Parte 2 - Turismo e desenvolvimento territorial na Itália **Problematiche territoriali del turismo a Roma: due casi di studio**

Marina Faccioli

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

FACCIOLI, M. Problematiche territoriali del turismo a Roma: due casi di studio. In: MARAFON, GJ., SOTRATTI, MA., and FACCIOLI, M., comps. *Turismo e território no Brasil e na Itália: novas perspectivas, novos desafios* [online]. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014, pp. 164-185. ISBN 978-85-7511-445-2. <https://doi.org/10.7476/9788575114452.0008>.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Parte 2

Turismo e desenvolvimento territorial na Itália

Problematiche territoriali del turismo a Roma: due casi di studio

Marina Faccioli

Premessa. – E' noto come il turismo vada inteso, oggi, soprattutto come un processo di produzione di valore che funziona mettendo a frutto la trasversalità fra più filiere, in via di continuo, necessario, "riaggiustamento". Il rinnovamento dei contenuti, in realtà, si ascrive a categorie concettuali e operative, perché se, da un lato, si tratta di una reimpostazione della definizione e composizione delle risorse che generano l'offerta, dall'altro, è l'intero approccio sociale, civile e culturale all'attività turistica che va cambiando profondamente, per la necessità di una prassi dell'apprendimento e della formazione che costituisca una soglia di accesso al settore. Una prassi, questa, di carattere fortemente selettivo, che si richiede non più solo agli operatori ma, sempre più, anche ai fruitori.

Si deve "saper" accedere a tanta parte dell'odierna offerta turistica, sia essa di carattere culturale, sportivo, ambientale, di intrattenimento. La competizione del mercato diventa competizione comportamentale, parte di un processo così fortemente congiunto, fra cambiamento continuo dell'offerta ed evoluzione della domanda, da creare condizioni in cui produttore e consumatore diventano

facce della stessa medaglia e, insieme, generano e ridefiniscono il prodotto, anzi, “sono” essi stessi il prodotto turistico.

Ma c'è anche un cambiamento di punto di vista di carattere concettuale che guarda al turismo come fatto non straordinario, come fattore di rilettura analitica del processo territoriale e, insieme, come percorso specialistico di fruizione del territorio stesso. La rilettura di paesaggi e ambienti da vivere come contesti del quotidiano comporta anche la ridefinizione dei *brand* vincenti. I beni culturali minori, gli spazi da vivere e assaporare “lentamente”, le scoperte delle storie locali, la cultura del far conoscere e dell'offrire cibo sono gli agenti di comunicazione oggi più forti nella nostra pratica di trasmissione di informazioni relative al turismo.

Sono molte le culture territoriali che il turismo propone. E c'è un turismo lento perché riguarda un territorio a sua volta “lento”, fatto di un insieme di *input* complessi da decifrare e individuare perché nascosti nei percorsi che definiamo abitualmente come crescita urbana, percorsi che, piuttosto che crescita, trasmettono il senso del cambiamento di vere filiere programmatiche in cui il territorio compare “lentamente” dietro ai processi di urbanizzazione. E si esprime nelle culture fatte proprie dai *city users* e nelle pratiche dei residenti, sempre più *competitors*, questi, nei confronti dei visitatori e sempre più visitatori essi stessi, turisti dei propri luoghi, che essi medesimi collaborano a ricostruire, anche per negatività, a misura della propria domanda.

In accordo con una lettura dei processi territoriali di impostazione sistemica, noi guardiamo, in questa sede, a componenti dell'offerta turistica che si identificano con le componenti radicate, e, per certi percorsi, con le pratiche del “vissuto” che trovano spazio nei medesimi luoghi. In questi termini, l'analisi dei processi di fruizione turistica va a coincidere con lo studio dei *milieux* locali, fatti di soggetti individuali e collettivi, di patrimonio, percorsi, catene di riproduzione di valore aggiunto costruito nei territori (Dematteis, 2001). E i percorsi del turismo saranno distinti da

pratiche di consumo di ecosistemi in cui, tuttavia, la fisionomia dei territori stessi come soggetti turistici risulterà in accordo con quei contenuti specifici che li differenziano e li qualificano consentendo ad essi di mantenersi in vita e autoriprodursi continuamente; o, all'opposto, il turismo andrà per strade segnate da vicende di cedimento all'omologazione e al degrado, fino a far scomparire i luoghi medesimi come individualità distinte.

Dunque, le eventuali fasi di crisi del ciclo di vita del prodotto turistico e/o i periodi di maturità o obsolescenza di questo appaiono, alla luce dell'approccio territorialista, riconducibili alla perdita di vitalità del *milieu* come tramite fra soggetto e luogo, condizione che frequentemente può verificarsi con la rilocalizzazione di aziende o cicli produttivi, con il venir meno di condizioni di coesione sociale, con il progredire del degrado ambientale e delle condizioni di sussistenza di luoghi e spazi di interrelazione fra questi.

E' nell'ambito del processo sistemico che viene a comporsi anche un "agire insieme" fra produttori e consumatori di turismo, in fasi della produzione in cui siano ribaltati i rapporti tra offerta e domanda e in cui sia la collaborazione competitiva, piuttosto che la localizzazione o la gerarchia, a decidere. Nel sistema, per il mantenimento in essere di questo, il territorio diviene, di necessità, un patrimonio da ricostituire continuamente secondo un agire collettivo e mediante vicende complesse di riproduzione di specifico valore.

