



Alta Velocità e attrattività turistica del territorio

EAST COAST
IT'S QUICKER BY RAIL

FULL INFORMATION FROM ANY L.N.E.R. OFFICE OR AGENCY

TeMA
01.08

Sperimentazioni

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 1 - vol. 1 - marzo/2008 - pagg. 71-80

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

High Speed Train and Urban Tourism Attractiveness

Rosa Anna La Rocca

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: larocca@unina.it; web: www.dipist.unina.it

La città come meta turistica privilegiata

La città è diventata una delle destinazioni turistiche per eccellenza. La presenza della città nella "esperienza turistica" indica il mutamento dei gusti che sta caratterizzando, in maniera sempre più evidente, la domanda turistica attuale. L'attrazione crescente che le città esercitano su questa nuova tipologia di domanda non va attribuita esclusivamente alla presenza di elementi di pregio del patrimonio storico-artistico, bensì alla possibilità di fruire, in uno stesso luogo, di una varietà di elementi (monumenti, musei, piazze, panorami, negozi, servizi, eventi, ecc.) tutti in grado di accrescere la "esperienza turistica".

La destinazione città, infatti, si differenzia dalle altre mete turistiche non solo perché potenzialmente è sede privilegiata di tutti i fattori di attrazione, ma anche perché possiede componenti motivazionali in grado di rispondere a domande d'uso turistico differenziate.

A stimolare questo interesse crescente è soprattutto la possibilità che la città offre di poter fruire, nel contempo, sia di elementi di valore storico, artistico, architettonico, sia di elementi propri della cultura del luogo, sia di prendere parte ad eventi, consentendo al turista, utilizzatore temporaneo della città, di partecipare alla vita della città. Questo rinnovato interesse per la città da parte della domanda turistica costituisce uno degli elementi propulsori delle attuali strategie di promozione urbana. L'organizzazione di "grandi eventi" internazionali, ad esempio, rappresenta sia un mezzo per richiamare visitatori, sia, soprattutto, è divenuta un'opportunità per migliorare l'immagine complessiva della città e per legare a tale miglioramento le eventuali potenzialità di sviluppo.

La ricerca di un simbolo, di un oggetto, di un evento al quale associare, in positivo, l'immagine della città, per accrescerne le capacità attrattive e renderla maggiormente competitiva sul mercato internazionale, infatti, è una

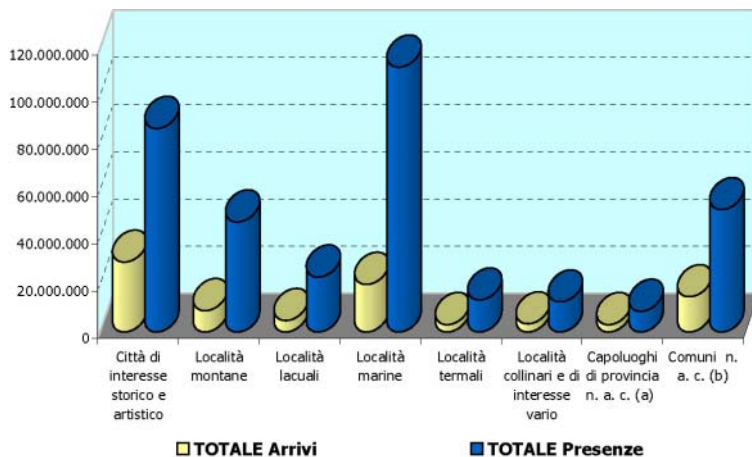
This work is targeted to check how the implementation of high speed rail has produced physical transformations in the organization of the urban areas involved by the new rail connection and how those transformations have been addressed also to increase tourist urban supply, both in terms of dedicated services and functions to increase the urban attractiveness. Urban tourist attractiveness is meant as the co-existence of several factors oriented to make "unique" a place, giving it a characteristic of "excellence". In this sense, the existence of a high speed rail connection could represent an accelerator of tourist development.

According to this target, this article has been divided into three main parts. The first part is oriented to define the characteristics of the high speed train users. By the support of some European studies and researches it is possible to attest that the users of high speed rail mainly are of tourist type. In the second part, by analyzing some European urban case it is possible to point out how urban transformations have been oriented to increase tourism attractiveness. The last part of this work is oriented to examine the chances relied to the high speed rail connection between Rome and Naples. The connection between these two international tourism destinations is not to be seen in terms of competitiveness but in relation to possible "complementarities" that HST link could produce. This would open some opportunities to define an integrated tourist system between Rome and Naples.

costante della maggior parte delle strategie urbane attuate o in corso di realizzazione nell'ultimo ventennio.

Ciò che accomuna la gran parte delle scelte di riqualificazione urbana attivate dalle città internazionali è il riconoscimento delle potenzialità del turismo, più che come fattore economico, come indicatore del livello della qualità urbana complessiva. Il rapporto tra turismo e rigenerazione urbana (la *urban regeneration* britannica) è sempre più diretto proprio se riferito alle scelte che le amministrazioni di diverse città, europee e non, hanno effettuato in questi ultimi anni.

Dagli interventi di riqualificazione dei *waterfront* (dapprima negli Stati Uniti e successivamente in Europa e in Asia) alle riconversioni delle economie urbane da Bilbao a Lione, da Torino a Glasgow, gli interventi sono stati mirati all'incremento dell'offerta di strutture e servizi per il turismo e per il tempo libero con l'obiettivo generale di migliorare la vivibilità urbana complessiva per soddisfare la domanda di qualità



Movimento turistico totale in Italia. Le città rappresentano la principale meta turistica per numero di arrivi

espressa sia dall'utenza residenziale che da quella turistica (Amendola 2001).

Nelle politiche urbane di nuova tendenza, dunque, il turismo è considerato come un acceleratore di effetti positivi duraturi, secondo una visione che non vede più contrapposte, bensì sinergiche, la città turistica con la città dei residenti. D'altra parte, proprio i grandi eventi e i finanziamenti che a questi si accompagnano hanno reso possibile la costruzione di opere urbane altrimenti non realizzabili.

Gli effetti positivi di tali realizzazioni, almeno in termini di attrattività turistica, consistono nell'aver tramutato gli elementi della trasformazione in fattori permanenti di vantaggio competitivo per la città.

