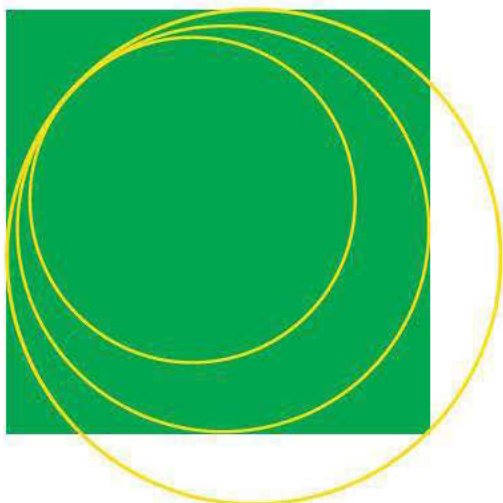




UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CATANIA
Centro di Documentazione e Studi sulle
Organizzazioni complesse ed i Sistemi locali

QUADERNI CEDOC
Materiali per lo sviluppo locale



Turismo e competitività urbana

Cagliari, Sassari, Salerno, Bari, Lecce,
Catania, Palermo, Siracusa

a cura di
L. Ruggiero e L. Scrofani

FrancoAngeli

QUADERNI CEDOC
Materiali per lo sviluppo locale

Turismo e competitività urbana

**Cagliari, Sassari, Salerno, Bari, Lecce, Catania,
Palermo, Siracusa**

a cura di L. Ruggiero e L. Scrofani

Scritti di

O. Albolino, M. Alessi, A. Altavilla, F. Amato, A. Di Bella, F. Galizia,
R. Grumo, S. Guglielmino, A. Mazza, C. Madau, C. Mininno,
C. Novembre, G. Petino, S. Randone, L. Ruggiero, V. Ruggiero, A. Salaris,
G. Scanu, L. Scrofani

FrancoAngeli

Il presente volume è pubblicato con i fondi del progetto di ricerca Miur-PRIN 2007, *Il turismo nelle politiche di rigenerazione delle città* coordinato dall'Unità Locale di ricerca dell'Università di Catania e svolto nell'ambito della ricerca *Qualità urbana e competitività. Il ruolo dello sviluppo e della politica del turismo*, coordinata dall'Università degli Studi del Piemonte Orientale «A. Avogadro», e del Progetto di Ricerca dell'Ateneo di Catania *Competitività urbana e regionale, confronti tra sistemi territoriali della Sicilia e del Mediterraneo*.

Copyright © 2011 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Prefazione	pag.	9
di <i>Luca Ruggiero e Luigi Scrofani</i>		
1. Cagliari, da gateway del turismo balneare a destinazione turistica	»	11
di <i>Alessia Salaris</i>		
1. Le dinamiche recenti	»	11
2. L'evoluzione della domanda e dell'offerta turistica	»	13
3. Funzioni turistiche e organizzazione degli spazi urbani	»	19
4. Il turismo come chiave di lettura delle trasformazioni urbane	»	25
5. Alcune riflessioni conclusive	»	29
2. Politiche urbane in prospettiva turistica: il caso di Sassari	»	31
di <i>Caterina Madau e Giuseppe Scanu</i>		
1. Per una politica turistica urbana	»	31
2. Una localizzazione decisamente competitiva	»	33
3. La città e il turismo: un elemento solo potenziale?	»	37
4. Alle basi del turismo urbano: la città, la storia, l'identità	»	41
5. Un'espansione che rafforza l'immagine della città	»	45
6. Nuove politiche urbane: una prospettiva turistica?	»	47
7. Conclusioni	»	51
3. La riqualificazione di Salerno tra progetti e realtà. Un esempio di turisticità al servizio di aree limitrofe	»	54
di <i>Ornella Albolino e Fabio Amato</i>		
1. Introduzione	»	54
2. Gli anni Novanta: il rinnovamento urbano	»	55
3. L'assetto attuale della città	»	58
4. Tra marketing e riqualificazione reale: verso la "città nuova"	»	61
5. Il potenziale consolidamento di un polo turistico: Salerno,		

