che nella Riviera Romagnola il contatto con i forestieri ha modificato ormai del tutto la psicologia ed il genere

di vita della gente locale, ha creato una *gens nova*, abituata a considerare un confine non come un limite che si valica solo quando ci si vuole o ci si deve sradicare dalla propria terra d'origine, una gente che può dirsi veramente « europea » in quanto passa dall'uso del dialetto a quello delle lingue straniere facilmente apprese nel contatto (commerciale, alberghiero, o magari soltanto del *latin lover*) con gente di ogni parte del mondo. L'attuale generazione dei riminesi, che si reca all'estero ogni inverno per i personali contatti con le agenzie di viaggio o con gli stessi clienti, che passa dall'uso del francese a quello del tedesco o dell'inglese e che magari sa mormorare qualche parola convincente in lingua danese o svedese, non è più quella dei pescatori e degli ortolani che risiedevano sul litorale pochi anni fa e che, del resto, furono i primi a trasformarsi in albergatori, per accogliere gli iniziali rivoli dell'enorme massa di forestieri che, dall'inizio del dopoguerra, si riversò nella Riviera. Grazie al contatto con i forestieri è avvenuto qui l'ambientamento degli uomini alla funzione turistica della regione, si è attuata una reciproca azione trasformatrice dell'uomo sull'ambiente naturale e dell'ambiente « turistizzato » sull'uomo stesso. E così si spiegano il nuovo genere di vita e le nuove abitudini e perfino i nuovi atteggiamenti culturali e sociali di questi « romagnoli della Riviera », che sono ormai ben diversi dagli stessi rivieraschi delle generazioni prebelliche, e si differenziano soprattutto dai romagnoli dell'entroterra, anche se il cibo, il dialetto, l'impulsività, la vivacità e la tenacia del carattere sono le stesse. Gli è che in questo caso il turismo, per contatto, ha dato origine non solo ad una diversa qualificazione professionale, ma ha mutato, insieme colle fonti del reddito, la stratificazione sociale, le basi culturali, le abitudini e gli atteggiamenti esteriori, ha creato dunque una diversa psicologia ed un nuovo e tipico *genere di vita*.

2. - I problemi che il turismo pone agli studiosi di geografia si dimostrano, quindi, particolarmente ampi e vari, nel filone più moderno e più scientifico di questa nostra disciplina. Ma non oseremmo dare il consiglio di accingersi a sintesi così vaste e così profonde se non a chi avesse pienamente radicati i concetti ed il metodo della geografia. E ciò anche perché ad un osservatore superficiale è facile giungere a considerazioni non fondate su dati

rigidamente scientifici, oppure sconfinare in campi di altre discipline, con il rischio di trarre conclusioni che uno psicologo od un sociologo saprebbero con molto maggior competenza dimostrare ed approfondire. Val dunque la pena di riportarci nei nostri limiti tradizionali e di mostrare come anche i geografi possano dare un apporto di studi e di ricerche allo sviluppo del turismo. E ciò si può fare con le applicazioni della scienza che professiamo, senza sconfinare nello studio di problemi che altri indagherebbe meglio di noi.

Ed i problemi concreti su cui il geografo ha qualcosa da dire sono essenzialmente tre: a) l'esame della domanda turistica; b) la ricerca di nuove localizzazioni ricettive (10); c) l'adattamento del fenomeno turistico alle diverse forme di paesaggio in cui esso si è inserito e, nel contempo, gli adattamenti del paesaggio al turismo.

La domanda turistica si concretò in passato solo dove esisteva un privilegio sociale ed economico. Dagli inizi del secolo andavano in villa solo i ricchi borghesi, seguendo le tradizioni dell'aristocrazia. Ma dal Rinascimento al '900 la villa era soltanto la seconda casa nobiliare o dell'alta borghesia, e non era affatto localizzata in funzione turistica, cioè per utilizzare le amenità del paesaggio. Già qualche inizio del turismo di cura e religioso interessava più ampi gruppi umani; ma il fenomeno aveva solo giustificazioni edonistiche e non ambientali.

La promozione sociale portata dalla prima guerra mondiale ha originato il turismo di massa, specie quello balneare e, dopo il conflitto, anche quello montano, estivo ed invernale. Il turismo di massa può, pertanto, esser considerato come un risultato di fatti geografici, cioè dell'inurbamento e della diffusione territoriale, e come un portato tipico della complessa evoluzione sociale, la quale si concreta nell'aumento dei redditi medi, nella sicurezza del posto, nella politica dei consumi e cioè, in conclusione, in una promozione

(10) Su questi due punti v. G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, cit., pp. 14-22, e la discussione cui dette luogo quella nostra relazione, specie per il tentativo di esprimere in formule delle « tendenze geografiche » assai difficilmente ponderabili, ma che, a parer nostro, possono risultare dagli indici in cui lo studioso rappresenterà fattori positivi e negativi del turismo attivo e di quello ricettivo, e da equazioni che calcolino l'eventuale concorrenza di altre localizzazioni ricettive.

borghese, nell'allargamento e nella distribuzione su ampi territori del ceto medio. Il fenomeno si presenta prima all'estero che in Italia; ma da noi già gli anni '30 vedono il continuo crescendo della domanda turistica, che include in un primo tempo i ceti medi borghesi, cioè professionali e impiegatizi, ed in un secondo tempo anche gli operai. Ma sempre, in questo periodo fra le due guerre, i turisti provengono dalle città, e in assoluta prevalenza si valgono dei mezzi di trasporto collettivi, riversandosi nei luoghi già da tempo frequentati dal precedente turismo di lusso. Talvolta l'invasione feriale è limitata a poche ore, quante ad esempio in Italia sono consentite dalle soste dei « treni popolari » o quante sono contemplate, per il turista straniero, dagli strettissimi orari predisposti dalle agenzie di viaggio.

Il vero turismo popolare e di massa nasce in questo dopoguerra, e subito, negli anni '50, inizia il *boom*. Le zone di turismo attivo si allargano di continuo, investono tutte le popolazioni urbane dell'Europa occidentale e settentrionale e del Nordamerica, si estendono anche alle zone rurali; muta del tutto la stratificazione sociale delle masse turistiche, perché il padrone ed il dipendente della stessa azienda dispongono, nella stessa epoca dell'anno, di un periodo di ferie e vogliono evadere dalla città fumosa e calda, dal borgo industriale e magari anche dalla fattoria che pure è immersa nel verde agricolo. L'automobile consente lo spostamento di interi gruppi famigliari, anche a centinaia di chilometri di distanza dall'abituale residenza; l'aereo, specie con i voli *charters*, più che con quelli di linea, sostituisce il lungo viaggio in treno o in *pullman* delle comitive, formate nei maggiori centri o nei tradizionali punti di convergenza di oltre confine, dove le agenzie di viaggi adempiono alla funzione di procacciamento e di smistamento della domanda turistica.