Le infrastrutture di trasporto, in particolare quelle dedicate al trasporto collettivo su ferro, hanno avuto spesso un ruolo centrale all'interno dei processi di riqualificazione urbana, agendo talvolta come propulsori del processo stesso.

Il rapporto infrastrutture di trasporto/territorio, infatti, non è più di causa-effetto: la grande infrastruttura diventa occasione per avviare processi di interconnessione e territorializzazione rivolti a valorizzare e riqualificare i contesti locali alla ricerca delle possibili sinergie positive che la realizzazione dell'intervento può innescare.

È singolare osservare come nelle strategie di sviluppo delle città contemporanee e nelle scelte operate per la loro attuazione, gli interventi per il miglioramento, il potenziamento o la realizzazione ex novo di infrastrutture di trasporto siano una costante, non solo perché i sistemi di trasporto sono una condizione essenziale alla vita urbana, ma anche perché è sempre più diffusa l'opinione che il progetto, il disegno, la presenza delle infrastrutture per la mobilità su ferro rappresenti un'occasione di rilancio complessivo delle città attuali, soprattutto per la crescente domanda di spostamento dettata dai nuovi e sempre più frenetici stili di vita.

Proprio l'esigenza, forse meglio il desiderio, di contrarre al massimo i tempi dedicati allo spostamento, a prescindere

dalla sua motivazione, così come l'urgenza di trovare soluzioni efficaci ed efficienti alla congestione di cui tutte le moderne città soffrono possono essere indicati come "condizioni chiave" dello sviluppo dell'Alta Velocità come modalità di trasporto innovativa, in alternativa all'utilizzo del mezzo privato. Il tentativo di "leggere" la relazione tra la diffusione dell'Alta Velocità associata alle trasformazioni territoriali finalizzate all'incremento dell'attrattività turistica di un territorio rappresenta il principale obiettivo di questo articolo. A tal fine, nella parte iniziale si individuano le caratteristiche motivazionali dei potenziali utenti dell'AV con l'obiettivo duplice di evidenziare, da un lato, come tale utenza sia prevalentemente generata da motivi legati, direttamente o indirettamente, alla funzione turistica, dall'altro, come l'offerta urbana possa essere indirizzata al soddisfacimento della domanda espressa da questa particolare tipologia di utenza.

Nella seconda parte, si esaminano alcuni casi studio dove le trasformazioni territoriali, ma prima ancora le scelte che le hanno sostenute, sono state indotte dall'avvento dell'AV. L'articolo, infine, conclude con un riferimento al collegamento di Alta Velocità che collegherà Roma a Napoli in circa cinquanta minuti, nel tentativo di individuare elementi e caratteristiche per la definizione di un sistema turistico basato sull'integrazione dell'offerta delle due città.

Tipologie di domanda e caratteristiche dell'utenza dell'Alta Velocità

Gli studi finalizzati alla definizione delle tipologie di domanda (effettiva o ipotizzabile) interessata all'utilizzo delle linee di AV dimostrano che, nella maggior parte dei casi, la domanda di spostamento è generata da motivi legati al tempo libero (svago, shopping, visite ad amici e/o parenti, ecc.)¹. Tale risultato è piuttosto singolare se si pensa che il progetto dell'AV nasce dall'esigenza di offrire un collegamento, alternativo al mezzo proprio, in grado anche di ridurre la congestione che si verifica sulle tratte di rete ferroviaria convenzionale (Bugarin et al. 2005).

Alla base del progetto, infatti, vi è l'idea di fornire un servizio di collegamento in tempi rapidi e con elevati livelli di comfort, rivolto ad un'utenza di livello medio-alto che si sposta prevalentemente per motivi di lavoro. I tempi rapidi sono garantiti dalla possibilità di usufruire di linee nuove, in aggiunta a quelle tradizionali, dove viaggiano treni appositamente progettati per raggiungere velocità elevate (250–300 km/ora) con una frequenza tale da poter garantire costi contenuti.

Il successo dell'Alta Velocità, almeno da un punto di vista strettamente tecnico, sembra essere legato a questi tre



elementi. Anche se con circa un ventennio di scarto le prime due linee di Alta Velocità, rispettivamente in Giappone nel 1964 tra Tokyo ed Osaka (Shinkansen) e in Francia (TGV) nel 1981 tra Parigi e Lione, sono state realizzate per rispondere alle medesime esigenze, ovvero sopperire alla concentrazione di flussi di utenza tra due città, poli di attrazione di flussi di spostamento nel sistema territoriale di riferimento. Nella visione attuale, invece, l'idea alla base della diffusione di questa modalità di trasporto, perfezionata nelle caratteristiche tecniche, propone la realizzazione di una rete di collegamento tra le principali città, in Europa come in Giappone e nel resto del mondo industrializzato, a prescindere dal verificarsi di "condizioni di emergenza".

L'Alta Velocità, infatti, non è più solo un mezzo di trasporto ma un sistema di offerta di servizi che ha radicalmente modificato le modalità di spostamento degli individui; prima della sua diffusione, la contrazione spazio-temporale era resa possibile esclusivamente dal collegamento aereo; adesso, invece, si ridisegnano le mappe dei territori in funzione dei tempi di accesso al centro della città, sempre più rapidi, garantiti dai treni veloci sempre più sofisticati nel design, nel comfort e nella varietà dell'offerta di servizi a bordo.

Si innovano i mezzi tecnici (i treni) ma soprattutto si trasformano i nodi delle reti di connessione (le stazioni): da luoghi di passaggio fugace, punti di arrivo e/o di partenza, diventano luoghi simbolo del cambiamento, poli di erogazione di un'offerta di servizi sempre più differenziata, porte di accesso privilegiato alla città dalla quale sono, fisicamente e funzionalmente, sempre meno separati. Si modifica il loro ruolo e con esso il significato di tutta l'area della stazione che si trasforma in polo di eccellenza di erogazione di servizi

L'AV consente una contrazione spazio temporale all'insegna della velocità, del comfort e della varietà dell'offerta di servizi a bordo.

specializzati per rispondere alle esigenze delle diverse utenze che in questi luoghi si concentrano.