“città del turismo, dell’accoglienza, della risorsa mare”	pag.	64
5.1 Un’indagine di campo	»	68
6. Alcune riflessioni conclusive	»	69
4. La città di Bari: riqualificazione urbana, competitività e turismo	»	71
<i>di Antonio Mininno e Claudio Novembre</i>		
1. Introduzione	»	71
2. La <i>governance</i> urbana e i modelli di trasformazione della città	»	74
3. La città e i suoi spazi. I progetti che cambiano la città	»	77
4. Le reti competitive e infrastrutturali come chiavi d’accesso per lo sviluppo turistico della città	»	85
5. Itinerari inediti e nuovi modi di raccontare la città	»	93
5. Le nuove centralità dello sviluppo locale: il Salento nel contesto territoriale pugliese	»	96
<i>di Rosalina Grumo</i>		
1. Alcune questioni introduttive	»	96
2. Il Salento leccese: punti di forza e di debolezza	»	98
3. La pianificazione urbana e gli strumenti	»	100
3.1 La percezione dei residenti della città di Lecce e le problematiche	»	103
4. Le dinamiche turistiche a scala regionale e locale	»	106
4.1 Il sub sistema turistico della città di Lecce: domanda e offerta	»	109
4.2 L’immagine turistica	»	111
5. Le politiche turistiche	»	114
6. Piani di settore, sistemi turistici e programmi interregionali	»	115
7. Conclusioni	»	119
6. Spazi, politiche e attrattività del turismo a Catania	»	121
<i>di Arturo Di Bella, Gianni Petino e Luca Ruggiero</i>		
1. Introduzione	»	121
2. Catania città metropolitana	»	122
3. Mutamenti strutturali demografici ed economici	»	124
4. Evoluzioni e caratteristiche del fenomeno turistico	»	126
5. Politiche e progetti di rigenerazione urbana	»	130
6. Immagini della città e percezioni della qualità urbana	»	138
7. Conclusioni	»	151

7. Riqualificazione urbana e attrattività turistica di Palermo	pag.	152
<i>di Claudio Novembre, Vittorio Ruggiero e Luigi Scrofani</i>		
1. Il nuovo volto turistico della città mediante l'attuazione delle politiche di rigenerazione	»	152
2. L'accessibilità turistica	»	163
2.1 Servizi per la mobilità interna e l'accessibilità dall'esterno	»	167
2.2 Servizi informativi	»	169
2.3 Servizi di fruizione e reti per la qualità turistica	»	171
3. Palermo e il turismo d'area vasta	»	174
8. Catania e Palermo, dal decentramento alla ricentralizzazione: il riposizionamento della popolazione agiata in ambito urbano	»	178
<i>di Annamaria Altavilla, Francesca Galizia, Angelo Mazza e Luigi Scrofani</i>		
1. Introduzione	»	178
2. Le trasformazioni fisiche a Catania tra sviluppo industriale e terziarizzazione	»	179
3. Cambiamenti demografici e relazioni spaziali nella città palermitana	»	182
4. Mutamenti istituzionali e rigenerazione urbana a Catania e a Palermo: cambia il posizionamento delle famiglie abbienti?	»	186
5. Una misurazione quantitativa dell'attrazione di alcune zone di Catania e di Palermo	»	189
6. Alcune considerazioni sulle dinamiche di concentrazione della popolazione agiata	»	197
9. La città di Siracusa: strategie per la competitività turistica urbana	»	206
<i>di Massimo Alessi, Sergio Guglielmino e Sonia Randone</i>		
1. Politiche ed interventi di rigenerazione urbana	»	206
2. Economia urbana e competitività turistica	»	221
3. La città di Siracusa e i Distretti turistici	»	231
Riferimenti bibliografici	»	237

Prefazione

di *Luca Ruggiero e Luigi Scrofani*

I saggi che sono confluiti in questo volume hanno una loro specifica impostazione, ma nello stesso tempo condividono alcuni presupposti metodologici di fondo, vale a dire l'interpretazione sistemica e critico-riflessiva propria della tradizione geografica contemporanea, rafforzata dalle indagini sul campo e dalle analisi economico-statistiche. Li accomuna, inoltre, il tentativo di fornire elementi conoscitivi e risposte valide ad alcuni interrogativi certamente complessi. Come promuovere nelle città del Mezzogiorno continentale e delle isole lo sviluppo di un turismo ecologicamente, socialmente ed economicamente sostenibile, e come la qualità della vita e la competitività dell'economia di queste città possano essere vivificate e rafforzate, anziché compromesse, dallo sviluppo e dalla politica di sviluppo del turismo.