In questa fase (che è poi l'attuale) i *centri di turismo attivo* sono appunto da considerare come *punti di convergenza di aree*, talvolta estese ad interi paesi, oppure come *porte* da cui le correnti dei forestieri si irraggiano verso le località di una regione ricettiva, oppure verso varie e talvolta anche distanti regioni ricettive. Lo studio del geografo accerterà pertanto quei fattori ambientali, economici e psicologici che influenzano la domanda turistica e ne causano lo sviluppo nei singoli paesi stranieri e nelle

diverse regioni italiane; fornirà quindi una moderna e sempre aggiornata serie di monografie regionali, che consenta agli operatori ed ai dirigenti della politica turistica di prevedere le possibili variazioni, in più od in meno, della domanda stessa, non uscendo perciò dal normale schema delle monografie descrittive che i geografi ci hanno sempre dato, ma prendendo in considerazione anche gli specifici fattori della domanda turistica.

In poche parole, non vediamo perché, studiando, ad esempio, la Svezia ai fini dell'informazione da dare ai nostri operatori e politici del turismo, un geografo debba abbandonare il suo metodo di ricerca, di sintesi e di comparazione; solo ci sembra che, proprio per essere valida al fine dello studio di questa particolare domanda, la monografia debba lumeggiare prima di tutto i fattori psicologici, quelli ambientali e soprattutto la stratificazione sociale e del reddito in quel paese di cui si vuole analizzare la domanda turistica e prevederne le variazioni. E ci sembra altresì necessario precisare, in studi siffatti, l'eventuale concorrenza turistica dello stesso paese che si prende in considerazione e degli altri paesi che possono offrire zone ricettive dotate come le nostre, e magari in condizioni concorrenziali. Poiché la capacità di domanda turistica di un paese, di una regione e di un centro urbano è evidentemente funzione positiva di alcuni elementi, geografici e no, e negativa di altri (11).

Ma le applicazioni della geografia sono particolarmente evidenti quando dall'indagine su un'area che presenta una domanda turistica si passi a concretare il *centro* dove i minuscoli rivoli composti da individui o da piccoli gruppi famigliari o locali convergono per formare le *correnti dei forestieri*. Si individuano, così, la *porta esterna* (il valico del Brennero o di Ponte San Luigi, ad esempio) in cui le correnti provenienti da diversi paesi convergono sul nostro valico di confine e le diverse *porte interne* (il nodo autostradale e ferroviario di Bologna, ad esempio, da cui si ha un ulteriore smistamento verso la riviera romagnola e verso le spiagge toscane). Ma in questo caso lo studio si complica, perché al turismo estero si somma la domanda turistica locale e regionale, e ciò non solo provoca i lamentati ingorghi delle comunicazioni, ma induce a

(11) V. le formule proposte nel § 5 di G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, cit., pp. 14-17.

studiare se e come è possibile conciliare la domanda estera con quella nazionale. E qui, appunto, può intervenire il geografo, riconoscendo quelle particolari condizioni umane che si usano definire come il genere di vita tipico di una plaga o di una metropoli, si da suggerire agli operatori ed ai politici del settore quelle decisioni che vanno dalla incentivazione turistica in certe epoche dell'anno alla tutela del movimento turistico in altre epoche, alla progettazione e costruzione di nuove infrastrutture, e magari anche all'orientamento per la ricerca di nuove localizzazioni ricettive servite dalla stessa porta.

Non si vuole certo affermare che il geografo possa andare più in là della prospettazione di alcune soluzioni per filtrare e regolare attraverso i centri e le porte la domanda turistica. Ad altri spetta il compito della decisione. Ma è certo che il geografo è più di altri studiosi atto a comprendere come il turismo si sommi, in questi punti obbligati di transito e di smistamento, colle altre attività produttive e di scambio, col traffico di natura esclusivamente economica, cioè, e come la scelta di questi punti di valico e di accesso sia condizionata o almeno largamente influenzata da fattori naturali, quali le forme visibili del suolo (orografia ed idrografia), e dalle formazioni umane (insediamento, urbanesimo, vita rurale, industrializzazione, rete delle comunicazioni) che alle forme del suolo si sono adeguate. Ed il fatto stesso che sui valichi di confine o nei nodi del traffico sia possibile ponderare numericamente le correnti turistiche, analizzarne la composizione e le preferenze, studiarne, in conclusione, le statistiche, e sommare a queste correnti l'analisi delle altre componenti del traffico che di lì passa o che ivi si forma, ci indica le concrete possibilità di uno studio geografico veramente scientifico, cioè fondato su dati accertati e non su personali — anche se geniali — induzioni dello studioso.

Anche la localizzazione di nuove aree ricettive ci sembra richieda l'opera del geografo, almeno nella fase di approccio o conoscitiva; ma non suscita particolari problemi per chi sia adusato al nostro metodo di studio.

In Italia la classificazione data dalla legge del Piano quinquennale riconosce: a) zone di sviluppo turistico intenso e già da tempo affermato; b) zone in fase iniziale di sviluppo turistico, aventi

ampie prospettive di ulteriore espansione; c) zone non ancora valorizzate e suscettibili di consistenti sviluppi; d) resto del territorio, per il quale si dovranno individuare eventuali punti di particolare interesse da inserire nei circuiti turistici (12). Questa classificazione, anche se non delineata sulle carte geografiche, non va più in là della constatazione che nel nostro Paese esistono effettive e probabili *regioni turistiche* e che in quasi tutto il territorio nazionale vi è una concreta eppure alquanto vaga vocazione turistica, e consente, pertanto, la precisazione della volontà del legislatore di graduare nel tempo e nello spazio i propri interventi. Ed era giusto che così fosse, dinanzi alle talvolta improvvisate richieste di privati e di enti locali, che sollecitavano l'intervento pubblico anche là dove, per ora, non ci sono le premesse, né finanziarie né infrastrutturali, per un'offerta turistica. Il legislatore doveva, infatti, commisurare gli interventi statali all'utile economico ed allo sviluppo sociale; ed una graduazione nel tempo degli investimenti era ed è necessaria, non solo perché imposta dai limiti stessi del bilancio dello Stato e degli enti locali, ma anche e soprattutto perché consente di programmare nei successivi piani l'assorbimento di una domanda che si può ragionevolmente supporre ben lontana dall'esaurimento.

Del resto, le zone di varia intensità del fenomeno turistico indicate dal legislatore corrispondono con esattezza alle *aree di turismo maturo*, a quelle dotate di *localizzazione ricettiva iniziale* o di *possibilità ricettiva*, ed infine, di *vocazione turistica*. Queste aree, poi, si inquadrano nelle diverse regioni turistiche che la geografia ha da tempo riconosciuto e studiato, hanno un centro la cui funzione di polo di promozione e di sviluppo è spesso in rapporto con la posizione geografica, oltre che con le caratteristiche ambientali; questo centro turistico va studiato dalla nostra disciplina come qualsiasi forma di insediamento umano o di urbanizzazione. A siffatti studi da tempo attendono i geografi italiani, e non solo nella fase conoscitiva e descrittiva, ma anche ai fini

(12) V. tutto il capitolo XXI, e specialmente i paragrafi 227 (che considera l'apporto del turismo all'economia di sviluppo), 228 (che indica i mezzi ed i fini dell'intervento) e 229 (che individua le quattro zone di sviluppo turistico), della L. 27 luglio 1967, n. 685. Piano economico nazionale per il quinquennio 1966-1970, alle pp. 63-64 del Suppl. ord. della « Gazzetta Ufficiale » n. 203 del 14 agosto 1967. V. pure le nostre considerazioni, poste quando la legge del Piano era ancora nella fase di progetto, a p. 26 del cit. G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, ecc.

applicativi, cioè nell'ambito delle programmazioni, nazionali e regionali (13).