La definizione delle nuove domande d'uso è stata oggetto di alcuni studi svolti in ambito europeo nel periodo di maggiore diffusione dell'Alta Velocità come nuova modalità di trasporto. L'individuazione delle caratteristiche dell'utenza si rivela utile alla definizione di interventi anche in riferimento al nuovo ruolo assunto dalle stazioni come poli di offerta integrata. Al fine di delineare le principali peculiarità delle tipologie di utenza dell'AV, è stato analizzato il lavoro svolto da Buck Consultant International, nel 2004, dove vengono delineate anche indicazioni relative alle trasformazioni delle aree di stazione interessate dall'introduzione dell'AV. In particolare, mediante indagini dirette basate su appositi questionari, lo studio prende in esame un campione di viaggiatori, di differenti provenienze, lungo le linee veloci di collegamento Amsterdam-Francoforte; Brussels-Francoforte; Brussels-Londra. A supporto dell'analisi svolta, la ricerca pone una rassegna di altri studi condotti, nell'ambito di progetti europei², dai quali si evidenziano quattro principali tipologie di domanda, differenziate in ragione del motivo alla base dello spostamento:

- business/affari;
- lavoro;
- rapporti sociali (visita ad amici e/o parenti, shopping, commissioni, ecc.);
- svago.

La prima tipologia fa riferimento ad un'utenza che si sposta per svolgere un'attività lavorativa e/o professionale in concomitanza di particolari occasioni appositamente organizzate (p.e. convegni, fiere, convention, ecc.). La seconda tipologia, invece, fa riferimento ad un'utenza che compie lo spostamento quotidianamente per raggiungere la sede di lavoro (pendolari); la terza tipologia si riferisce ad

	AFFARI	LAVORO	SOCIALE	LEISURE
Comet Francia	9	32		59
Comet Germania	15	28		57
Comet Italia		53		47
Thalis 97		27	18	48
HST VEM 97	25	7		68
DB	29	12		59
Reinhold	38	7		55

Nello studio effettuato da Buck Consultant International sono stati confrontati i risultati di diverse ricerche europee sulle tipologie di utenza dei treni AV. I dati mostrano la prevalenza degli spostamenti per motivi di svago rispetto alle altre motivazioni.

un'utenza che si sposta per motivi occasionali differenti da quelli lavorativi; la quarta categoria fa riferimento in maniera più esplicita ad un'utenza di tipo turistico, per la quale il motivo prevalente dello spostamento è rappresentato dalla ricerca di condizioni differenti da quelle abituali. Tutte le tipologie evidenziate, ad eccezione della seconda (pendolari per motivi di lavoro) possono essere ricondotte a tipologie turistiche, anche in ragione dell'attuale concezione del fenomeno (Becheri, 2000; Simonicca, 2004; Sangalli, 2007). L'indagine evidenzia una prevalenza degli spostamenti per motivi di tipo sociale e o di svago (68%) soprattutto sulle linee che coprono un tragitto internazionale, mentre gli spostamenti per motivi di affari (38%) o di lavoro (28%) sono concentrati sulle distanze brevi.

Oltre al motivo dello spostamento, l'indagine individua una serie di attività connesse, definendo ulteriori categorie motivazionali.

È significativo notare che il dato relativo al turismo sia prevalente su tutte le tipologie di collegamento analizzate, nazionali o internazionali.

L'incremento degli spostamenti legati direttamente o indirettamente all'attività turistica, infatti, è uno degli effetti più spesso evidenziati negli studi sullo sviluppo dell'AV, a prescindere dal territorio interessato.

In Giappone, ad esempio, nel decennio successivo all'introduzione del collegamento veloce tra Tokyo e Osaka (*Tokaido Shinkansen*), è stato osservato, tra gli altri, un significativo incremento degli spostamenti per motivi di svago, dal 15% al 25% del numero di viaggi totali (i dati sono riferiti al 1975). Analogamente, anche se con alcuni anni di distanza, per effetto del collegamento veloce tra Parigi e Lione si è verificato un incremento dei viaggi per motivi di turismo e svago verso Lione, sebbene su questa linea siano tuttora prevalenti gli spostamenti per motivi di lavoro; in particolare, proprio questa tipologia di spostamento ha subito le maggiori modificazioni incidendo notevolmente sull'incremen-

to del pendolarismo. La contrazione dei tempi di percorrenza, resa possibile dall'introduzione dell'Alta Velocità, infatti, se da un lato ha incrementato il numero dei viaggi legati a motivi di lavoro o business, dall'altro ha reso possibile lo svolgimento delle attività legate a questo tipo di spostamento nell'arco della giornata (*daily trip*); ciò ha comportato una evoluzione sia nelle modalità di svolgimento di tali attività, sia nell'impostazione delle relazioni tra la sede centrale, ubicata nella città principale (per es. Parigi) e la filiale, ubicata nella città connessa alla rete Alta Velocità (per es. Lione).

Sulla breve distanza, (compresa entro un'ora), quindi, il collegamento veloce può incidere anche in maniera significativa sul mercato del lavoro. Gli studi sugli impatti economici della linea di collegamento veloce tra Stoccolma e Eskilstuna, attivata nel 1997, ad esempio, hanno evidenziato un incremento dal 6% al 30% degli spostamenti legati a motivi di lavoro. La possibilità di raggiungere la capitale in un tempo molto ridotto, infatti, ha avuto un effetto sia nelle scelte lavorative, sia sull'utilizzo del mezzo di trasporto, rappresentando un'efficiente alternativa al mezzo privato.

In Spagna, la realizzazione del collegamento veloce tra Madrid, Ciudad Real e Portolano (città intermedie della linea Madrid-Siviglia) ha inciso sugli spostamenti pendolari per motivi di lavoro e di studio, rafforzando il ruolo di città universitaria, per il primo nodo, e di città sede di attività lavorative, per il secondo nodo.

L'incremento degli spostamenti turistici, comunque, sembra essere uno dei principali effetti generati dal miglioramento dell'accessibilità dovuto al collegamento AV.

Tali spostamenti, non sono indipendenti dalla distanza.

Le analisi effettuate nello studio della Buck Consultant International, infatti, mostrano che all'accrescersi della distanza si intensificano gli spostamenti per motivi di svago, mentre gli spostamenti per motivi d'affari e business sono maggiori per le distanze percorribili in un tempo massimo di due/tre ore.

In prima approssimazione, anche sulla base di quanto analizzato, è possibile ipotizzare tre tipologie prevalenti di supporre

Gli spostamenti per motivi di svago (78%) contemplano diverse attività che fanno prevalentemente riferimento alla esigenza di incontrare persone oppure di effettuare visite turistiche.