Le ricerche hanno interessato particolari città del Mezzogiorno ed il loro territorio (Cagliari, Sassari, Salerno, Bari, Lecce, Catania, Palermo, Siracusa), città scelte in funzione della capacità di attrazione e del movimento turistico, delle dimensioni urbane, delle politiche in atto, dell'importanza delle infrastrutture. Esse si sono soffermate tanto sui fattori locali della attrazione turistica e della competitività urbana quanto sull'impatto territoriale delle politiche turistiche, investendo sia i temi della geografia del turismo sia di quella urbana. In una prima fase sono state indagate le principali trasformazioni edilizie ed infrastrutturali che hanno riguardato le città oggetto di studio e il loro impatto nei confronti dell'attrazione turistica. Particolarmente attente sono state le analisi relative alla datazione degli edifici dei centri storici e delle periferie, quelle riguardanti le specifiche politiche urbane e i progetti complessi di riqualificazione e rigenerazione che hanno perseguito. Sono stati oggetto di analisi anche i risultati conseguiti dai progetti più rilevanti, con particolare riguardo per quelli finanziati con fondi strutturali europei, che hanno svolto quasi sempre un ruolo determinante tanto dal punto di vista della riqualificazione urbana quanto da quello dello sviluppo dell'attrattività turistica.

Altri fattori fondamentali presi in considerazione in questi lavori riguardano:

- i principali fattori di successo del turismo urbano e i suoi modelli di sviluppo;
- l'accessibilità all'area urbana e le relazioni interne ed esterne del nucleo urbano;
- le attrattive turistiche, quali il patrimonio storico-culturale, gli eventi e le attività culturali e ricreative;
- la qualità del patrimonio edilizio
- l'importanza della città come centro di affari e di attività congressuali;
- la dotazione di servizi turistici e la loro qualità;
- l'organizzazione spaziale delle funzioni turistiche;
- i caratteri della domanda turistica;
- la qualità dell'ambiente economico - sociale, del capitale umano, ecologico, ideologico e politico istituzionale.
- la sicurezza, senza la quale una città non può essere attrattiva né come luogo di residenza né come luogo di destinazione turistica;

Dai risultati di queste analisi emergono con evidenza analogie e differenze tra le aree urbane oggetto di studio, ma anche contesti di riferimento tutt'altro che statici, che registrano periodi di consistente crescita della competitività e dell'attrazione turistica, che si alternano ad altri, come quelli dell'ultimo decennio, in cui l'arretramento appare più o meno rilevante ma generalizzato. A tal riguardo perdite di competitività turistica oltre che decadimento della qualità urbana vengono registrati soprattutto dalle maggiori città siciliane, nelle quali emerge l'incapacità degli attori locali, ed in particolare delle attuali classi politiche, di portare a buon fine progetti complessi di lungo e medio periodo. Occorre rilevare, infine, che negli scenari relativi alle città del Mezzogiorno indagate il turismo, pur rappresentando un punto di riferimento nient'affatto trascurabile, grazie alle sue molteplici interrelazioni, non riesce a fornire un contributo importante alla rivitalizzazione dell'economia e al rinnovamento delle dinamiche urbane. Né, d'altra parte, riesce ad interagire come dovrebbe con la cultura, la creatività e la produzione culturale, per cui queste stesse città, nonostante vantino un patrimonio culturale di tutto rilievo, raramente riescono ad affermare la loro individualità nell'ambito di una competizione-collaborazione sui network nazionali e internazionali sempre più agguerrita.

1. Cagliari, da gateway del turismo balneare a destinazione turistica

di *Alessia Salaris* *

1. Le dinamiche recenti

La rapida evoluzione che ha contrassegnato negli anni più recenti lo sviluppo del turismo nel capoluogo sardo offre l'opportunità per una riflessione su come questa attività, anche in un lasso di tempo relativamente breve, sia in grado di produrre trasformazioni significative dello spazio urbano. E, tuttavia, pare opportuno domandarsi se e in che modo tali trasformazioni corrispondano anche a miglioramenti della qualità e della competitività urbana e se siano in grado di incidere in modo duraturo sul tessuto economico e sociale della città o non siano piuttosto il frutto di dinamiche congiunturali destinate a lasciare soltanto tracce poco profonde e transitorie.

Il punto di partenza dell'analisi è rappresentato dalla constatazione che i flussi turistici in arrivo a Cagliari si sono fortemente incrementati nel corso dell'ultimo quinquennio, come mostrano i dati quantitativi disponibili. La presenza del fenomeno turistico, del resto, si percepisce facilmente anche effettuando una semplice ricognizione nei quartieri storici della città e, in particolare, nel quartiere della Marina, nelle vicinanze del porto.