Il problema geografico dell'offerta turistica, cioè dell'individuazione di effettive o probabili localizzazioni ricettive, non consiste, peraltro, nella descrizione di una regione o di un centro, ma nella possibilità che il geografo ha di individuare certe *tendenze dei luoghi*. Le leggi della moderna geografia scientifica sono infatti soltanto leggi di tendenza, valgono a indicare che in un luogo si offrono condizioni ambientali, naturali ed umane, sociali, psicologiche, economiche e di traffico, per le quali l'una o l'altra localizzazione (residenziale, agraria, industriale, commerciale, turistica) offre un suo particolare grado di convenienza. Il ridurre quindi a simboli tutti gli elementi ambientali, in quanto siano considerati come fattori di una scelta di localizzazione, e il raggruppare i simboli in formule (quali sono ad esempio, nel nostro caso, quelle che indicano la *possibilità ricettiva totale* o *lorda* e quella *relativa* o *netta* di un centro o di una regione), ed infine il comparare fra loro le varie formule, sì da ponderare la competitività delle diverse localizzazioni, è una semplice applicazione del nostro metodo geografico della sintesi e della comparazione (14).

Lo studio delle localizzazioni turistiche non si limita più, pertanto, alla descrizione di una regione o di un centro o alla individuazione dei fattori che hanno o possono avere una qualche influenza sullo sviluppo del movimento turistico, né alla indagine sulla evoluzione dell'urbanizzazione e sulla sua rispondenza o meno al fine di accogliere in una plaga i forestieri e di offrire loro la

(13) La classificazione è quella da noi usata (G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, cit.; cfr. p. 26; *Le vocazioni turistiche*, ecc., cit., cfr. p. 29); la divisione in 22 regioni turistiche che praticamente coprono tutto il territorio italiano e contemplano tutte le varie forme di turismo, compreso quello — auspicato, ma per ora non iniziato — sull'Idrovia Padana, è di U. TOSCHI (*La determinazione delle zone turistiche*, cit., cfr. pp. 92-93 e *Aspetti geografici dell'economia turistica*, cfr. fig. 2, riportata anche in *Geografia economica*, cit., p. 453). Né si possono trascurare gli organici contributi allo studio dei «centri turistici» delle diverse regioni italiane, dati da molti di noi negli «Atti del XVII Congresso Geografico Italiano, Bari, 1957» (cfr. vol. II, pp. 471-687) e gli studi monografici apparsi in collane e riviste geografiche, per la cui più ampia bibliografia si rimanda a C. DELLA VALLE, *Geografia del turismo*, nel vol. *Un sessantennio di ricerca geografica italiana*, «Mem. Soc. Geogr. Ital.», XXVI, Roma, 1964, pp. 413-422.

(14) G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, cit.; cfr. pp. 20-22; il metodo da me proposto è usato con buoni risultati in alcune programmazioni di enti e di aziende turistiche e in uno studio della regione del Lidi Ferraresi che sta svolgendo il mio assistente Dott. C. A. Campi.

massima e più conveniente utilizzazione di un dato paesaggio, ma offre anche elementi ponderati — alcuni con la limitazione di una personale valutazione del geografo, altri statisticamente certi — sui quali l'operatore privato, il politico e l'amministratore pubblico potranno fondare la loro scelta. Anche con le nostre formule ed equazioni, noi geografi non presumiamo di procedere a scelte di localizzazione; ma è certo che gli elementi da noi posti in evidenza sono tali e così chiaramente espressi che la decisione di coloro cui essa compete potrà essere facilitata e fondata su basi razionali e non soltanto su intuizioni pionieristiche e su iniziative volontaristiche.

Poiché sta di fatto che l'empirismo volontario del turismo è certo basato su indiscutibili elementi ambientali favorevoli, e talvolta ha creato una realtà ammirevole, e sempre ha portato sviluppo economico e sociale là dove ha effettuato le sue scelte di localizzazione. Ma oggi non è più concepibile che un'attività la quale frutta all'economia nazionale il massimo afflusso di moneta pregiata e che complessivamente mette in circolazione circa un sesto del reddito nazionale, cresca solo per l'ardita iniziativa di alcuni imprenditori, e trovi negli enti locali e nell'amministrazione periferica, regionale e centrale dello Stato soltanto il sostegno per far sentire le proprie pressanti richieste o gli organi per contenere l'inevitabile eccesso delle speculazioni. In un'epoca in cui la pianificazione è accettata anche dai fautori del liberismo, e quando si fa più sentire la concorrenza di altri paesi come il nostro dotati di risorse turistiche, non sarebbe logico che si trascurasse la programmazione territoriale di questo settore e che si volesse dare ai privati, o anche soltanto alle iniziative locali, il compito delle decisioni maggiori; le quali consistono, appunto, nelle scelte delle nuove localizzazioni turistiche, nei massicci investimenti per la costruzione di infrastrutture, nella intensa e diffusa propaganda necessaria a richiamare in nuove località le correnti turistiche che si pensa di poter attrarre nel nostro Paese, nella disciplina edilizia e del traffico atta a potenziare le località già fiorenti ed a decongestionare le regioni troppo affollate di forestieri.

L'operatore privato ha certamente — in ogni campo dell'economia — delle preferenze che sono imposte o almeno influenzate dalle condizioni del luogo, e segue una sua legge di tendenza nelle

localizzazioni, instaurando un personale adattamento delle imprese e degli insediamenti, che potremmo ben definire una *geografia volontaria* (15). Ma il criterio della convenienza, del massimo utile, non può mancare nell'iniziativa privata; e dalla convenienza alla speculazione — talora esosa ed eccessiva — il passo è breve. Né si può pensare solo ad interventi pubblici correttivi o disciplinatori, ma piuttosto a razionali indirizzi deliberati in sede pubblica, centrale e periferica, e facenti parte di un programma coordinato, in cui l'azione del singolo operatore possa inserirsi con vantaggio suo e della collettività.

Non si vuole certo affermare che l'iniziativa dello Stato e dei suoi uffici ed enti periferici, o quella degli enti locali, possa sostituirsi al libero imprenditore del settore turistico. Sappiamo benissimo quale senso di frigidità squallida dia il turismo di Stato dei centri balneari bulgari o sovietici, e come anche nella costa jugoslava il criterio del profitto, ormai entrato nelle stesse aziende alberghiere di Stato, abbia aperto nuove prospettive al turismo. Per contro, ci è chiaro l'insostituibile apporto personale dell'operatore turistico, sia esso albergatore, trattore o costruttore edilizio, oppure trasportatore o fornitore dei servizi terziari; è indiscutibile, per esempio, che la Riviera Romagnola deve molto del suo potere di richiamo al carattere artigianale delle sue aziende ricettive, al fatto cioè che il proprietario cura personalmente i rapporti quotidiani con i clienti, e si fa spesso degli amici nei suoi ospiti. E' evidente, pertanto, che anche noi riteniamo che, al livello delle singole aziende, il fattore decisivo della localizzazione sia l'intraprendenza personale dell'operatore turistico.