Fare turismo/fare città. - In questa sede si vuole prendere in considerazione la valenza turistica come agente operativo rivolto alla creazione di percorsi di riorganizzazione territoriale, in particolare come fattore capace di ridefinire le condizioni di fruizione di certi contesti e, in quanto tale, parametro di interpretazione geografica.

Qui ci interessa, in via specifica, studiare il processo turistico come percorso dell'urbanizzazione e parametro di lettura della complessità del processo metropolitano e, in quanto tale, agente di integrazione fra culture e di promozione di consumi innovativi e originale fattore di produzione di attrattività territoriale. Quel che la città fa per rendersi ospitale, attraente, vivibile e “divertente” è, nei fatti, un lungo e difficile cammino che comporta una continua ricostruzione della propria immagine, una ricerca di rinnovamento che può assumere tratti di eccellenza anche in termini di spettacolarità, una costante attività di reinvenzione che si situa come imprescindibile fattore di *marketing* (Faccioli, 2009).

Il turismo può offrire, in questa dimensione, uno spazio di eccezionale portata alla domanda di reinvenzione di un *brand* territoriale altamente competitivo. Segmenti, potenziali o in atto, di un percorso di sviluppo turistico e processi di riqualificazione funzionale e d'immagine delle città sono dinamiche che possono procedere affiancate, tanto che l'una motiva e dà sostanza all'altra. Il percorso della riqualificazione e del cambiamento di senso e di funzione dell'immagine urbana, a sua volta, è processo complesso, denso di implicazioni, insieme, rigidamente funzionali, territoriali, sociologiche e comportamentali. La città è campo d'azione in cui si contrappongono o, più spesso si integrano e si confondono, sostituendosi continuamente, il luogo e il non luogo, il territorio segnato dall'esperienza e il “non territorio” (Webber, 1964), definito da una consolidata bibliografia come entità priva di spessore identitario e segnata dall'omologazione¹.

Negli spazi delle nostre città gli stessi processi di riuso del suolo destinati a localizzazioni di funzioni specialistiche impostano frequentemente relazioni socio-territoriali difficili da spiegare secondo i tradizionali parametri di interpretazione

¹ Il concetto di “non luogo” ha acquisito notorietà in Italia soprattutto grazie all'interpretazione di Marc Augé (1992).

localizzativa. Si creano, infatti, aree di elevata qualificazione funzionale, spesso in settori urbani marginali, magari di nuova affermazione e di crescente notorietà, o zone di forte richiamo turistico, indifferentemente collocate nel tessuto edificato, che funzionano come tipologie urbane dotate di una immagine distintiva o, diversamente, prive di caratteri e spessori specifici, in accordo con pesanti processi di omologazione. La stessa caratterizzazione turistica di questi luoghi va, conseguentemente, a definirsi solo come uno fra i tanti *input* “diversamente” attrattivi che interessano queste parti di città, a cui fanno riscontro idonee riletture e nuove categorie interpretative dell’analisi geografica.

E’ noto come in linea con l’affermarsi di dinamiche rilocalizzative coerenti con i caratteri specifici della recente stagione del processo urbano si siano andate confermando diverse riformulazioni del paradigma centro/periferia.

La nodalità dei territori appare sempre più spesso definita da relazioni a più scale nell’ambito delle quali la centralità dei luoghi assurge a livelli globali anche connettendosi a decisioni strategiche esterne ai luoghi stessi. D’altro lato, le marginalità territoriali effettive sembrano oggi le zone d’ombra “saltate” da percorsi di sviluppo di non facile classificazione, che funzionano perché inseriti in filiere di reticolarità metropolitane, o nelle maglie larghe di certi “periurbani”, o in siti morfologicamente o climaticamente inospitali eppure riconvertiti come “luoghi” dal turismo (Faccioli, Salvatori, 1997).

Ma lo stesso processo turistico va riconvertendo i parametri su cui selezionare i diversi gradi di attrattività da richiedere al territorio. Il *non-place urban realm* (Webber, 1964), definizione canonica del non luogo urbano, coglieva qualcosa di marginale perché irrimediabilmente estraneo alla centralità, fisica e funzionale della città moderna. Ma è proprio in tanti *non-places* delle nostre città che si annida, anche sulla base della pianificazione urbanistica istituzionale, la rinascita di pezzi di città rimodellati, ricostituiti e

rimessi in circuiti relazionali, attrattivi, condivisibili e come tali “sostenibili”. Si tratta spesso di sedi di funzioni innovative di rango superiore, che sfruttano vocazioni all’internazionalità di certi luoghi apparentemente isolati rispetto allo sviluppo. O di pezzi di città in cui si ricostituisce il movimento, lo scambio culturale, il rimodellamento dell’immagine, la messa in circolo di linguaggi di nuova sperimentazione nel commercio, nella formazione, nell’intrattenimento. O di “superluoghi”, che verificano uno sganciamento dal programma territoriale convenzionale e, insieme, una nuova legittimazione nel “fare presa” (Bolocan, Goldstein, 2007) e nel creare spazialità sociale, proprio partendo da certe negazioni di socialità, se non nei termini di nuove accezioni di spazio “pubblico”, come rivisto e condiviso da altre culture, che siano, queste ultime, prodotte dall’associazionismo o soltanto dal singolo cittadino (Loda, Hinz, 2011; Mancini, 2010).