Probabilmente ciò che oggi rende ancor più visibile tale presenza rispetto al passato è che essa si è inserita in un contesto urbano in cui l'impatto delle attività turistiche è stato tradizionalmente piuttosto marginale. Pur essendo capoluogo di una regione a spiccata vocazione turistica, Cagliari (poco meno di 157.000 ab. alla fine del 2009) si è andata configurando nel corso degli ultimi decenni prevalentemente come città amministrativa e del terziario commerciale e avanzato, oltre che rappresentare la principale polarità di un'area vasta che conta circa mezzo milione di persone (poco meno di un terzo della popolazione regionale, F. Boggio *et Al.*, 2007).

* Il presente lavoro costituisce un approfondimento della ricerca condotta nell'ambito dell'Unità Locale di Napoli, «L'Orientale», coordinata dalla prof.ssa Lida Viganoni.

La crescita del turismo urbano ha preso corpo nel corso degli anni 2000, mentre la città continuava (in linea con quanto accaduto negli anni '90 e '80) a subire un calo della popolazione e un processo di invecchiamento abbastanza accentuato¹. La città ha perso oltre 25.000 abitanti nell'arco degli ultimi vent'anni. Così come è avvenuto per molte città italiane, anche nel caso di Cagliari sono state soprattutto le fasce di popolazione di età giovane a lasciare il capoluogo, alla ricerca di sistemazioni abitative a costi più contenuti nei comuni della prima e della seconda cintura. Solo in parte questi flussi in uscita sono stati compensati da quelli in entrata relativi agli stranieri, in forte crescita soprattutto nella seconda metà degli anni 2000, la cui presenza si concentra soprattutto in alcuni quartieri del centro storico (Comune di Cagliari, 2010).

Le dinamiche demografiche negative sembrano stridere, tuttavia, con una città che si presenta nel complesso vivace, ricca di locali notturni, punti di ritrovo, ristoranti e luoghi di svago, frequentati da un'utenza giovane proveniente, oltre che dallo stesso capoluogo, da un vasto *hinterland*². Non bisogna trascurare, a tal proposito, anche il ruolo che per il tessuto sociale riveste la presenza dell'Università che, con i suoi circa 34.000 iscritti, fornisce un consistente apporto di popolazione giovane (studenti fuori sede), particolarmente visibile soprattutto in alcune zone della città.

Un altro aspetto di cui occorre tener conto è la presenza di un consistente ceto di impiegati, attivi nei diversi rami della pubblica amministrazione e dei servizi in genere (abbastanza al riparo dalle conseguenze della crisi economica), e di liberi professionisti. Il reddito medio è, dunque, decisamente più elevato rispetto al resto della regione e anche a molte altre realtà urbane extra-isolane³ e gli stili di consumo appaiono anch'essi medio-alti.

Per ciò che concerne l'accessibilità, per lungo tempo la presenza del porto e dell'aeroporto hanno fatto del capoluogo sardo soprattutto una città di transito per i visitatori diretti verso altre destinazioni (per lo più località balneari), con flussi concentrati quasi esclusivamente nei mesi estivi.

¹ L'indice di vecchiaia al 2009 era pari a 234 (Comune di Cagliari, 2010), contro un valore medio nazionale di 143 e di 118 per il Mezzogiorno.

² Va considerato anche che lo sviluppo della stessa area vasta è stato caratterizzato da notevoli investimenti nel settore del commercio (centri commerciali e *outlet*) e delle strutture per il tempo libero (cinema multisala).

³ Secondo le ultime graduatorie disponibili sul reddito pro capite dichiarato al fisco nel 2008, pubblicate da Il Sole 24 Ore, Cagliari, con un reddito pari a €22.226 si colloca al 28° posto fra i capoluoghi di provincia e al primo fra le città del Mezzogiorno (http://www.ilsole24ore.com/speciali/redditi_comuni_08/).

2. L'evoluzione della domanda e dell'offerta turistica

Fino a non molti anni fa, Cagliari è stata, dunque, prevalentemente un *gateway* per il turismo rivolto alle coste meridionali dell'isola. Una città attraversata rapidamente dalle automobili sbarcate dalle navi passeggeri che assicurano i collegamenti con Civitavecchia, Napoli, Palermo, Genova; oppure solo sfiorata da taxi e navette diretti dall'aeroporto agli hotel della costa.