Viaggiatori leisure	%
– visita ad amici / parenti	35
– visita per motivi di turismo	33
– sport	5.2
– leisure (combinazione)	5.2

%	Viaggiatori business
4.6	– lavoro (pendolare)
2.7	– meeting di lavoro
5.7	– meeting di lavoro e altro
4.2	– conferenze, fiere, mostre, ecc.
4.3	– altro

DISTANZA IN KM	AFFARI	SOCIALE/LEISURE
fino a 300	28.4	19.2
300 - 600	35.6	26.0
> 600	36.0	54.8

Le indagini condotte dalla Buck Consultant International, mostrano come all'accrescersi della distanza varino le motivazioni dello spostamento.

di domanda AV, riconducibili ad altrettante tipologie turistiche:

- turismo d'affari e congressuale;
- turismo di breve durata (week - end);
- turismo escursionista.

La prima tipologia interessa prevalentemente le aree urbane caratterizzate da un buon livello di accessibilità e dalla presenza diffusa sul territorio di elementi di attrazione culturali, paesaggistici, storici e architettonici. È possibile, infatti, che allo spostamento effettuato per motivi di lavoro, tale tipologia di utenza associ anche una parte di tempo dedicato ad attività culturali e di svago (p.e. visite a musei o shopping). La seconda tipologia individua una categoria di utenza che si sposta per motivi di svago concentrando il soggiorno in un tempo non superiore alle quarantotto ore. Tale tipologia turistica generalmente predilige le città d'arte e le capitali ed è particolarmente sensibile al costo del viaggio che rappresenta un parametro nella scelta della destinazione. La terza tipologia è attivata prevalentemente da motivi di svago in riferimento ad attività che possono essere svolte nell'arco della giornata, concentrandosi, generalmente, in occasione di particolari manifestazioni o di eventi di richiamo di varia natura (culturali, commerciali, sportivi, ecc.).

L'individuazione delle principali caratteristiche dell'utenza dell'Alta Velocità, oltre a costituire una indispensabile fonte di informazione per l'offerta del servizio di trasporto in sé, può essere finalizzata al miglioramento dell'offerta urbana di strutture e servizi a supporto dell'attività turistica.

Alta velocità, trasformazioni urbane, vocazione turistica del territorio

Si può dimostrare, attraverso l'analisi di alcuni casi, come all'avvento dell'AV siano corrisposte trasformazioni territoriali finalizzate ad incrementare l'offerta urbana di servizi destinati a particolari tipologie di utenza ipotizzate in crescita per effetto del nuovo collegamento veloce?

In particolare, se la presenza del collegamento ferroviario dell'AV rappresenta un fattore in grado di accrescere l'attrattività di una città, può anche essere un elemento che condiziona le scelte di governo delle trasformazioni urbane indirizzandole verso la realizzazione di aree ad elevato mix funzionale dove le attività per il tempo libero e per il turismo hanno un ruolo prevalente?

Il tentativo di dare risposta a tali interrogativi rappresenta l'obiettivo di questa parte dell'articolo.

Alcune considerazioni sono alla base di questa ipotesi.

In primo luogo, l'affermarsi della necessità di un'integrazione tra le trasformazioni urbane e il sistema dei trasporti e, in particolare, sul ruolo che le infrastrutture di trasporto possono svolgere all'interno dei processi di riqualificazione e rivitalizzazione urbana.

In secondo luogo, la concezione diffusa che il turismo sia un fenomeno in grado di risollevare le economie urbane e di restituire alla fruizione pubblica aree urbane precedentemente occupate da attività scarsamente compatibili con le attuali esigenze della città.

Il progetto dell'AV si inserisce in questo contesto e, alla grande scala, si pone come il risultato di una strategia globale di sviluppo e di rilancio delle città, secondo un disegno che persegue un obiettivo di integrazione in una rete di connessione estesa a tutto il territorio europeo.

Le chance di crescita e di sviluppo economico legate a questo disegno sono ampiamente documentate in letteratura, dove si evidenzia che l'appartenenza ad una rete di connessione, efficiente ed innovativa come l'AV, incide positivamente sui livelli di competitività e sul grado di attrazione delle città che diventano "sedi appetibili" di attività in grado di risollevarne le sorti economiche.

Non secondaria è la possibilità di rinnovare l'immagine della città secondo visioni che ne sottolineano la dinamicità e la capacità rigenerativa (Mannone 1997).

La possibilità offerta dalla rete AV viene riconosciuta, quasi unanimemente, come opportunità di integrazione anche delle scelte e delle politiche di sviluppo per territori sempre più estesi oltre i confini politici ed amministrativi.

La International Network of HST Urban Region, ad esempio, nasce proprio per promuovere le possibilità di connessione alla rete di Alta Velocità nelle regioni europee del nord ovest (NW European Countries) con l'obiettivo principale di "sfruttare" il collegamento ferroviario veloce sia come risorsa economica che come fattore di promozione territoriale, anche utilizzando il supporto di finanziamenti europei (European Community, European Regional Development Fund, INTERREG IIIB NWE).

Il progetto, denominato HST - Tourism, ad esempio, è incentrato sull'idea di promuovere la conoscenza del territorio attraverso l'utilizzo della rete dell'Alta Velocità (Interreg IIIB North West Europe Application 2004).

Se, dunque, ad una scala ampia, la rete AV costituisce, tra le altre, un'opportunità per proporre modi alternativi di conoscenza del territorio, alla scala urbana, la connessione a tale rete ha attivato interventi di ristrutturazione e rinnova-

mento urbano secondo una visione nuova che non si limita più all'intervento sul singolo nodo ma che interessa aree molto più vaste alle quali affidare il ruolo di "magneti urbani". L'aspettativa da parte di chi ha effettuato o ha pianificato le scelte per l'attuazione delle trasformazioni è quella di assistere ad un incremento del potere attrattivo della città in termini di nuovi investimenti, localizzazione di nuove attività urbane, accrescimento della popolazione residente, aumento dei flussi turistici e del conseguente indotto economico. Il filone di studi, prevalentemente di matrice olandese (Bertolini 1998, Van de Berg 2003, Pol 2007), che approfondisce gli aspetti pertinenti al rapporto tra la presenza di un nodo di AV e le dinamiche urbane, individua quattro elementi sui quali è necessario investire nel processo di trasformazione/sviluppo dell'area interessata dalla presenza del collegamento ferroviario (area di stazione): nodo, luogo, qualità, immagine.