Roma, un progetto per “nuovi turismi”. - Roma presenta una connotazione della propria offerta turistica ancora percepita come monocentrica e fortemente polarizzata, in contrasto con un policentrismo “reale” della socialità, delle aggregazioni insediative, dell’associazionismo locale e della domanda culturale e civile che si è andato radicando nella città, in forme non sempre coincidenti con gli ordinamenti municipali. La complessa storia delle relazioni fra la capitale e il proprio contesto ha generato dispersione degli interventi ed effetti di crescita urbana apparentemente precari e casuali, in realtà dettati da precise regie pianificatorie, in termini di disegni incompiuti, abusivismo, crescita urbana per parti “separate”, interventi in deroga ai piani urbanistici; situazioni che hanno fortemente condizionato ogni programma di valorizzazione coerente dell’immenso patrimonio territoriale (Marcelloni, 2003).

Come nel caso di altre aree metropolitane, le vicende istituzionali della riqualificazione del territorio romano nella recente

pianificazione urbanistica sono andate necessariamente a coincidere, anche in vista della messa in opera di percorsi di valorizzazione turistica, con la ricucitura di frange periferiche e il riallaccio di queste al tessuto edificato, con l'obiettivo dell'invenzione di occasioni inedite di centralità e della creazione di spettacolarità, anche là dove l'immagine della complessità urbana sembra disperdersi.

Dalla marginalità di tanti settori dell'area romana, all'acquisizione di una consapevolezza della ricchezza e della vastità del patrimonio territoriale, paesaggistico, storico-artistico, ambientale, la storia della gestione dell'offerta turistica romana presenta vicende controverse cui, sempre più, partecipano assetti, *input*, scenari estremamente diversificati, itinerari "minori" eppure vitali e specialistici, nicchie che funzionano come *work in progress* apportando continue scoperte di occasioni di mobilità e scambio e, spesso, inventando nuovi linguaggi di comunicazione che diventano attrattori forti di flusso turistico. E' il "territorio" che prevale sulla politica, ma occorre lavorare perché tutto non resti al livello di domanda disattesa o di occasione incompiuta.

E' la storia del patrimonio "minore", dei segmenti potenziali di sviluppo del turismo che connota, in realtà, tanta parte delle componenti più "rinnovate" e intriganti su cui si è costruito il *brand* turistico romano.

Qui guardiamo, in un caso di studio, alla campagna, alle ville, ai palazzi e alle imprese dei Castelli Romani; e, in un altro caso, alle spiagge, al tracciato terminale della Valle del Tevere, ai canali, alle marane e alle immense aree verdi che ornano il litorale di fronte a Roma, nei complessi meandri dell'urbanistica del grande territorio di Ostia.

In entrambi i contesti la radice delle problematiche territoriali relative alle località prese in considerazione è riconducibile a complesse situazioni relazionali che le stesse località vivono nel contesto metropolitano romano.

Da un lato, il caso di studio dei Castelli come destinazione turistica fa riferimento alle dinamiche attraverso le quali questo settore si è confrontato con l'area romana attraverso il lungo percorso di consolidamento di legami viari, commerciali e residenziali, già radicati in alcune importanti fasi della storia ambientale locale del passato.

D'altro lato, il settore sud-occidentale, attraversato dal Tevere, strutturato sugli assi dell'Ostiense/Via del Mare, della Via Cristoforo Colombo e dell'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino, costituisce un problematico affaccio al mare per l'area romana, caratterizzato da morfologie urbane diversificate, organizzate sul recupero di aree degradate, o sul cambiamento d'uso dei suoli condizionato dal prevalere di diversi intenti progettuali e, insieme, sulla presenza vincolante nei confronti di una espansione indiscriminata, in più casi esercitata dalla presenza di aree verdi di grande estensione e di elevato pregio ambientale.

Nel caso dei Castelli Romani come in quello di Ostia la programmazione territoriale volta al recupero e alla riqualificazione di patrimoni culturali, paesaggistici, ambientali, economico-produttivi si è frequentemente integrata con scelte relative all'impianto di processi di produzione di valore aggiunto per il rinnovamento dell'offerta di servizi commerciali e infrastrutture o per la creazione di aree di rispetto per la progettazione di strutture rare o innovative, sebbene il più delle volte non adeguatamente contestualizzate, soprattutto nel quadro della ricerca di *brand* turistici originali.

I Castelli Romani. – Quest'area, dalle dimensioni di una città media, dotata di attrattori turistici di alto livello, è al centro di operazioni di riqualificazione, e in qualche caso di riuso, di patrimoni storico-artistici di evidente rilievo (dalla romana Tuscolo all'Abbazia di rito greco di Grottaferrata, al complesso delle Ville rinascimentali di Frascati).

L'area costituisce la prima, la più antica e quella di maggiori dimensioni, fra le zone di espansione residenziale dell'area urbana romana, risultante dall'integrazione fra tessuti produttivi, sociali e territoriali, interessata da processi selettivi di suburbanizzazione e periurbanizzazione, solo parzialmente legittimati da interventi integrati di pianificazione, a loro volta diretti a giustificare la presenza di operazioni di decentramento/delocalizzazione di diverse realtà settoriali e comparti funzionali.