Nella seconda metà degli anni 2000 un insieme di fattori ha contribuito a cambiare notevolmente questo scenario. Se prendiamo in considerazione gli esercizi alberghieri ed extralberghieri, a partire dal 2004 i dati segnalano un incremento notevole di arrivi e presenze, sia italiane sia straniere, che ha toccato picchi considerevoli fra il 2007 e il 2009 (Tab.1.1).

Tab. 1.1 – Arrivi e presenze turistiche a Cagliari (esercizi alberghieri ed extralberghieri) 2001-2009

ANNI	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE
2001	119.538	251.414	25.790	62.194	145.328	313.608
2002	115.241	242.479	25.145	61.600	140.386	304.079
2003	117.724	245.526	22.691	54.408	140.415	299.934
2004	118.817	244.600	25.848	58.025	144.665	302.625
2005	117.913	249.782	27.397	60.822	145.310	310.604
2006	121.324	248.617	31.242	70.475	152.566	319.092
2007	133.754	276.681	39.634	93.905	173.388	370.586
2008	145.970	307.599	49.116	123.299	195.086	430.898
2009	148.433	301.716	74.968	167.544	223.401	469.260

Fonte: Comune di Cagliari, (2009) e Provincia di Cagliari

In quest'ultimo anno le presenze si sono attestate intorno alle 469.000 unità (erano poco meno di 300.000 nel 2003), delle quali il 36% relative a stranieri. In particolare, va segnalato che tra il 2003 e il 2009 le presenze straniere sono triplicate, passando da 54.408 a 167.544. La permanenza media dei turisti è, tuttavia, abbastanza breve: supera di poco i due giorni.

Per quanto concerne le aree di provenienza, si osserva che una quota considerevole del turismo nazionale (pari al 30% degli arrivi) è da attribuir-

si a spostamenti che avvengono all'interno dell'isola. Presumibilmente una parte consistente di tali presenze è da ricondurre ad un'utenza di tipo *business*, ma si fa strada anche un tipo di turismo alla scala regionale indotto da eventi culturali (partecipazione a concerti, festival e altre iniziative). Per quanto riguarda gli arrivi di provenienza nazionale, Lazio, Lombardia e Toscana sono le regioni da cui giungono i flussi più consistenti (Comune di Cagliari, 2009). Alla scala internazionale, i bacini di domanda principali sono rappresentati da Germania, Francia, Spagna e Regno Unito (i primi due paesi costituiscono anche la principale area di provenienza del turismo straniero diretto in Sardegna)⁴.

L'analisi della distribuzione mensile delle presenze (Fig. 1.1) evidenzia una differenza notevole tra i caratteri di stagionalità del turismo alla scala regionale e urbana. In particolare, la regione nel suo complesso sconta una intensa stagionalizzazione delle presenze che appaiono concentrate nei mesi estivi (oltre la metà nei soli mesi di luglio e agosto), anche per via di una ancora forte caratterizzazione del turismo in senso balneare. Nel capoluogo, invece, la distribuzione è molto più equilibrata: nei mesi fra maggio e ottobre le presenze si attestano intorno al 10% del totale, ma anche nella restante parte dell'anno si registrano flussi di una certa consistenza. Tale differenza sembrerebbe far pensare che il turismo a Cagliari si distanzi dalla tipologia prevalente alla scala regionale e possa contare su diversi segmenti della domanda turistica.

Sarebbe, tuttavia, errato ritenere completamente slegate le dinamiche del turismo regionale da quelle alla scala urbana. Tenendo da parte le presenze relative al segmento *business*, l'indagine di campo ha consentito di mettere in luce almeno due tipologie di turisti: la prima è rappresentata da quelle persone che, durante un soggiorno più lungo presso località balneari sarde, dedicano un paio di giorni alla visita della città (di solito o all'arrivo o subito prima della partenza); la seconda è costituita da persone che decidono di trascorrere una vacanza breve, tipicamente un *weekend*, a Cagliari. La prima tipologia è collegata soprattutto al segmento del turismo balneare e si concentra, dunque, nei mesi estivi; la seconda rappresenta un fenomeno più recente per la città e appare il frutto di trasformazioni più generali dell'attività turistica (passaggio dalla vacanza lunga a più viaggi di breve durata) e, nel contempo, della migliorata accessibilità della città.