Ma la localizzazione di nuove aree ricettive, come pure lo sviluppo di quelle esistenti, presuppone altre scelte di urbanizzazione, di infrastrutture, di una politica di sviluppo. E qui ci sembra che possa inserirsi l'opera del geografo, il cui compito sarà di prospettare gli elementi ambientali che rendono conveniente una nuova localizzazione o necessaria una infrastruttura, oppure indi-

(15) M. E. HOOVER (*La localisation des activités économiques*, nella trad. di Y. AULAURENT, Parigi, Ed. Ouvrières, 1955, cfr. cap. I), parlando di industrie accenna a « preferenze geografiche » nella decisione del produttore; ed il discorso è tanto più valido per imprese del settore turistico, che hanno un tipico carattere artigianale, cioè sono in genere gestite dallo stesso imprenditore, con una iniziativa ed una impronta tipicamente personali.

spensabile una particolare espansione od estensione di un centro o di un'area ricettiva. E' evidente che questo apporto potrebbe essere richiesto anche dai privati; ma non è facile che ciò avvenga poiché, di fatto, l'imprenditore singolo si affida al suo estro, alla sua intraprendenza e non richiede alcun consiglio scientifico, neppure quello del tecnico aziendale, anche se inizia la sua attività con paurosi oneri debitori e con scarsa conoscenza del mercato turistico. Ma il politico e l'amministratore, cui, in definitiva, spetta la decisione ultima per qualsiasi localizzazione, la quale non abbia un fine di guadagno personale, ma che, con la convenienza dei singoli, si proponga anche un fine di sviluppo economico e sociale, non ci sembra che possa prescindere dal parere del geografo.

Il turismo di massa, infatti, si vale del paesaggio e lo modifica ai fini di una politica di sviluppo. E' quindi una particolare forma di assetto territoriale, un tipico *aménagement de l'espace*; e pertanto sembra del tutto logico che anche il geografo concorra allo studio del turismo ed alle decisioni sulla sua localizzazione, in quanto proprio la geografia è la sola scienza che esamini il territorio ed il paesaggio nella loro complessa unità. Poiché la fortuna di alcune regioni turistiche e la sfortuna di altre si spiegano, in gran parte, anche col diverso adattamento del fenomeno turistico alle varie forme del paesaggio.

3. - Si presentano, così, i veri problemi della geografia del turismo; che non sono quelli della distribuzione e della localizzazione, ma sono, appunto, quelli del suo inserimento nel paesaggio e dell'adattamento del paesaggio stesso all'attuale turismo di massa. Problemi di geografia applicata, dunque, da affrontare nel campo di una programmazione economico-sociale, non nell'ambito delle singole aziende e delle diverse località, e neppure nell'angolazione meramente scientifica della geografia; sono problemi di organizzazione territoriale, di un particolare *aménagement de l'espace*, e vanno dallo studio delle forme di insediamento isolato o rado fino a quello dell'urbanizzazione, dall'analisi delle componenti naturali di un paesaggio alla considerazione del dove, del come e del perché in esse si inseriscano e si compenetrino le componenti umane, produttive, di scambio, le correnti di merci e di uomini, sì da fare di una plaga della terra una regione diversa da quella

che era in passato, con una sua particolare organizzazione e finalità — appunto quella turistica — e con un suo tipico e nuovo genere di vita.

Né questi sono problemi facili da affrontare, anche perché spesso le apparenze di un vantaggio immediato spingono a risoluzioni che uno studioso serio ed attento deprecava, e quasi sempre la scienza geografica deve suggerire evoluzioni meno subitane, e perciò più atte ad armonizzarsi con le altre componenti del paesaggio, ma che possono scontentare le richieste locali, in quanto differiscono nel tempo e distribuiscono nel territorio un lucro che sembrerebbe di poter realizzare subito e di poter concentrare in un luogo, se soltanto vi si lasciasse crescere a dismisura l'afflusso dei forestieri. Ed il geografo non dispone di mezzi coercitivi per ridurre a limiti tollerabili l'egoismo e la speculazione, ma può soltanto prospettare le sue considerazioni, sì da renderle persuasive; e ciò può avvenire solo in termini di logica e di convenienza, ma non di utilità immediata.

Eppure un primo ragionamento ci sembra che abbia una sua logica stringente e persuasiva. Il turismo di massa nasce dal paesaggio, e quindi può modificare, ma non può alterare le fattezze visibili del paesaggio stesso, se non vuol predisporre da sé gli strumenti del suo declino. I più tenaci difensori del paesaggio devono quindi essere tutti coloro che operano nel campo turistico e che si valgono dell'offerta ricettiva di un luogo o di una regione per il soddisfacimento della loro domanda turistica. Si prospetta così nei suoi termini realistici una serie di problemi che sono anche geografici, oltre che tecnici, amministrativi e politici, quali quello delle infrastrutture, quello degli insediamenti, quello della scelta del tipo di turismo più confacente ad ogni singola area ricettiva, e, conseguentemente, del regolamento dell'afflusso dei forestieri.

Altrove sostenemmo che non è pensabile il turismo senza le infrastrutture viarie, e, partendo dalla constatazione che finora sono cresciute, anche a dismisura, solo le localizzazioni turistiche dotate di buona accessibilità, concludemmo che per attrarre il turismo di massa anche la distanza non vale quanto il tempo impiegato a superarla (16). Ma dinanzi alle esagerazioni di certe

(16) G. MERLINI, *Le localizzazioni turistiche*, cit.; cfr. pp. 23-24.

richieste, ai danni irreparabili che si stanno preparando alle bellezze paesistiche ed alle stesse risorse turistiche, le quali su queste bellezze appunto si fondano, ci sembrano necessarie alcune più attente precisazioni.

L'autostrada è la struttura d'accesso più confacente al turismo di massa, l'aeroporto è la stazione che già oggi convoglia le correnti estive internazionali provenienti dai paesi più lontani, che sono anche quelli in cui la richiesta del nostro sole e delle nostre spiagge è più naturale, perché il clima dei paesi scandinavi e del Mare del Nord manca proprio di questa fondamentale risorsa turistica, che invece è propria del nostro clima estivo. Ma da questa affermazione non si può trarre la conseguenza che ogni centro turistico deve essere dotato di una sua autostrada e di un suo aeroporto, e non soltanto per il banale ma ovvio motivo che il nostro Paese non dispone di mezzi finanziari e tecnici necessari per risolvere subito questi due problemi di infrastruttura, ma anche perché non è pensabile né un'autostrada né un aeroporto che servano solo al turismo, che si paghino con esso, e che, soprattutto, guastino l'armonia di una località turistica.