Questo settore rappresenta dal punto di vista funzionale quel che resta di uno dei punti "forti" dell'area metropolitana romana, già compreso fra gli anni Settanta e Ottanta in un disegno di decentramento funzionale che avrebbe dovuto correre lungo un asse tangente a Est del Centro storico. Disegno, peraltro, mai realizzato e più volte riproposto secondo diverse espressioni e intenzioni progettuali e ripreso, fin nell'ultimo Piano regolatore della Capitale, nel progetto di un Sistema Direzionale Orientale. Forti *input* tendenti alla messa in atto di un percorso di decentramento delle funzioni centrali sono, tuttavia, già rappresentati, in questo settore del territorio, dall'Università di Roma "Tor Vergata", inserita nel disegno di un grande parco scientifico-tecnologico; dal secondo Policlinico di Roma; da laboratori scientifici che fruiscono di una localizzazione favorevole al collegamento con insediamenti direzionali e di livello avanzato (Centro Servizi della Banca d'Italia, sede del Consiglio Nazionale delle Ricerche, laboratori di fisica nucleare dell'Euratom-ENEA, a Frascati); da quel che resta del diversificato, storico complesso delle grandi imprese multinazionali della fascia settentrionale pontina; e infine da aree di recupero urbanistico che interessano problematiche residenziali e vecchi settori infrastrutturali, come nel caso dell'aeroporto di Ciampino.

La composizione dell'offerta turistica locale si fonda sull'intersezione fra risorse tipiche di un complicato *mix* urbano/metropolitano, patrimoni paesaggistici e beni culturali. Le dinamiche originali della mobilità locale si presentano in forme di

escursionismo proveniente da Roma o da località adiacenti e di un intenso pendolarismo interregionale.

L'area dimostra di aver acquisito la lezione, oggi sempre più condivisa, che propone come attrattori turistici i patrimoni della storia industriale, manifatturiera, artigianale dei luoghi come fattori privilegiati di integrazione con l'offerta territoriale connessa al turismo, all'uso del tempo libero, alla scoperta di nuove relazionarietà, interpersonali e nel rapporto con natura e ambiente.

Il turismo "d'impresa" è, infatti, quel segmento strettamente interrelato con il rinnovato scambio fra tempi e spazi del lavoro e del *leisure*, in cui i *business visitors* praticano paesaggi, spiagge, sport tipici, *shopping* e cultura, cogliendo intrecci fra relazioni urbano/metropolitane complesse. Si tratta di percepire quel tratto originale che l'effetto "città", dove c'è, conferisce a ogni *input* del processo turistico.

Nel nostro settore l'offerta turistica locale si diversifica secondo tipologie complesse che integrano con le risorse paesaggistico-storiche processi di frequentazione più intensi e di diverso segno rispetto al passato, derivanti da una progressiva selezione di funzioni di servizio qualificate, che attraggono pendolarismo per lavoro e studio o turismo congressuale. E' interessante, in questo senso, il riuso di strutture monumentali, fra cui alcune Ville di impianto cinque-seicentesco situate nell'area tuscolana, nelle quali hanno trovato spazi e strutture adeguate, insediamenti diversi quali una sede congressuale di proprietà dell'Università di Roma "Tor Vergata", a Villa Mondragone, nel territorio di Monteporzio, e una struttura alberghiera spesso utilizzata nel campo della formazione professionale in attività di servizio di alto livello, a Villa Rufini, alle porte di Frascati.

Sono questi i lasciti della stratificazione di un forte spessore ambientale, a cui hanno concorso, dall'età antica in avanti, vasti processi di integrazione territoriale, lasciti tanto incisivi ed efficaci da trasformare in attrattori e segmenti potenziali di sviluppo

turistico i patrimoni e gli itinerari della storia. E' il ruolo "attivo" di queste strutture che ha consentito nel tempo l'integrazione fra paesaggi, funzioni e strutture. Soggetti privilegiati fra questi sono le Abbazie, che hanno funzionato quali agenti di un potere reale, urbanistico-territoriale, economico-finanziario e strategico che si è moltiplicato entrando a far parte di alleanze fra proprietà laiche e pontificie, fino ad acquistare diritti nella gestione dell'allestimento di piani urbanistici e infrastrutture, collegamenti viari, contestualità culturali e relazioni di mercato.

A ben vedere, questo gioco di interconnessioni configura una circolarità tale per cui la persistenza e il consolidamento dello spessore territoriale che si è costruito, nell'arco di una lunga storia, in tanta parte del ricco e articolato microcosmo dei Castelli Romani, è rimasto forte ancora oggi, ha "fatto città", ha creato condizioni di vita competitive, selettive, ha integrato profondamente questi territori nei ritmi e nelle regole della metropoli.

I "subsistemi" territoriali che sono stati prodotti già da alcuni secoli da parte di queste dinamiche hanno conquistato condizioni di progressiva stabilità e si sono consolidati nel tempo essenzialmente in virtù della presenza *in loco* di funzioni altamente competitive, perché rare. Nell'Abbazia di Grottaferrata hanno trovato spazio una Scuola di miniatura e paleografia greca, la Scuola tipografica orientale, un laboratorio di restauro di codici e libri rari, un Museo archeologico e un Archivio. Queste diverse, complesse attività fortemente specializzate hanno generato, nel loro reciproco interagire, processi stabili di creazione di attrattività territoriale che sono andate progressivamente qualificando il territorio nel segno di una accresciuta cultura dell'accoglienza e dell'ospitalità, anche secondo moderni parametri di ordine turistico.