Per il primo è necessario intervenire sull'ottimizzazione delle prestazioni tecniche, sulle condizioni di accessibilità al nodo e sulla sua organizzazione funzionale; per il secondo gli interventi attengono alla sfera del progetto urbano ovvero alla predisposizione di spazi e strutture per l'allocatione di nuove attività urbane; i livelli di qualità possono essere demandati ad aspetti relativi alla predisposizione di spazi pubblici e alle caratteristiche del progetto architettonico, mentre la promozione dell'immagine è connessa alla capacità di convertire gli interventi di trasformazione in fattori permanenti di vantaggio competitivo per la città.

Dalla disamina di alcuni esempi di trasformazioni attivate dal collegamento AV si possono individuare elementi che accomunano le strategie di riconversione attraverso la prevalenza di interventi destinati all'incremento dell'offerta urbana a fini turistici.

Lille (Francia) è forse l'esempio maggiormente significativo di come l'avvento dell'Alta Velocità abbia modificato lo sviluppo della città e le sue economie. La scelta della città come nodo strategico sull'asse di collegamento Londra-Parigi in prospettiva della realizzazione del *Channel Tunnel*, ha aperto nuove prospettive e possibilità di sviluppo. Radicalmente riconvertita da un'economia industriale in declino durante gli anni Settanta, attualmente la *Communauté*

Urbaine de Lille (con oltre 1.00.000 di abitanti) rappresenta una delle principali sedi dell'industria francese del turismo, delle comunicazioni e dei servizi internazionali.

La connessione sulla linea del TGV Nord ha agito da acceleratore della riconversione urbana e ha attivato un processo di riqualificazione urbana concretizzatosi nella realizzazione di un intero quartiere, Euralille, dedicato alle attività di servizio, di commercio e del tempo libero, compreso tra la preesistente *Gare de Flandres* e la *Gare d'Europe*, appositamente realizzata, nel 1994, per accogliere i treni di AV. Nell'attuale configurazione, il quartiere Euralille corrisponde all'idea di *European Business Center*, dove si concentrano spazi da destinare ad attività commerciali, congressuali, residenziali, ricettive e del tempo libero.

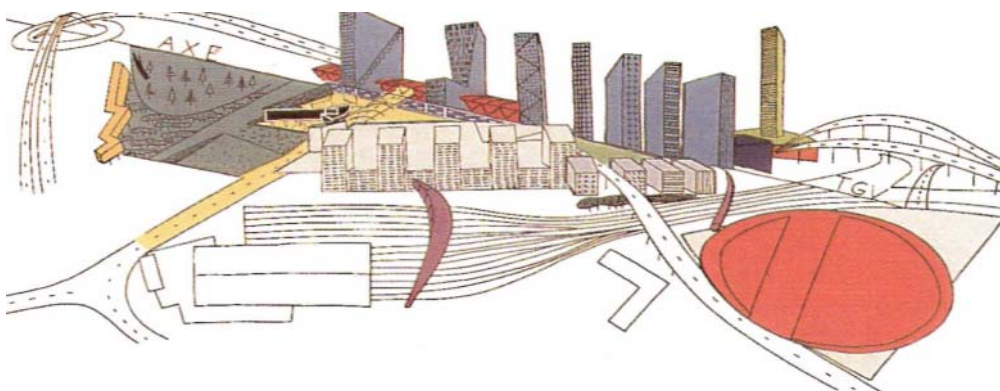
L'area dell'intervento ha interessato una superficie di circa 70 ettari sulla quale si collocano la *Cité des Affaires*, l'*Euralille Centre* e il *Grand Palais Congress Centre*. Il disegno urbano, successivamente modificato per rispondere ad esigenze maggiormente consoni alla vocazione della città, è stato curato dall'architetto olandese Rem Koolhaas e la gestione del progetto è stata affidata ad un'apposita società, *Société Anonyme d'Economie Mixte* (SAEM), a partecipazione pubblico-privata creata durante i primi anni Novanta³. Dall'iniziale idea di realizzare un quartiere d'affari internazionale, l'area è divenuta sede delle principali funzioni amministrative, commerciali e bancarie.

Come Lille, anche Rotterdam (Olanda) ha dovuto riconvertire la propria economia di città industriale in declino e, sebbene sia predominante il suo ruolo di città porto, la scelta di connettere la città alla linea di Alta Velocità tra Amsterdam e Parigi ha rappresentato l'opportunità di accelerare il processo di rivitalizzazione urbana.

Il Master Plan per il ridisegno della *Centraal Station* di Rotterdam è stato presentato nel 2001 e prevedeva la realizzazione entro il 2010 di un'area ad elevato mix funzionale. In realtà, le difficoltà a reperire finanziamenti per la realizzazione del progetto ha richiesto un ridimensionamento degli obiettivi e dell'area interessata dal progetto di rinnovamento.

Il fulcro del progetto è la stazione che assumerà un ruolo cardine nel sistema della mobilità urbana ed extraurbana.

Il progetto di Euralille nasce e si sviluppa per effetto del collegamento di Alta Velocità. Obiettivo principale è la creazione di un nuovo quartiere destinato ad accogliere attività di terziario avanzato, localizzato nei pressi della stazione.



AREA GEOGRAFICA	CITTÀ	TOTALE mq	DESTINAZIONI D'USO (% mq)		
			Residenze	Business	Leisure
FRANCIA	LILLE	800.000	21	40	39
PAESI BASSI	ROTTERDAM	220.000	59	27	14
GERMANIA	COLONIA	600.000	10	48	42

La città di Colonia (Germania) rappresenta un importante snodo della rete di Alta Velocità nella regione europea del nord ovest, in particolare del collegamento tra le direzioni Brussels-Parigi-Londra verso ovest, Francoforte-Monaco, verso sud, Amsterdam-Amburgo-Berlino verso nord.

L'intervento di riqualificazione dell'area della stazione centrale si è incentrato sulla realizzazione di una zona a destinazione d'uso mista con una prevalenza di attività connesse al tempo libero, al turismo e alla cultura.

È stata prevista anche la realizzazione di una nuova stazione, collegata all'esistente tramite un tubo in vetro per consentire il passaggio oltre il fiume Reno in prossimità del quale è ubicata l'attuale stazione. Annessa alla nuova stazione è prevista un'area destinata ad attività congressuali, espositive e ricettive.