L'investimento dei capitali statali e del risparmio privato nelle autostrade è ingente. Nelle tratte del Piano Romita e del Piano Zaccagnini che ancora restano da costruire, in funzione delle nuove tecniche costruttive e delle esigenze dovute all'attuale pesantissimo traffico (doppie strade, spartitraffico molto ampio, *guarderails*, moltiplicazione delle stazioni, ecc.) e per la lievitazione dei prezzi dei terreni, per la necessità di viadotti, gallerie e sistemazioni antifrana, i costi di costruzione possono aggirarsi su una media di mezzo miliardo al chilometro, la metà circa di quello che parve il limite proibitivo all'epoca in cui si costruì la Bologna-Firenze. Si consideri pure che il costo di questa indispensabile arteria, che lega il Nord al Sud dell'Italia superò di quasi quattro volte il costo medio dei tratti in pianura dell'Autostrada del Sole, ma fu ampiamente giustificato dalle difficoltà materiali dell'imponente opera, ed è abbondantemente ripagato dal fiorente esercizio di questa insostituibile arteria; ma sta di fatto che la media di 250 milioni al km., quanto costarono le autostrade di pianura nella fase iniziale del Piano, è appena la metà dell'effettivo costo attuale dei chilometri che restano da costruire. Il Paese non si può per-

mettere indiscriminatamente investimenti siffatti per una sola infrastruttura, qualora punti soltanto sulla risorsa turistica; lo può e lo deve fare, invece, quando al turismo si aggiunga l'utenza commerciale, la redistribuzione geografica delle fabbriche industriali, l'incremento delle correnti di esportazione di prodotti agricoli, il riassetto demografico della Nazione: in una parola quel complesso che si definisce come politica di sviluppo.

E' il caso, appunto, dell'autostrada del Brennero, nella tratta alpina, un'arteria che sarà costosissima per gli espropri e per le opere d'arte; è il caso del settore ligure, in cui il massimo porto italiano e le due Riviere potranno trovare respiro solo dal completamento dell'autostrada da Ponte San Luigi a Savona, dal raddoppio del tratto Savona-Genova, dal congiungimento a est, oltre La Spezia, col prolungamento della Firenze-Viareggio; è il caso della grande dorsale fra Salerno e Reggio Calabria e di alcuni valichi transalpini in galleria ancora in fase di progetto; e in genere è il caso del completamento della rete ormai da tempo deliberata, il cui traffico non sarà solo turistico. Quando infatti un'autostrada risponde ad un fine di sviluppo regionale, le utenze si moltiplicano sì da pagare l'ammortamento del pesante investimento, e l'autostrada risponde ai fini per cui fu progettata e deliberata. Ma credere che un'autostrada possa pareggiare il suo bilancio, anche se, grazie al turismo (come ad esempio avviene nel tratto Bologna-Rimini della A. 14), raggiunge punte di 40.000 passaggi al giorno e medie del trimestre estivo di 10-12.000 veicoli al giorno, è pura illusione, e nessun responsabile amministratore e politico potrebbe accettarla.

D'altra parte, le autostrade costituiscono le *direttissime* del traffico viario, sono costruite per convogliare veicoli a grande distanza, sono valide quando legano fra loro regioni economicamente ed anche turisticamente complementari. Per questo il tracciato previsto dai Piani dei due Ministri dei Lavori Pubblici e votato dal Parlamento, e gli aggiornamenti che l'attuale Ministro dello stesso Dicastero ha fatto includere nel Programma quinquennale sono razionali e vanno attuati. Geograficamente si riconducono ad un sistema longitudinale che va dai confini transalpini fino all'estremo lembo d'Italia, lungo le due coste o presso ad esse, ad una grande dorsale longitudinale da Milano a Napoli, ad una

submontana padana da Torino a Venezia, ad alcune trasversali appenniniche (la Roma-Abruzzo e la Napoli-Bari), ed alle vie di collegamento dei porti siculi. E' una intelaiatura di base delle grandi comunicazioni stradali, che si integra nella rete europea e si completa cogli itinerari E, i quali sono serviti in Italia da strade A.N.A.S. e fuori dei confini da grandi vie di traffico veloce.

Non è certo una rete che esaurisca le nostre richieste ai fini dello sviluppo. Basta pensare: alla necessità di un'autostrada cispadana, nel senso della latitudine, che colleghi l'area in cui l'Emilia e la Lombardia confinano fra loro col porto di Ravenna e con l'Autostrada Adriatica; alle necessarie autostrade che collegheranno il Veneto all'Austria. Poiché sta di fatto che ad est del congestionatissimo valico del Brennero noi non disponiamo di valichi atti ad assorbire non solo il turismo, ma neppure l'attuale traffico commerciale di frontiera; ed invece è indiscutibilmente saggio l'impulso e fondata la prospettiva dell'incremento dei nostri rapporti, di persone e di cose, coll'est europeo, che appunto dall'Austria e dalla Jugoslavia vengono filtrati verso i nostri confini.

Ma è certo che questo primo lotto di autostrade, quando sarà completato, metterà l'Italia al primo posto in Europa, per la lunghezza, la razionalità e la funzionalità del suo moderno settore viario, e ci consentirà di procedere al raffittimento della rete autostradale investendo soltanto il reddito delle tratte in esercizio e forse senza dover richiedere ulteriori impieghi del denaro pubblico. Di questo sistema autostradale bisogna dunque che, almeno per ora, ci riteniamo paghi e che non pretendiamo immediatamente nuovi investimenti, che non sono nelle nostre possibilità finanziarie e tecniche. E tanto più questa pretesa sarebbe insostenibile, se si basasse soltanto sulla opinione che una regione abbia prospettive turistiche o, in genere, di sviluppo, che attualmente sono allo stadio di ipotesi o di vaghe speranze.

Piuttosto, bisogna contare molto sulle strade ordinarie, sulle superstrade previste dalla legge Zaccagnini, sui raccordi liberi da pedaggio, che danno accesso a molti centri e rendono accessibili zone finora ignote al grande turismo di massa e che spesso non sono tuttora neppure dotate di congrue possibilità ricettive. Il solo raccordo fra Firenze e Siena, inserendosi nella vasta rete di strade

nazionali e provinciali, fa sì che a non più di un'ora o due di rapido percorso dai due illustri centri d'arte si offrano ai forestieri altri notevoli centri di storia e di cultura, come Colle di Val d'Elsa, San Gimignano, Certaldo e Volterra, e località di spiccato interesse paesistico e naturalistico come Larderello e le belle spiagge maremmane fra Cecina e San Vincenzo.