In tal senso, il fattore che sembra aver più favorevolmente influito sull'evoluzione del turismo in città è stato lo sviluppo dello scalo aeroportuale di Cagliari-Elmas che, soprattutto con l'ingresso di Ryanair e di altri

⁴ In questo caso, tuttavia, i flussi relativi alle singole nazionalità risultano soggetti a maggiori fluttuazioni, legate anche alla presenza di collegamenti aerei diretti.

vettori *low cost*, ha visto ampliarsi notevolmente il ventaglio delle rotte nazionali e internazionali.

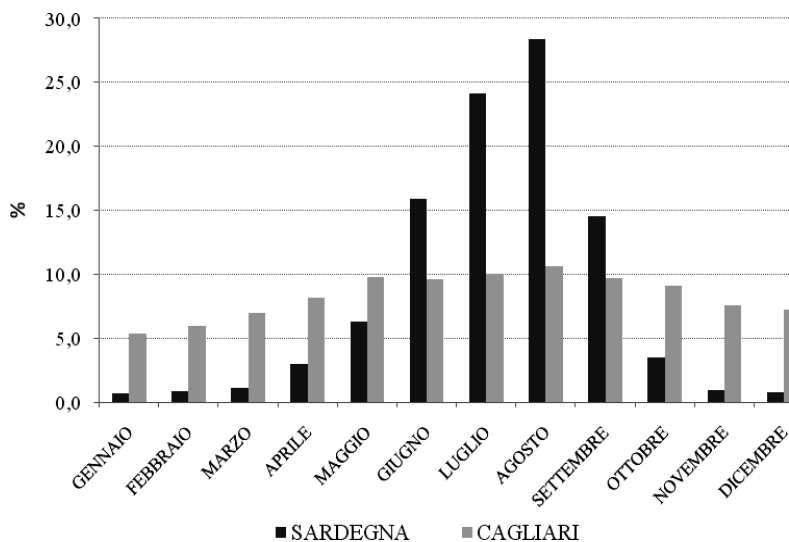
A partire dagli 1,9 milioni di passeggeri nell'anno nero del trasporto aereo (il 2001), si è arrivati ai 3,3 milioni di passeggeri nel 2009 (Fig. 1.2), con un'espansione eccezionale di quelli relativi ai voli internazionali (passati nello stesso arco di tempo da 102.278 a 748.803). Tali risultati sono da ricondursi, in parte, alla più generale evoluzione del trasporto aereo (liberalizzazione del settore e sviluppo del mercato *low cost*; Srm, 2008) e, per altri versi, a processi riguardanti la scala locale e regionale. In particolare, va ricordato che nel 2003 sono stati completati i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione, progettata per accogliere un traffico di 4,5 milioni di passeggeri all'anno e che nel 2007 alla Sogaer (società di gestione controllata dalla Camera di Commercio di Cagliari) è stata affidata la concessione quarantennale dell'aeroporto, il che ha consentito una maggiore possibilità di programmazione delle strategie a medio-lungo termine. Inoltre, non va trascurato che da alcuni anni la Regione, attraverso l'Agenzia Sardegna Promozione, finanzia in modo consistente i vettori *low cost* che operano presso gli aeroporti sardi.

Attualmente sono circa una ventina le destinazioni internazionali raggiungibili direttamente da Cagliari, a cui se ne aggiungono altrettante alla scala italiana (alcune delle quali operate ugualmente da vettori *low cost*). Tale evoluzione ha in più di un caso contribuito ad aprire nuovi mercati turistici che tradizionalmente non rappresentavano un bacino di provenienza per Cagliari (tra quelli che sono cresciuti maggiormente negli ultimi anni, troviamo, ad esempio, il Belgio, l'Olanda e la Spagna). Il forte potenziamento dell'accessibilità anche sotto il profilo economico ha avuto, inoltre, un impatto notevole non solo sul comparto turistico, ma sulla vita della città nel suo complesso, attenuando la condizione di isolamento e consentendo a molti strati della popolazione, anche giovanile, di spostarsi facilmente per motivi di lavoro, di studio o di svago.

Per gli operatori, a parte l'indubbio contributo positivo dell'incremento del traffico aereo, la complessità maggiore riguarda soprattutto l'ancora poco consolidata stabilità dei collegamenti attivi, che causa una certa difficoltà di programmazione e rischia di condizionare non poco l'evoluzione degli arrivi nelle strutture ricettive ⁵.