Lo stesso complesso abbaziale, insediato in un settore fortemente significativo dell'area romana, si è posto fin dall'età altomedievale come un agente territoriale decisivo che, mediante una forte capacità relazionale, la produzione di importanti cicli di

esternalità e la continua creazione di specifico, crescente “valore di scambio”, ha controllato strategicamente un territorio esteso fra Tivoli, Frascati, Albano, Velletri e il mare ed è entrato in contatto con il vasto bacino culturale che, attraverso alcune regioni dell'Italia meridionale, si affacciava sul Mar Mediterraneo. Nel complesso dell'Abbazia funzionavano fra il Medioevo e l'età moderna e contemporanea, attività agricole (coltura della vite e produzione di vini), manifatturiere (lavorazioni alimentari e fabbricazione della carta), infrastrutturali (la prima ferrovia pontificia), la costruzione di castelli e fortificazioni, fino a impianti idraulici innovativi che fornivano energia alle fabbriche e alimentavano “giochi d'acqua” nelle ville rinascimentali dei nobili proprietari terrieri.

Oggi la progettualità relativa a una fruibilità culturale e ambientale dei medesimi complessi in funzione di un *target* turistico passa necessariamente, da un lato, per la via di una conoscenza e interpretazione di risorse e vocazioni millenarie che, a loro volta, hanno consentito, dove è stato possibile, il mantenimento di antichi equilibri ecosistemici; e, d'altro lato, si colloca necessariamente nel quadro di una contestualizzazione dei luoghi entro il sistema ed entro la massa critica degli attrattori messi in funzione nell'intera, attuale, area metropolitana della capitale.

Il mare di Roma e il territorio di Ostia. — Ostia, il quartiere romano che si estende sul litorale tirrenico, si presenta come soggetto “eccellente” dal punto di vista della dotazione di potenzialità idonee a uno sviluppo turistico.

Le risorse locali si articolano sulla presenza di vaste spiagge, di un ben conservato sito archeologico di età romana, Ostia Antica, fra i primi al mondo per importanza, e su un contesto ambientale naturale interessante, costituito dal corso terminale del fiume Tevere, da grandi pinete, da distese di dune litoranee, da aree verdi di grande estensione, fra cui la Tenuta di Castelporziano, riserva

presidenziale, che comprende una azienda agricola che, a sua volta, opera in un territorio di 6000 ettari.

La gestione attuale del territorio in funzione della definizione dello stesso come destinazione turistica procede attraverso tre tipologie di progetti di “riprogrammazione” territoriale messi in atto, in maniera trasversale, da parte di soggetti locali pubblici e privati.

C'è una progettazione di carattere istituzionale basata sulla creazione di un “Secondo Polo Turistico Romano”, che comprende l'area che si apre a ventaglio fra il centro storico e l'intero litorale della Provincia di Roma, destinato a integrare l'offerta del Primo Polo Turistico, costituito dal Centro storico monumentale. Questo Secondo Polo è inserito nel “Progetto *Newper*” (*New Performances for Mediterranean Tourism*), grande programma internazionale che prevede una revisione del sistema della *governance* delle politiche turistiche volta a promuovere una diversa attenzione al territorio e alla definizione di segmenti potenziali di sviluppo del turismo, a loro volta centrati su itinerari “minori”, finora considerati “di seconda linea”.

I soggetti che operano nell'ambito del *marketing* locale, a loro volta, sono impegnati in attività di diversa matrice, imprenditoriale e commerciale, per la messa in atto di itinerari alternativi e proposte integrate, volti a incrementare i flussi e la durata del soggiorno a Ostia dei turisti che, a vario titolo, visitano Roma, e dei viaggiatori in sosta o in transito nell'adiacente aeroporto di Fiumicino. Le proposte riguardano itinerari organizzati su percorsi di natura ecoturistica e naturalistica; la presentazione di eventi, spesso spettacolari, legati al mare; la ristorazione; attività sportive, in particolare della nautica nel nuovo Porto turistico; attività di intrattenimento; visite culturali al sito archeologico di Ostia Antica.

I residenti e certi gruppi di visitatori gestiscono altre dimensioni progettuali, di evidente valenza sociale, essenzialmente costruite sul consenso partecipativo locale, rivolte alla promozione

di condizioni di miglioramento della qualità di vita dei residenti come *input* primario per la realizzazione *in loco* di una destinazione turistica efficiente. Questo progetto si fonda su un insieme di proposte avanzate da iniziative del locale Municipio e da numerosi soggetti dell'associazionismo locale ed è volto a evidenziare e soddisfare la richiesta di messa in rete dei servizi di largo consumo, in particolare attraverso una interscalarità dei collegamenti infrastrutturali, a facilitare la mobilità interna e a riorganizzare e incrementare l'occupazione locale, soprattutto dei giovani, mediante una revisione e reinterpretazione delle effettive potenzialità offerte da risorse e patrimoni del territorio. Questa ultima tipologia di programma prevede attività didattiche volte a far conoscere ai residenti e ai visitatori altri aspetti dell'offerta territoriale, in particolare per quanto concerne l'accessibilità a beni culturali ancora non conosciuti perché non esplorati, né interessati da adeguati percorsi di comunicazione.