Eppure in molte di queste località difettano le strutture ricettive, c'è un solo albergo, o magari una locanda, e nessuno pensa che un centro turistico non può fiorire se all'infrastruttura che vi convoglia le correnti dei forestieri non si accompagna il modo di dare ad essi sosta e soggiorno. E quasi identico è il caso di Sperlonga, che pure è su una grande via di traffico turistico, sull'itinerario fra Roma e Napoli, prossima a Gaeta e a Terracina, e che nei suoi pochi mediocri alberghi non può certo ospitare i bagnanti provenienti dalla vicina capitale, cui è molto agevolmente raccordata

Per contro a Santa Marinella, dove c'è copia di strutture ricettive, manca il raccordo coll'autostrada per Civitavecchia; e questa arteria, che doveva avvicinare Roma ad alcune delle sue località balneari, è poco frequentata perché il suo imbocco è troppo lontano dal centro e disagiata per i romani. Né tuttora sono state inserite negli itinerari turistici le località costiere abruzzesi e calabresi, per le quali si era da tempo provveduto un collegamento autostradale la cui costruzione va a rilento, e per molte delle quali, del resto, non si è ancora neppure progettato il sistema di raccordi locali, interessantissimi per l'afflusso dei forestieri. E l'Umbria, una delle regioni più tipiche per il turismo d'arte, culturale, religioso e di soggiorno, dotata da tempo di ottime strutture ricettive e che ha visto recenti ed ardite iniziative per la seconda casa degli stranieri e dei romani, è tuttora priva dei raccordi coll'autostrada che pur ne lambisce il limite occidentale. Gli esempi potrebbero moltiplicarsi per dimostrare che un piano di sviluppo turistico del nostro Paese, se pur esiste, manca dei necessari coordinamenti; e ciò perché, se si ottiene l'autostrada o l'aeroporto, si dimenticano la viabilità minore o non si curano gli investimenti nei servizi di ospitalità, cioè tutte le cose apparentemente minori, ma che, di fatto, attraggono il forestiero e lo inducono a prolungare la sua sosta.

Ed invece un ben congegnato sistema di raccordi, ad esempio, potrebbe, fra l'altro, evitare l'inconveniente di incidere con opere massicce anche sulle fattezze visibili di certi paesaggi che costituiscono talvolta l'attrattiva prevalente per il turismo. Tutte le polemiche sulla questione dell'autostrada, che dagli organi centrali si vuole che attraversi la conca di Cortina, mentre i cortinesi deprecano una così grossa alterazione del paesaggio dolomitico, sarebbero facilmente evitate soltanto se si ricordasse che un'autostrada la quale, pur evitando la mirabile zona paesistica, le passasse ad est e fosse ben raccordata coll'attuale rete stradale dell'Ampezzano e delle Dolomiti, produrrebbe certo gli stessi effetti di incremento dell'afflusso turistico che si spera ottenere da una grande arteria diretta. Ed, in cambio, un siffatto sistema viario, più snello e ormai ambientato nel paesaggio e sufficiente per un ulteriore insediamento del tipo sparso che caratterizza l'urbanizzazione cortinese, non guasterebbe irrimediabilmente le meravigliose armonie di montagne, di prati, di campi di neve che fanno di Cortina la gemma più fulgida del nostro turismo alpino. Ed ugualmente un acconcio sistema di raccordi con il tracciato dell'autostrada interna che congiungerà La Spezia a Rapallo, evitando le rampe del Bracco, gioverà al turismo delle Cinque Terre assai più di una strada costiera che penetri in quel paesaggio tanto umanizzato dalle coltivazioni, ma pur suggestivo per il suo isolamento, per la sua quiete; poiché proprio isolamento, quiete ed assenza di traffico rumoroso cercano gli innamorati di questa ridente plaga della Riviera di Levante.

Che un buon sistema di raccordi e qualche cartello indicatore ben collocato giovino alla fortuna di un centro o di una zona turistica basta a dimostrarlo l'afflusso turistico verso l'Elba e verso i vecchi e nuovi centri ricettivi del litorale maremmano (Riva degli Etruschi, Punta Ala, Castiglione della Pescaia, Marina di Grosseto, Porto Santo Stefano), afflusso che è stato convogliato proprio da qualche raccordo razionalmente tracciato, mentre all'interno il grande traffico scorre sulla Via Aurelia, la quale non ha certo in questo tratto bellezze paesistiche da difendere e quindi può essere allargata — e lo si è fatto — e resa più scorrevole alle grandi masse. Per contro quelle piccole gemme residenziali conservano con l'isolamento quella caratteristica del paesaggio che

è la più ricercata attrattiva per quei forestieri — e son molti — che in un centro ricettivo non cercano lussi e svaghi, ma quiete, tranquillità e immediato contatto con la natura in cui l'uomo si inserisce senza violentarne le bellezze e le attrattive. Ma queste opere minori sono spesso frutto di iniziative locali o magari private, nascono dalla conoscenza diretta dei luoghi che è propria solo di chi ci vive, e non possono risultare da un avvio turistico deciso solo in sedi centrali e per l'intero Paese.

Poiché è logico che nelle decisioni generali si pensi alle grandi correnti turistiche attratte dal paesaggio italiano e, quindi, si considerino le infrastrutture di massa, come le autostrade, le grandi vie internazionali, i grossi aeroporti, che sono sempre ammirevoli opere dell'uomo, ma talvolta incidono come una cicatrice indelebile in certi luoghi. E può nascere (e ciò spesso avviene) un contrasto fra le macrodecisioni formulate dai politici e le richieste che sono espresse localmente. Sta di fatto che, mentre in sede locale si discute lungamente, e con ragione, se una strada o un sentiero debbano seguire un percorso od un altro, se una lottizzazione debba o no effettuarsi, e ciò per non guastare il tacito silenzio di un bosco o il declivio di una pista sciistica, o il contrasto di colori e di luci di una roccia incombente sul mare, o la placida quiete di una spiaggetta, si lamenta, e non a torto, che non sempre le decisioni centrali (specie quelle espresse da burocrati e quindi non a contatto con l'opinione pubblica) siano altrettanto rispettose delle bellezze dei singoli paesaggi. E si osserva che il paesaggio italiano è come un affresco in cui si fondono e si armonizzano tanti piccoli quadri, che sono poi i paesaggi locali; e che, per difendere e conservare l'insieme, bisogna difendere le singole parti, e che il guasto portato anche ad una sola conca montana o ad un tratto di costa rompe tutta l'armonia dell'insieme. Non si devono quindi violentare le singole bellezze paesistiche con trasformazioni repentine ed innaturali, se non si vuole che l'intero paesaggio italiano perda la sua bellezza e, di conseguenza, cessi di attrarre i turisti e le ricchezze che essi portano.