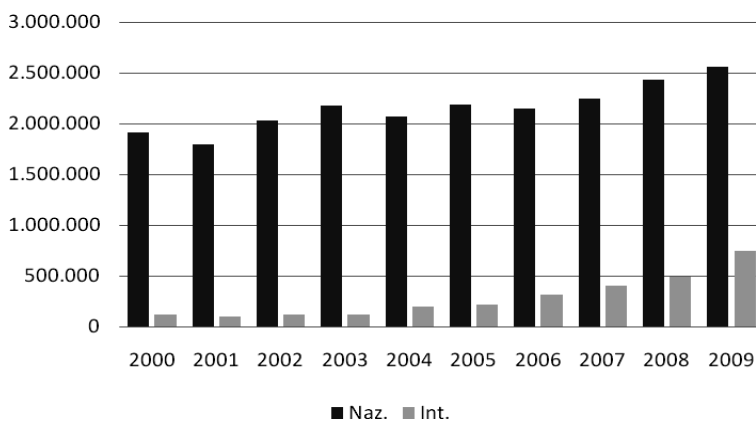
⁵ Non è semplice per gli attori locali interagire con operatori di caratura internazionale che perseguono strategie alla scala europea, con margini di manovra notevoli. Il risultato è spesso la minaccia di chiusura di alcune rotte, cambiamenti dei giorni e degli orari dei voli, oppure delle destinazioni (nel nostro caso, ad es., si sono talvolta create condizioni di conflittualità tra l'aeroporto di Cagliari e quello di Alghero).

Fig. 1.1 – Distribuzione mensile delle presenze turistiche a Cagliari e in Sardegna (anno 2007)



Fonte: ns. elaborazione su dati Istat e Comune di Cagliari (2009)

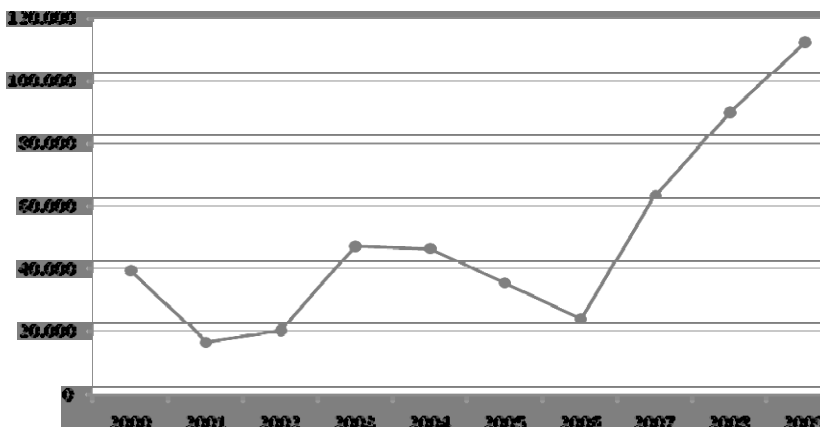
Fig. 1.2 – Evoluzione del traffico passeggeri nell'aeroporto di Cagliari-Elmas



Fonte: ns. elaborazione su dati Sogaer

Un altro fattore che negli ultimi anni ha contribuito a modificare lo scenario turistico della città è rappresentato dallo sviluppo del traffico crocieristico, che nel 2009 ha condotto altri 110.000 visitatori, in un periodo compreso tra aprile e ottobre. Lo scalo ha beneficiato del rafforzamento dell'area mediterranea come destinazione del turismo da crociera, ma, nel contesto nazionale, nel quale sono protagonisti i porti di Civitavecchia, Venezia e Napoli, occupa ancora una posizione abbastanza marginale e in quello regionale è ampiamente superato da Olbia, che vanta circa il doppio dei passeggeri. L'analisi delle dinamiche dell'ultimo decennio (Fig. 1.3) consente di evidenziare un'evoluzione un po' altalenante nei primi anni 2000 e un consolidamento più deciso dal 2007 in poi, andamento quest'ultimo che ha caratterizzato molti altri porti italiani che hanno sviluppato questa attività (SL&A, 2010). Allo stato attuale Cagliari costituisce soltanto uno scalo di transito negli itinerari crocieristici proposti da una decina di compagnie e non un *port home*. La valutazione dell'impatto economico del traffico crocieristico non appare facile, dal momento che i visitatori trascorrono soltanto alcune ore in città, dedicate prevalentemente allo shopping e a una passeggiata nel centro storico.