Lo scenario che oggi Ostia propone ai visitatori è caratterizzato da notevoli e interessanti contraddizioni.

Anzitutto, un problema infrastrutturale che è l'anima del difficile rapporto con Roma, per il notevole flusso del pendolarismo in atto. Una fisionomia urbana problematica, caratterizzata da una struttura urbanistica complessa e disordinata, con grandi settori di residenze "periferiche", architetture destinate alla balneazione che hanno invaso le spiagge, esempi di architettura razionalista del primo Novecento ed edifici legati alla storia istituzionale del territorio. E un insieme interessante e originale di attrattori "alternativi", tipici di un territorio da fruire in tempi e spazi quotidiani, "lenti" (Lanzani, 2011), come tanti fra i paesaggi solcati dal Tevere e dai canali della bonifica idraulica, spiagge orlate di dune, oasi florofaunistiche con caratteristiche rare, tramonti sul mare, passeggiate al porto turistico.

Ostia trae la propria originale singolarità dall'essere un prodotto turistico leggibile da più punti di vista: è una città nella città di Roma, un incastro di situazioni insediative, culturali,

attrattive che costituiscono, se organizzate e comunicate, un *input* nuovo su cui puntare per “fare” turismo. E’ un territorio che porta i segni della storia della bonifica dell’Agro romano, di numerosi progetti urbanistici, è meta dell’escursionismo dei romani e una destinazione turistica in evidente fase di trasformazione. E, per tutti questi motivi, è una delle situazioni che, all’interno della città di Roma, danno la misura di un policentrismo reale, fatto di situazioni interculturali, di spinta al rinnovamento, di altra domanda, di offerta di attitudini professionali originali, di richiesta di nuove relazionarietà soprattutto da parte della numerosa popolazione giovane.

E’ interessante rilevare come a Ostia, in realtà, proprio il territorio, che è un *work in progress* in continua trasformazione, costituisca l’infrastruttura più presente e quella che propone più articolate prospettive.

Perché non è l’infrastruttura costruita, formata da strade e ferrovie, quella che più dà forma e senso al progetto territoriale che può qualificare definitivamente Ostia come luogo turistico. L’infrastruttura di base è, piuttosto, quella naturale, fatta dalla rete idrografica, dalla linea di costa e dall’area verde. Elementi, tutti questi, che hanno funzionato da veri vincoli urbanistici, componenti performative della crescita urbana di Ostia, quasi agenti di rispetto e di salvaguardia dell’intera linea del litorale.

La rete idrografica, i canali e i corsi d’acqua naturali sono un tessuto che struttura ovunque il territorio e attraggono forme di diportismo minore, piccole attività di pesca, pratiche sportive, formano scorci di paesaggio che richiedono manutenzione e continua ristrutturazione.

L’area verde non è solo un parco urbano potenziale, perché è arricchita da emergenze archeologiche e storico-artistiche non ancora conosciute né esplorate mediante modalità istituzionali: la Via Severiana e la Villa di Plinio sul litorale, il Centro Giano e Ficana nell’entroterra, nella campagna che risale verso Roma. Queste aree

rappresentano alcune fra le prospettive più originali per il futuro turistico del litorale romano, perché promettono formazione e occupazione per i giovani, magari gli studenti residenti, in grado di organizzare itinerari specialistici come “percorsi di apprendimento”, per far conoscere la storia di quei luoghi e offrire esperienze nuove di fruizione della campagna e delle locali vocazioni all’ospitalità.

Dunque, sull’infrastrutturazione naturale, fatta di mare, fiume, verde urbano, campagna si fondano anche per Ostia gli *input* più creativi. E sul paesaggio deve puntare il litorale romano per essere pienamente competitivo e funzionare come attrattore effettivo. Ma su un paesaggio che, tuttavia, rappresenti, al tempo stesso, un pezzo di città, un angolo di metropoli, uno spettacolo intrigante della attuale dimensione di vita urbana.

E si deve guardare a un altro modo di pensare e promuovere l’idea di infrastruttura, intendendola piuttosto che come struttura di servizio, come tramite progettato per produrre urbanizzazione e “valore” territoriale, dunque come strumento materiale in grado di lavorare per tenere in vita e rendere fruibili le componenti vitali dei luoghi. E su questo sarà opportuno costruire per il litorale romano un *brand* per la promozione di qualità della vita, ospitalità, cultura e benessere,

Il litorale va ripensato, mettendo in rete tante intenzioni diverse, come progetto urbano-metropolitano che non nasconda le differenze e, tuttavia, sia capace di ricucire continuamente quei margini che non funzionano nello scambio fra più piani di infrastrutturazione e fra le tante “città nella città” che Ostia rappresenta, parti di città che hanno storie territoriali diverse da raccontare e che procedono per strade e a velocità differenti. Allora si potrà fare turismo, se Ostia diventerà parte di Roma, e della metropoli accoglierà e farà proprie tutte le opportunità e le contraddizioni.