Qui, appunto, si inserisce l'opera del geografo, la sua azione mediatrice e persuasiva, che deve conciliare le giuste ragioni degli uni con le non meno giuste ragioni degli altri, prospettare soluzioni

meno drastiche, più naturali. C'è, si osserverà, uno strumento legale, il piano urbanistico; né noi vorremmo certo che il geografo si mettesse a calcolare percentuali di utilizzazione del suolo a verde pubblico o privato o agricolo, superfici destinate al traffico o al parcheggio, volumi delle costruzioni e densità volumetriche dell'edilizia residenziale e funzionale. Ma quando si tratta del problema del *dove* e del *come* collocare una casa, una scuola, una fabbrica, un sentiero, una strada, un casello autostradale, un porto turistico o di commercio, ci sembra che non possa e non debba mancare il prudente consiglio del geografo. Perché, in questi casi, non si opera solo una scelta economica, basata cioè sulla funzionalità dell'opera, sul suo costo e sui presumibili ricavi, e neppure una scelta esclusivamente estetica, fondata, cioè, sul semplice criterio di escludere ciò che è brutto, anche se è utile e conveniente, e di accettare invece quello che è bello o si ritiene tale, e magari, di fatto, risulterà pleonastico, costoso e perfino economicamente inutile. L'introduzione in un programma di assetto territoriale della funzione economica e di quella turistica, per il geografo, è infatti una ulteriore umanizzazione del paesaggio; e tale è pure la intensificazione o la valorizzazione della risorsa già esistente nelle zone a turismo maturo. Si tratta, dunque, di aggiungere nuove e diverse pennellate all'affresco, senza che esse contrastino con l'armonico insieme in cui si compenetrano. Non è quindi solo una scelta di programmazione, una decisione politica, ma è la giustificazione di questa scelta che il geografo deve e può dare.

Tale giustificazione può venire dal geografo non perché egli abbia una capacità scientifica diversa dagli altri studiosi dell'assetto territoriale, ché anzi ripeteremo ancora che la geografia non individua leggi, ma solo tendenze. Gli è che il territorio ed il paesaggio sono considerati dal geografo come un *insieme vivo*, in cui tutte le componenti sono reciprocamente legate dal principio di attività, di causalità, di interdipendenza. Tutte le componenti, e cioè quelle fisiche e quelle umane. Ma, mentre nessuno pone in dubbio la capacità del geografo di poter rilevare le connessioni spaziali che influenzano anche il turismo, così come, ad esempio, la regolazione dei fiumi o delle linee di spiaggia, e mentre neppure ci sono incertezze sull'utilità del nostro consiglio per quanto concerne i fatti ed i fenomeni economici e demografici localizzati e distribuiti in

una plaga della terra (gli opifici industriali, ad esempio, o i porti, le strade, i centri commerciali e quelli residenziali), può sorgere il dubbio che un cultore della nostra disciplina non abbia la capacità di indagare alcuni aspetti psicologici, economici, politici e magari finanziari del turismo. E questo dubbio va rimosso con qualche esemplificazione concreta.

Lungi dall'accettare la teoria deterministica, per cui certe attitudini o certi bisogni scaturiscono di necessità dai legami degli uomini con il loro ambiente, noi ben sappiamo che l'attitudine ricettiva, ad esempio, è frutto dell'intraprendenza, e che la domanda turistica si esprime solo ad un certo livello di reddito e di cultura, che, cioè, questi aspetti dei rapporti fra l'uomo e l'ambiente si fondano soprattutto su dati economici e psicologici. Né oseremmo certo rilevare noi questi dati, mentre siamo certi che solo il geografo potrà accostarli ad altre componenti di un paesaggio, come elementi attivi di una sintesi non statica, ma dinamicamente viva. Programmare il turismo significa, per il geografo, inserirlo in un contesto di cui tutte le componenti si compenetrano. Così la scelta di un tipo di turismo, di una infrastruttura, di un insediamento ricettivo si dimostrerà armonica, si inserirà dinamicamente nell'insieme e, agendo a sua volta sulle altre componenti del paesaggio, contribuirà a trasformarlo in meglio, cioè a sempre più umanizzarlo.

Certo è che il sociologo può spiegare con maggiore acutezza le ragioni per cui gli scandinavi agognano il sole delle nostre Riviere e preferiscono il soggiorno in Romagna proprio per la festosa vivacità della gente che li accoglie; che l'economista potrà scientificamente dimostrare come le questioni valutarie possano dirottare, ad esempio verso la Jugoslavia, gran parte del turismo feriale dell'Europa centrale e settentrionale; che l'urbanista soltanto potrà esattamente indicare il rapporto fra aree edificate, aree verdi, zone di arenile o di pineta che costituisce la condizione ottimale per un tipo di ricettività, quella che preferisce l'insediamento isolato o familiare oppure quella che invece ama il soggiorno collettivo in alberghi o pensioni. Ma chi, se non il geografo, potrà accostare fra loro questi e tutti gli altri aspetti del fenomeno turistico? Chi saprà stabilire i reciproci rapporti fra zone di turismo attivo e zone ricettive, e, soprattutto, saprà comprendere come da queste

relazioni nascano genti e paesaggi, se non nuovi, almeno diversi e modificati rispetto a quelli esistenti prima che il turismo esistesse?

Una programmazione a base esclusivamente sociologica porterebbe ad affermare che un tipo di società borghese, ad esempio, deve integrarsi, per quel che concerne il turismo, in una società simile. Si escluderebbe così che i turisti nordici potessero inserirsi in una regione tipicamente rurale. Eppure noi vediamo in realtà che (solo che si predispongano certe strutture o particolari comunicazioni dirette) gli scandinavi frequentano anche le spiagge della più rurale fra le regioni italiane, la Basilicata. Gli è che quel clima e quel mare — cioè due fatti ambientali puramente fisici — rispondono a un tipico bisogno di quei turisti. E sta di fatto che oggi il popolamento della Basilicata non è più quello tradizionale dei centri di poggio, ma anche le marine ioniche, finora palustri, dopo la bonifica e la sistemazione fondiaria sono caratterizzate da un fitto insediamento rurale, in moderne case sparse, collegate con le grandi strade, dotate di sufficienti servizi e pertanto atte anche a svolgere funzioni ricettive. E questo non è un fatto che possa essere spiegato solo dal sociologo, che pure studia la nuova società degli assegnatari della riforma agraria meridionale, né solo dall'economista, che ci indica le variazioni di colture e di reddito avvenute in questa regione, e nemmeno dal solo politico, che pur con le leggi ha posto le basi di questa rapida evoluzione economica e sociale, ma anche dal geografo, il quale considererà questi fatti come componenti di un paesaggio che l'uomo ha modificato e saprà cogliere le influenze che il contatto col turista eserciterà sulle ulteriori trasformazioni del paesaggio delle spiagge lucane.

Il discorso, validissimo per l'esplicazione delle attuali situazioni di fatto, ci sembra valido anche quando si consideri il contributo che il geografo ha dato e può dare alla formulazione di piani di sviluppo economico-sociale di regioni o di comprensori, e quando particolarmente si consideri il nostro apporto ai piani turistici locali, comunali, comprensoriali, che non sono soltanto piani urbanistici, cioè edilizi, ma veri progetti di un nuovo assetto territoriale, di *aménagement de l'espace*. Una programmazione a base esclusivamente economica, infatti, vorrà trarre anche dal turismo il maggior rendimento possibile e calcolerà la misura degli investimenti in rapporto al reddito presumibile; e poiché per

ridurre i costi generali certe infrastrutture (le strade, gli acquedotti, le condutture elettriche, ad esempio) devono basarsi su utenze varie e molteplici, associerà magari il turismo all'industria. L'esempio di Maratea, dove una costa amenissima è stata — con buoni risultati — industrializzata, e dove sono sorte anche le strutture ricettive più confacenti a un centro di affari che alla utilizzazione delle risorse paesistiche, e quello di Ravenna, dove il turismo d'arte preesistente ed il recente ma fiorente turismo balnare male conciliano le proprie esigenze con quelle di un grande porto industriale e commerciale, e gli scarichi delle fabbriche e i residui dei lavaggi delle petroliere che attraccano all'isola galleggiante inquinano o almeno sporcano l'acqua marina e l'arenile, bastano a dimostrare come industria e turismo abbiano una difficile coesistenza nella stessa località. Ma è evidente che tali esempi passino in seconda linea di fronte al calcolo dei costi e dei ricavi che deve essere preso a base di ogni pianificazione economica.