A Lione (Francia), l'arrivo del TGV ha indotto la localizzazione di numerose imprese parigine interessate a captare il mercato del sud est; il prestigio del centro direzionale (Part-Dieu), le ottime condizioni di accessibilità generale, la diversificazione nel tessuto imprenditoriale locale e le misure prese a favore della metropoli lionese nel quadro delle politiche di *amanagement* del territorio sono stati fattori altrettanto determinanti per la scelta localizzativa.

Il caso lionese è dimostrativo di come la presenza del TGV possa influire sullo spostamento delle centralità nell'area di stazione, sebbene, come si è detto, la presenza del colle-

Negli interventi di trasformazione, alle attività turistiche e del tempo libero vengono destinate ampie quote di superficie.

gamento veloce, non sia stato il solo elemento ad incidere su tale spostamento.

Le trasformazioni sono in genere il risultato della sinergia tra politiche di trasformazione urbana, disponibilità fondiaria e buona integrazione dei trasporti pubblici a livello locale.

La realizzazione della nuova infrastruttura nel caso di Lione (Francia) ha attivato una serie di interventi di riqualificazione che hanno contribuito all'affermazione del ruolo della città come meta turistica. Tra i grandi progetti, la *Cité Internationale*, persegue l'obiettivo di rafforzare il ruolo della città come polo di attrazione di flussi turistici culturali e d'affari. L'ampliamento del centro di Congressi, unitamente alla realizzazione del nuovo anfiteatro, ad esempio, si inquadra in questo obiettivo.

In conclusione, pur riconoscendo la singolarità di ciascun intervento in ragione delle caratteristiche intrinseche dell'area, oltre che delle condizioni del contesto politico ed economico nel quale si innescano le trasformazioni, si possono riconoscere alcuni elementi "invarianti" che accomunano le diverse esperienze:

- la ricostruzione dell'immagine della città che in generale richiede la capacità di attuare una riconversione delle economie locali;
- la volontà da parte della classe politica di inserirsi in una rete di connessione;
- la realizzazione di spazi multifunzionali cui affidare un ruolo di "magneti urbani";
- la ricerca di un'integrazione tra elementi puntuali e contesto urbano ampio;
- l'attenzione agli aspetti paesaggistici ed ambientali;
- l'incentivazione all'uso turistico e ricreativo.

Le stazioni rappresentano attualmente i luoghi simbolo del cambiamento. Si è modificato il loro ruolo e con esso il significato di tutta l'area della stazione che si trasforma in polo di eccellenza di erogazione di servizi specializzati per rispondere alle esigenze delle diverse utenze che vi si concentrano.



Le possibilità di successo dei singoli progetti sono necessariamente legate al verificarsi di particolari condizioni alle quali è necessario porre particolare attenzione. Anche in questo caso è possibile individuare alcuni punti comuni:

- la presenza di una leadership forte con autonomia di decisione;
- l'istituzione di un organismo autonomo, che può avere forme giuridiche differenti a seconda dei casi, incaricato di gestire il processo di riqualificazione in tutte le sue fasi;
- la capacità di coinvolgere le diverse parti sociali nel processo di riqualificazione;
- il contenimento dei tempi di realizzazione dei progetti;
- la volontà di impegnare risorse economiche pubbliche sul progetto soprattutto nella fase iniziale;
- la capacità di trovare le risorse finanziarie necessarie all'avvio del progetto;
- la creazione di partenariati istituzionali pubblico-privato;
- la convergenza di obiettivi tra amministrazioni

Pur nella loro singolarità, le diverse esperienze mostrano quanto sia indispensabile agire in condizioni di collaborazione tra tutte le parti coinvolte nel processo di rinnovamento.

Gli effetti dell'AV sul sistema turistico integrato Roma-Napoli

Il principale effetto territoriale della connessione AV sembra poter essere individuato nell'allargamento dei confini fisici delle città oggetto del collegamento che, supportato da una progressiva contrazione dei tempi di spostamento, può generare un *unicum* territoriale dove è possibile ipotizzare un'integrazione della modalità di fruizione delle risorse



Il collegamento AV può essere elemento di innesco anche per la promozione di attività culturali.

Nella foto il promo publicizza la possibilità di raggiungere il teatro dell'Opera di Parigi con il TGV proponendo l'integrazione tra il costo del viaggio e quello del biglietto d'ingresso. Nella parte inferiore, invece, gli spot per la promozione di differenti località raggiungibili con il TGV.

presenti in un polo o nell'altro. Si modifica, dunque, la maniera di intendere il collegamento AV esclusivamente in termini di accrescimento dei livelli di competitività, prefigurando la possibilità di innescare effetti di complementarità che potrebbero favorire la creazione di sistemi di offerta integrata in grado di accrescere le potenzialità di sviluppo del polo più debole.

Il rischio maggiore che può verificarsi quando due città gerarchicamente differenti si avvicinano per effetto di una connessione fisica (il collegamento ferroviario, in questo caso) è rappresentato dal rafforzamento del ruolo accentratore esercitato dal polo gerarchicamente più importante.

Si viene, cioè, a creare un effetto di dipendenza tra le due entità urbane. Esiste, però, la possibilità di convertire tale effetto attraverso la predisposizione di azioni in grado di promuovere una visione integrata del territorio.

Il tema della competitività e della cooperazione, d'altra parte, è al centro del dibattito politico così come di quello scientifico, sebbene la tendenza verso forme collaborative tese all'affermazione di un modello di coesione territoriale, rappresenti ancora più una sfida concettuale che uno strumento applicativo.

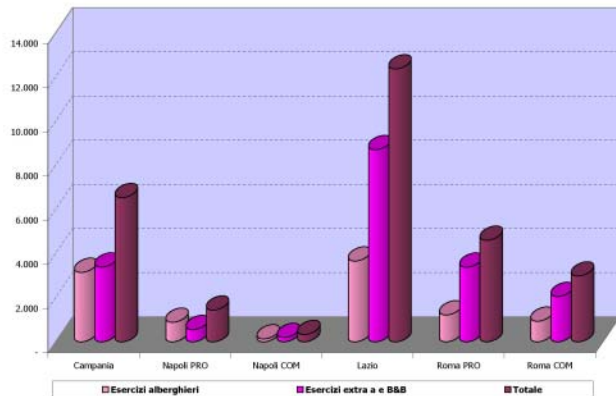
L'assenza di un coordinamento tra istituzioni (centrali, regionali, locali) è un forte deterrente alle possibilità di attuazione di un disegno unitario basato sulla possibilità di attivare "reti di fruizione" delle risorse paesaggistiche, storiche, architettoniche, culturali presenti su un territorio. Riferito al sistema turistico tale integrazione assume una rilevanza strategica anche in virtù della sua elevata intersettorialità. Esiste, dunque, un livello nel quale l'integrazione coinvolge necessariamente le istituzioni amministrative alle quali è demandata la gestione delle risorse territoriali che compongono il sistema dell'offerta turistica.