E il primo segmento del turismo saranno, credibilmente, proprio i residenti, cioè i giovani che negli ultimi anni andavano

ad abitare a Ostia in cerca di vantaggi economici e, oggi, danno invece il segno del cambiamento perché in più settori portano aree di professioni e professionalità nuove e diverse. E gli anziani, per lo più romani in trasferta dall'interno della città in direzione del mare, che vanno a vivere a Ostia per respirare, camminare e correre lungo il mare tutti i giorni. Gli anziani, che sono ormai una nicchia formidabile per la domanda di turismo del futuro nei Paesi industrializzati. E per questi residenti si dovranno creare le migliori condizioni di qualità di vita, organizzare effettive occasioni di migliore ospitalità e accoglienza. Perché le recenti analisi volte ad indagare gli aspetti e le opportunità esperienziali presentati dai percorsi dei tanti odierni “turismi” confermano come dagli abitanti si debba necessariamente partire per imparare a offrire ospitalità, per “saper” accogliere i turisti e ogni visitatore (Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, 2012).

Perché il mare di Roma può certamente rappresentare una straordinaria scoperta. Ma il mare da solo non basta, ci vuole un mare metropolitano, che sia l'offerta del benessere, dello svago e del divertimento di una città intera. Perché le *praia*s di Rio de Janeiro sono uniche perché è unica “quella” città, e il mare di Rio è insieme molte cose, *business*, musica, sabbia e incredibile traffico metropolitano. Il mare, infatti, in nessun Paese del mondo è capace di garantire, da solo, la messa in funzione e il successo di una “destinazione” turistica. Le spiagge e le onde devono essere immagini “forti” da vivere, in cui contestualizzare esperienze e “atmosfera”, perché sfondi eccezionali di luoghi eccezionali. Possono creare dimensioni speciali per ambientazioni speciali, ma servono vere “città” perché prendano forma spettacoli attualizzanti e coinvolgenti, da ricordare e raccontare nella loro straordinarietà.

I Castelli Romani proporranno molto di più se finalmente diventeranno soggetto di punta di una politica programmatica impegnata nello sviluppo delle filiere dell'attrattività territoriale romana. Se le ville di età romana si apriranno a offrire frequentazioni

suggestive. Se i paesaggi riproporranno agricoltura “vera” e non virtuale, e dunque anche una vera cultura dell’alimentazione. Se l’enogastronomia ridiverrà finalmente un’offerta originale che ha appreso la cultura del cambiamento. Se la qualità di vita consentita dai luoghi si radicherà come fattore di benessere e “divertimento” metropolitano. Soprattutto, se le analisi e le ricerche di progetto si trasformeranno in idee e, dunque, in programma politico.

Ostia rimarrà, prevedibilmente, un soggetto critico dell’urbanistica romana, un progetto *in fieri*, un lascito della crescita urbana problematica del dopoguerra e, ancor prima, della politica di piano che riguardava i primi quartieri strategicamente “espulsi” da Roma e i grandi eventi celebrativi dello sviluppo della romanità alla conquista del mare.

Potrà, tuttavia, proporre anche molto di più, perché il turismo non è solo vacanze al mare né edilizia celebrativa, ma ricerca, necessaria e contestuale, di conoscenza di complessità ed esperienze, di movimento, di percorsi che mettano insieme più segmenti di offerta per l’accesso a opportunità di cambiamento, entro filiere più grandi di informazione e formazione.

Resta la città il soggetto “forte” a cui si chiede di proporre sé stessa come significante, piuttosto che come distratta sommatoria di parti separate e incoerenti, a cui si sovrapponga un turismo “dovuto” per motivazioni già radicate o per vantaggi di posizione.

“Fare” città è d’obbligo per la Capitale, secondo un progetto finalmente “informato” sulla propria storia reale, che ripercorra le tappe della promozione di un’idea costruita, in progressione, su una domanda di riedizione della vecchia città compatta, sulla ridefinizione di *input* ereditati, sulla riproposizione dialettica dell’immensa periferia della precarietà urbanistica, già destinata nell’ultimo piano regolatore al ripensamento e alla ristrutturazione. Solo intendendo in maniera responsabile e consapevole gli *input* che provengono dalla società reale e individuando le posizioni rispettive di residenti e visitatori nella continua rimessa in discussione di punti

di vista non più esclusivamente “centrali” né “periferici”, Roma avrà l’opportunità di farsi conoscere come destinazione in linea con i processi reali e “sensibili” della attuale trasformazione urbana.

Dai cittadini emerge la richiesta di una Roma turistica “diversa” rispetto alle riproduzioni da cartolina che persistono nell’immaginario generale e nella comunicazione di maniera delle vocazioni attrattive del turismo romano. Dalla risposta responsabile a queste domande dipenderanno i tratti, i colori, gli scenari di un’altra Roma turistica, da ricercare, per qualche tratto, già nel nostro presente e in gran parte da costruire per il futuro.