Così pure una programmazione esclusivamente urbanistica può giustificare i grattacieli di Rimini o di Milano Marittima in funzione dell'alto prezzo dei terreni edificabili, degli elevati costi di urbanizzazione e della copiosa domanda di abitazioni. Ma ciò non toglie che certe masse verticali di cemento, di vetro e di ferro, guastino l'armonia di un paesaggio di spiagge sottili, dove la linea orizzontale naturalmente prevale e dove la dimora, residenziale o turistica, dovrebbe inserirsi nel verde delle pinete litoranee. Se si parte da considerazioni economiche, è logico che un grosso aeroporto quasi dentro la zona turistica di Rimini sia l'infrastruttura più conveniente al fine di convogliare da tutta l'Europa le sempre crescenti masse di forestieri; ma è pur vero che l'aeroporto così situato crea limiti all'edificazione e, a lungo andare, disturba anche, con i suoi frastornanti rumori, il riposo dei bagnanti. Ed ugualmente un programma di urbanizzazione può tecnicamente dimostrare la logica e la convenienza della costruzione dei grattacieli di Cervinia o delle dimore che invadono l'area del Parco Nazionale d'Abruzzo, perché tali costruzioni limitano l'utilizzazione edilizia alle zone prative e sono poste vicino alle strade di scorrimento, consentendo di non distruggere porzioni di bosco, fornendo un utile immediato e futuro per le popolazioni del luogo; ma siffatti piani dell'edilizia non considerano certamente che, ad esempio,

il tratturo del Piano di Cinquemiglia rappresenta un tipico aspetto del paesaggio pastorale del Mezzogiorno e che era meglio conservarlo in quanto forse avrebbe costituito ugualmente un'attrattiva per i turisti, non meno gradita di una casa o di un albergo.

Per contro, un programma di valorizzazione turistica compilato con la collaborazione di un geografo tenderà a conciliare l'utile economico con le caratteristiche fisiche ed umane del paesaggio; e questo proprio perché la geografia sola, fra tutte le scienze, studia il paesaggio come un insieme, e perciò nelle sue applicazioni consente la migliore utilizzazione di tutte le risorse paesistiche, fisiche ed umane, proprio in quanto esse sono parti o componenti attive di un inscindibile insieme. Certo non crediamo che il geografo sia immune da errori e che solo lui sia atto a difendere il paesaggio. Troppi sono gli elementi della sintesi che egli studia, per cui talvolta qualche connessione e perfino qualche fattezze visibile del paesaggio sfugge alla sua considerazione. Ma è parimenti sicuro che, proprio per i molti fatti che egli considera, per i problemi che gli si suscitano dalle reciproche relazioni ed interdipendenze dei fatti stessi, il suo giudizio sarà ponderato e razionale, e le modificazioni che egli suggerirà non dovrebbero essere innaturali, non confacenti all'ambiente, tali cioè da tramutarsi in violenti guasti del paesaggio. Assetto territoriale significa, per il geografo, la umanizzazione di una plaga, l'inserimento di tutti gli aspetti ed i bisogni della componente umana in un paesaggio. La scelta del tracciato di una strada è quindi regolata non solo dal costo degli espropri, dalla pendenza e dalla stabilità dei terreni, dalle opere d'arte che le sono necessarie, ma anche dalla sua funzionalità economica e dal suo adattamento alla morfologia locale. Il tipo di insediamento sarà pure consigliato, anche se non imposto, dalle forme del suolo, dalla flora spontanea e coltivata, dall'esposizione dei versanti, dal riparo dai venti dominanti, oltre che dalle consuetudini locali che si traducono poi in un genere di vita, dalle tradizioni per cui una gente preferisce vivere accentrata e l'altra è di solito distribuita in dimore sparse in una vallata, su un versante o lungo una costa.

Il turismo per noi non è che un aspetto della componente umana, un ulteriore passo della continua umanizzazione del territorio; ma esso è anche una funzione della natura, perché ne utilizza

le risorse, le caratteristiche e le bellezze. E' dunque una fra le componenti attive del paesaggio, e, come tale, può servire a dare ad esso un nuovo assetto, una sua particolare modificazione. Colla presenza temporanea delle masse di forestieri che cercano riposo e godimento fisico e psichico, il turismo utilizza la natura ed al tempo stesso la trasforma e la vivifica inserendosi in essa. Ed, in quanto apporta nuove fonti di reddito ed influenza l'evoluzione materiale, culturale e sociale delle genti del luogo, ne modifica gli insediamenti, le attività produttive e di scambio, gli atteggiamenti psichici, la stessa composizione dei nuclei famigliari, ed instaura nuovi rapporti e diverse stratificazioni sociali, in conclusione crea un nuovo ed originale genere di vita, il turismo è per il geografo una delle più idonee molle dello sviluppo di una intera regione, un efficace strumento di lievitazione. E' pertanto logico che anche alla programmazione del turismo il geografo desideri di portare il suo contributo di interesse e di studio.

SUMMARY. — The Author recognizes the geographical moment of tourism in the relationship between man and the environment which is humanized for touristic purpose. The analysis he makes of the touristic phenomenon in the receptive areas leads him to conclude that today's tourism is the cause of the formation in these areas of a *gens nova*, whose life is definitely different from that of the neighbouring areas which are not affected by tourism.

In practical terms, the geographer's activity is threefold: (a) examination of the touristic demand, (b) search for new receptive locations, and (c) adaptation of the touristic phenomenon to the various forms of landscape.

The touristic demand must be studied in terms of space, considering the centers of active tourism as converging points of different areas, or as doors through which the streams of foreigners spread around towards the receptive spots; the analysis of the touristic supply, that is to say, of new receptive locations, must take into account the trends of the various places and their actual vocation so as to point out some trend laws which can be used by private operators who must not rely any more on voluntary empiricism as well as by public administrators. The adaptation of the touristic phenomenon to the various forms of landscape is a typical problem of applied geography, to be faced in the field of socio-economic planning; it is a problem of land organization, a special kind of "aménagement de l'espace", in which the geographer, with his particular and specific scientific preparation, will be able to harmonize the requests of economists, sociologists and city planners so that the touristic humanization of a site would comply with the environment and would not lead to unnatural damage of the landscape.