Nell'ambito europeo si possono ritrovare alcuni casi in cui tale integrazione ha già ottenuto risultati concreti.

L'esempio francese delle città di Lione e Marsiglia, collegate dalla linea del TGV Méditerranée, può essere significativo di come sia possibile attivare meccanismi di cooperazione al fine di promuovere un'offerta integrata di risorse per la fruizione turistica del territorio.

Le due città, infatti, hanno siglato, già nel 1997, un accordo (*Carte de Cooperation Lyon-Marseille*) finalizzato alla promozione delle iniziative culturali, anche attraverso l'attivazione di formule di accesso agevolate per i residenti della città partner. Particolarmente attenta alle politiche di cooperazione, Marsiglia ha rafforzato il suo ruolo centrale all'interno del sistema di città mediterranee del sud Europa attraverso una "Carta di Alleanza" (1998) con Barcellona, Genova e Lione finalizzata alla condivisione degli obbetti in materia di gestione e promozione del patrimonio culturale, della sicurezza urbana, dei trasporti e delle comunicazioni.

In Spagna, invece, è stata creata una rete di città AVE (*Alta Velocidad Española*) alla quale partecipano nove città (Siviglia,



Cordova, Puertollano, Ciudad Real, Madrid, Guadalajara, Calatayud, Saragoza, Lleda) connesse dalla rete AV. Obiettivo principale della rete è la promozione del territorio sfruttando le possibilità offerte dal collegamento veloce, considerando in particolare le opportunità di uno sviluppo turistico congiunto delle città connesse alla rete.

La promozione del territorio anche per una fruizione turistica integrata, dunque, sembra costituire il punto di convergenza delle più recenti strategie di governo delle città.

La presenza della rete AV viene riconosciuta come un acceleratore dello sviluppo turistico più che un mero mezzo di trasporto. D'altra parte, gli esempi europei considerati nelle pagine precedenti mostrano, in maniera più o meno evidente, che negli interventi di trasformazione le scelte relative all'incremento delle infrastrutture e dei servizi per il turismo e per il tempo libero rivestono un ruolo non secondario.

La situazione italiana è sostanzialmente caratterizzata da una maggiore attenzione verso le possibilità di incrementare i livelli competitivi delle città connesse alla rete AV piuttosto che dalla ricerca di forme di cooperazione capaci di proporre la fruizione integrata delle risorse presenti sul territorio o anche di rafforzarne le specificità in una visione orientata alla creazione di una rete in grado di attivare sinergie positive.

La prossimità fisica tra Roma e Napoli, resa possibile dal collegamento AV in un tempo di spostamento inferiore ai 60 minuti potrebbe rappresentare l'occasione per aprire nuove prospettive di fruizione turistica.

È indubbio, infatti, che le due città, pur differenziandosi profondamente, rappresentano mete turistiche ambite, interessate da flussi turistici nazionali ed internazionali.

È altresì evidente la netta prevalenza della città capitale rispetto alla città partenopea in riferimento sia alla domanda che all'offerta turistica; ciò farebbe tendere verso una relazione di dipendenza della seconda rispetto alla prima. Tuttavia, il sistema turistico partenopeo si distingue sia per la singolarità, sia per la varietà degli elementi di attrazione presenti sul territorio.

La natura composita dell'offerta urbana a fini turistici, infatti, si presta al soddisfacimento di differenti tipologie di domanda turistica. Più settorializzata e specialistica si mostra, invece, l'offerta urbana a fini turistici presente sul territorio romano, dove si distinguono elementi di elevato valore storico,

L'analisi dei dati ISTAT, mette in evidenza la prevalenza di Roma rispetto a Napoli, sia per quanto concerne la domanda sia in relazione all'offerta turistica. Tale condizione farebbe tendere verso una relazione di dipendenza della città partenopea dalla città capitale.

ROMA		NAPOLI	
877	n. str alberghiere tot	120	
1.667	n. es. complementari	70	
88.872	posti letto disponibili alberghiere	10.113	
27.108	posti letto disponibili complementari	3,15	
95	costo medio di una doppia (€)	100	
55.895	addetti nel settore turismo (al + rist)	8.140	

artistico architettonico e culturale che per numero e densità territoriale superano abbondantemente il patrimonio pur cospicuo e non privo di eccezionalità presente sul territorio napoletano. Per quel che concerne le potenzialità di sviluppo turistico, dunque, il rischio che Napoli possa essere penalizzata dalla connessione veloce con la capitale esiste e non va sottovalutato, tuttavia si può cominciare a pensare in termini di complementarietà piuttosto che di competitività anche puntando sulle singolarità dei due sistemi e sull'opportunità offerta dalla connessione ferroviaria.

In via generale, per quanto concerne il settore turistico, i principali effetti dovuti alla connessione AV riguardano tre aspetti dell'attività turistica e in particolare:

- la permanenza;
- la concentrazione nelle aree urbane centrali;
- il "rimbalzo".

La connessione AV, dunque, comporterebbe un aumento dei movimenti pendolari ed escursionistici, modificando le modalità di svolgimento dell'attività turistica sul territorio che continuerebbe ad interessare prevalentemente le aree centrali della città nelle quali normalmente si verifica un'elevata concentrazione sia di elementi di attrazione sia di servizi di supporto. Il terzo aspetto, invece, potrebbe aprire prospettive interessanti rispetto alle possibilità di attivare meccanismi di fruizione integrata delle risorse presenti nelle due città connesse dall'AV.

L'effetto "rimbalzo", infatti, solitamente è generato da flussi turistici che si spostano da un luogo prescelto come meta turistica nel quale risiedono temporaneamente (per il periodo della vacanza) ad un altro per visitarlo.