Bibliografia

- M. Augé, *Le sens des autres. Actualité de l’anthropologie*, Parigi, Fayard, 1994.
- M. Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Parigi, Seuil, 1992.
- M. Bolocan Goldstein, *Territorialità attive e proiezione dell’ordine funzionale*, in *La civiltà dei superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana*, Bologna, Damiani, 2007, p. 181.
- M. Carta, *L’armatura culturale del territorio*, Milano, Angeli, 1999.
- A. Clementi, G. Dematteis, P.C. Palermo (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Vol. I, *Temi e Immagini del mutamento*; Vol. II, *Ambienti insediativi e contesti locali*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
- S. Conti, C. Salone, *Per una grammatica della programmazione territoriale*, in M. Faccioli (a cura di), *Quali filiere per un progetto metropolitano?*, Milano, Angeli, (in corso di pubblicazione).
- M. Cremaschi, *Atlante e scenari del Lazio metropolitano*, Firenze, Alinea, 2010.
- G. Dematteis, *Possibilità e limiti dello sviluppo locale*, “Sviluppo locale”, 2004, 1, pp. 10-30.
- G. Dematteis, *Per una geografia della territorialità attiva e dei valori territoriali*, in P. Bonora (a cura di), *SLoT Quaderno 1*, Bologna, Baskerville, 2001, pp. 11-30.
- Ente Bilaterale Turismo Lazio, *Roma e Lazio, il turismo in cifre, 2008-2011*, Roma, 2012.
- C. Emanuel, *La sostenibilità urbana: convergenze tematiche, definizioni e approcci analitico-valutativi*, in C. Emanuel, P. Vallaro (a cura di), *Prove di sostenibilità*.

- Progetti, piani e valutazioni per un processo di sviluppo urbano sostenibile a Novara*, Novara, Università del Piemonte Orientale “Amedeo Avogadro” – Comune di Novara, 2005, pp. 7-22.
- M. Faccioli, *Filiere urbane o nuovi percorsi distrettuali? Cenni per una proposta di metodo*, “documenti geografici”, 2011, 16, pp. 5-21.
- M. Faccioli (a cura di), *Processi territoriali e nuove filiere urbane*, Milano, Angeli, 2009.
- M. Faccioli, *L'espansione di Roma Capitale in un settore della sua Campagna: gerarchie funzionali e insediative nel corso del Novecento*, in F. Salvatori, E. Di Renzo (a cura di), *Roma e la sua Campagna. Itinerari del XX secolo*, Roma, Società Geografica Italiana, 2007, pp. 394-409.
- M. Faccioli, E. Puppio, *Nuovi turismi. Il valore del territorio di Ostia*, in Roma Capitale (a cura di), *Roma cresce. Brasile, Cina e Russia: mercati strategici di un nuovo turismo per l'Italia e la Capitale*, Milano, Angeli, 2013, pp. 220-246.
- M. Franch, *Destination Management, Governare il turismo tra locale e globale*, Torino, Giappichelli, 2002.
- F. Governa, *La dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale: dalle economie esterne distrettuali alle componenti del milieu*, in A. Magnaghi (a cura di), *Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche*, Firenze, Alinea, 2001, pp. 309-324.
- F. Governa, S. Saccomani, *Periferie urbane. Definizioni, interpretazioni, politiche*, in F. Governa, F. Saccomani (a cura di), *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche in Italia e in Europa*, Firenze, Alinea, 2002, pp. 13-34.
- G. Imbesi, P.N. Imbesi, M.L. Pilloton, *All'ombra della metropoli: per una lettura dei volti diversi di Roma, città del turismo*, in M. Faccioli (a cura di), *Quali filiere per un progetto metropolitano?*, Milano, Angeli, (in corso di pubblicazione).
- Istituto Nazionale Ricerche Turistiche (a cura di), *Impresa Turismo*, Roma, Unioncamere, 2012.
- S. Landi, *Paesi con l'anima*, Milano, Terre di Mezzo, 2011.
- S. Landi, *La marca nel turismo*, Milano, Touring Club Italiano, 2003.
- A. Lanzani, *In cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Roma, Carocci, 2011.
- M. Loda, M. Hinz (a cura di), *Lo spazio pubblico urbano. Teorie, progetti e pratiche in un confronto internazionale*, Pisa, Pacini Editore, 2011.
- A. Magnaghi, *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000.
- A. Magnaghi, *Il territorio dell'abitare. Lo sviluppo locale come alternativa strategica*, Milano, Angeli, 1991.

- N. Mancini, *Percorsi di territorializzazione di spazi pubblici interstiziali a Firenze, tesi Dottorato “Cultura e territorio”*, Roma, Università di Roma “Tor Vergata”, 2010.
- M. Marcelloni, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma*, Roma-Bari, Laterza, 2003.
- C. Minca, *Spazi effimeri. Geografia e turismo fra moderno e postmoderno*, Padova, CEDAM, 1996.
- Nuovi Indicatori di benessere – Monitorare la qualità dello sviluppo nella capitale metropolitana*, in *Capitale Metropolitana, il Progetto Strategico della Provincia di Roma*, Roma, Provincia di Roma, 2012.
- Piano Territoriale Provinciale Generale*, Roma, Provincia di Roma, 2010.
- E. Proietti, *Capitale Metropolitana, Periferie Comuni. Rapporto di studio sulla condizione sociale, economica e territoriale*, Roma, Provinciattiva SpA, Ufficio studi socioeconomici e Ufficio sistemi tecnologici, 2010.
- L. Van Den Berg, L.S. Burns, L.H. Klaassen (eds), *Spatial Cycles*, Rotterdam, Gower, 1987.
- J. Van Der Borg, *Tourism and Urban Development*, Rotterdam, Erasmus Universiteit, 1991.
- M. Webber, *The urban place and the non-place urban realm*, in M. Webber (ed), *Explorations into Urban Structure*, Philadelphia, Pennsylvania State University Press, 1964, pp. 79-153.