La prossimità fisica resa possibile dalla connessione AV tra Roma e Napoli potrebbe incentivare questo tipo di scambio favorendo la possibilità di individuare modalità di fruizione integrata delle risorse presenti sul territorio delle due città. La connessione AV, in tale visione, costituisce la struttura portante per l'attivazione di tali scambi all'interno del territorio turistico allargato.

L'ipotesi che si viene a configurare, dunque, fa riferimento alla possibilità di proporre forme di fruizione integrata delle risorse presenti sul territorio romano e su quello partenopeo attraverso l'utilizzo dell'AV per effettuare lo spostamento da una meta turistica all'altra indistintamente.

In altri termini, non interessa tanto il senso di percorrenza dello spostamento turistico, quanto piuttosto la possibilità di poter promuovere la fruizione di risorse fisicamente localizzate su territori differenti anche nell'ambito di un soggiorno breve (week-end).

Tale ipotesi potrebbe fare riferimento, ad esempio, all'attivazione di percorsi tematici volti alla promozione delle peculiarità presenti nel territorio turistico integrato Roma- Napoli (RONA) ed in particolare:

- archeologia (Fori imperiali - Campi Flegrei);
- storico-religiosi (catacombe, cimiteri sotterranei necropoli romane);
- storico - architettonico (barocco, gotico, rinascimento)
- architetture contemporanee (grandi progetti);
- luoghi della trasformazione/riconversione e nascita di nuove centralità urbane (Bagnoli, Ostia);
- musei e luoghi della scienza "hands on";
- musei e luoghi dell'arte con-temporanea;
- luoghi della produzione cine-matografica.

Tali ipotesi devono necessariamente essere supportate dal verificarsi di condizioni in grado di garantirne l'attuabilità. Tra queste, in prima approssimazione, si possono indicare:

- volontà politica di attivare meccanismi di partenariato;
- capacità di coinvolgimento dei soggetti locali nel progetto di integrazione;
- promozione di forme di agevolazione delle visite (attivazione di specifiche card);
- coordinamento nelle attività di programmazione degli eventi di richiamo turistico;
- ottimizzazione delle condizioni di accesso agli elementi di offerta presenti sul territorio;
- presenza di una buona connessione al sistema di trasporto locale.

Le esperienze europee hanno mostrato come sia possibile guardare alla connessione alla rete dell'Alta Velocità come ad un'opportunità di sviluppo integrato.

Tale capacità può inaugurare una nuova stagione di governo sostenibile delle trasformazioni urbane.

Note

- 1 L'evoluzione del fenomeno turistico ha condotto ad una nuova visione secondo la quale l'attività turistica spesso è associata allo svolgimento di altre attività (commercio, sport, salute, culto, congressi, partecipazione ad eventi, avventura, ecc.). In tal senso, qualsiasi motivazione che dia origine ad uno spostamento di persone e di flussi monetari può dare origine ad una tipologia di turismo. Tale concezione supera anche la differenziazione, adottata in letteratura, tra *turismo proprio* (attivato per motivi di svago) e *turismo improprio* (lo svago è collaterale allo svolgimento di altre attività).
- 2 Lo studio fa particolare riferimento al progetto europeo HSR COMET, condotto nell'ambito del Quarto Programma Quadro, dove viene sviluppata un'approfondita analisi sulle caratteristiche dell'utenza dell'Alta Velocità.
- 3 La pianificazione di Euralille è avvenuta attraverso la procedura di ZAC (Zone d'Amenagement Concerté) che consente l'azione coordinata dell'attore pubblico e di quello privato e la costituzione di un ente apposito, (in questo caso la SAEM) al quale viene delegato l'intero processo di realizzazione. Nel caso di Lille l'azione di una leadership politica forte è stata determinante, all'ora sindaco, poi presidente della SAEM -Euralille e di Lille Métropole, (Pierre Mauroy) infatti, ha giocato un ruolo chiave riuscendo ad indirizzare le decisioni politiche a livello statale a vantaggio della città.

Riferimenti bibliografici

- Amendola G. (1999) " Il turismo urbano e le politiche per il cittadino" in Colantuoni M. (a cura di) (1999) *Turismo: una tappa per la ricerca*, Patron Editore Bologna.
- Becheri, E. e Deodato, G., (1994) "Il turismo, evoluzione storica e tendenze attuali", *Tecnologia 2000*, n. 9, Le Monnier, Firenze.
- Bertolini L., Spit T. (1998) *Cities on Rails: the Redevelopment of Railway Station Areas*, E&FN Spon, London.
- Bugarin M.R., Novales M. e Arcay A. (2005) "Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales", *Ingeniería y Territorio* n. 70, *Alta velocidad en el transporte ferroviario*, indice SL, Barcelona.
- Buck Consultant International (2004) *HST Users: Profiles Explored, Draft Report*, available at <http://www.hst-network.net>
- Gruppo CLAS - Università Carlo Cattaneo LIUC (2006) *L'impatto socio economico delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla provincia di Milano*, available at <http://www.otinordovest.it/pagine/news.asp>.
- Mannone V. (1997) "Gare TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville: le cas des villes desservies par le TGV sud-est", in *Les Cahier Scientifique du Transport*, n. 31, available at <http://www.afitl.com/CST>
- Pol P.M.J. (2007), "HST station and urban dynamics: experiences from four European cities" in Bruinsma F. (eds), *Railway Development Impacts on Urban Dynamics*, physica-Verlag Amsterdam 2007.
- Pol P.M.J. (2004) "The Economic Impact of High Speed Train on Urban Region", *ERSA conference paper* available at <http://www.ersa.org/ersaconfs/ersa03/cdrom/papers/397.pdf>
- Simonica A. (2004) *Turismo e società complesse*, Meltemi editore, Roma.
- Sangalli F. (2007) *Le organizzazioni del sistema turistico*, Apogeo editore, Milano.

Referenze immagini

L'immagine di pag. 71 è tratta dal sito <http://www.balnea.net>; l'immagine di pag. 73 è tratta da http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2004/1581/pdf/ch_01.pdf; l'immagine di pag.76 è tratta dal sito <http://www.OMA.eu>; le immagini di pag. 77 sono tratte dalla rivista *Technique et Architecture* n. 491/2007; le immagini di pagg. 73 e 78 sono tratte dal sito <http://www.tgv-europe.com>