Fig. 1.3 – Traffico crocieristico nel porto di Cagliari



Fonte: ns. elaborazione su dati Autorità Portuale di Cagliari

Un'indagine svolta dall'Autorità Portuale di Cagliari (2008) stima che l'impatto economico generato dalla spesa dei crocieristi si collochi in un intervallo compreso tra 2,4 e 2,8 milioni di euro. Si tratta di una cifra non

esaltante, che pone interrogativi sulle prospettive che questo tipo di turismo può aprire e sul come fare a tradurre gli arrivi di passeggeri in benefici effettivi per il tessuto economico cittadino, a fronte degli investimenti che sono necessari per accogliere il traffico crocieristico. In tal senso, è opportuno ricordare che nel porto di Cagliari è stato realizzato un terminal crociere, concluso nel 2008 per una spesa di 5 milioni di euro, che rispondeva all'esigenza di accoglienza dei turisti ma anche allo scopo di favorire la trasformazione della città da scalo a punto di partenza degli itinerari ⁶. La struttura, in realtà, non è mai divenuta operativa e anche il recente bando di concessione per la sua gestione è andato deserto, perché la profondità del fondale di fronte al molo in cui è stata realizzata è insufficiente a consentire l'attracco delle navi da crociera, che sarà subordinato a lavori di dragaggio. Tale situazione è emblematica delle difficoltà che la città incontra a cogliere le opportunità offerte da un mercato in crescita.

Esaminati i principali segmenti della domanda turistica, è interessante provare a comprendere in che modo ha risposto l'offerta all'incremento delle presenze turistiche (Tab. 1.2).

Tab. 1. 2 – *Consistenza ricettiva degli esercizi alberghieri a Cagliari*

ANNO	TIPOLOGIA	ALBERGHI (DISTINTI PER NUMERO DI STELLE)					RESID. ALBER.	TOTALE
		5	4	3	2	1		
2004	Esercizi	-	5	4	2	4	1	16
	Posti letto	-	908	746	49	72	316	2.091
2005	Esercizi	-	7	4	2	4	1	18
	Posti letto	-	1.572	746	49	72	316	2.755
2006	Esercizi	-	7	4	2	5	1	19
	Posti letto	-	1.572	746	49	225	316	2.908
2007	Esercizi	-	7	4	2	5	1	19
	Posti letto	-	1.572	746	49	86	316	2.769
2008	Esercizi	-	7	6	2	3	1	19
	Posti letto	-	1.572	786	49	86	316	2.809

Fonte: ns. elaborazione su dati Comune di Cagliari (2008b e 2009)

Sotto questo profilo, va osservato che l'offerta alberghiera appare abbastanza statica, eccezion fatta per un'importante struttura alberghiera realiz-

⁶ Ciò che richiederebbe un rafforzamento delle sinergie con l'aeroporto e consentirebbe di ampliare l'impatto economico diretto e indiretto dei flussi crocieristici.

zata in un'area distante dal centro storico, ma vicina a un notevole intervento di riqualificazione urbana in fase di completamento ⁷. La città può contare su 19 strutture alberghiere (di cui nessuna a 5 stelle e 7 a 4 stelle) per un totale di circa 2.800 posti letto.

Un notevole dinamismo ha invece contraddistinto l'offerta extraalberghiera (in particolare, B&B e affittacamere, la maggior parte dei quali sono localizzati nel centro storico): il numero di esercizi è quasi triplicato nell'ultimo quinquennio e si attesta nel 2008 su poco meno 130 esercizi per un totale di circa 770 posti letto (Tab. 1.3). Questa componente dell'offerta, che richiede minori investimenti e tempi rapidi di allestimento, sembrerebbe essersi adeguata in maniera più flessibile all'espansione delle presenze turistiche.

Tab. 1.3 – Consistenza ricettiva degli esercizi extralberghieri a Cagliari

ANNO	TIPOLOGIA	BED AND BREAKFAST	CASE PER FERIE	AFFITTA CAMERE	CASE VACANZE	TOTALE
2004	Esercizi	38	2	3	0	43
	Posti letto	147	145	30	0	322
2005	Esercizi	63	4	6	0	73
	Posti letto	228	167	53	0	448
2006	Esercizi	73	4	7	0	84
	Posti letto	278	167	59	0	504
2007	Esercizi	87	3	16	1	107
	Posti letto	323	154	139	3	619
2008	Esercizi	115	3	18	1	137
	Posti letto	436	175	157	3	771

Fonte: ns. elaborazione su dati Comune di Cagliari (2008b e 2009)

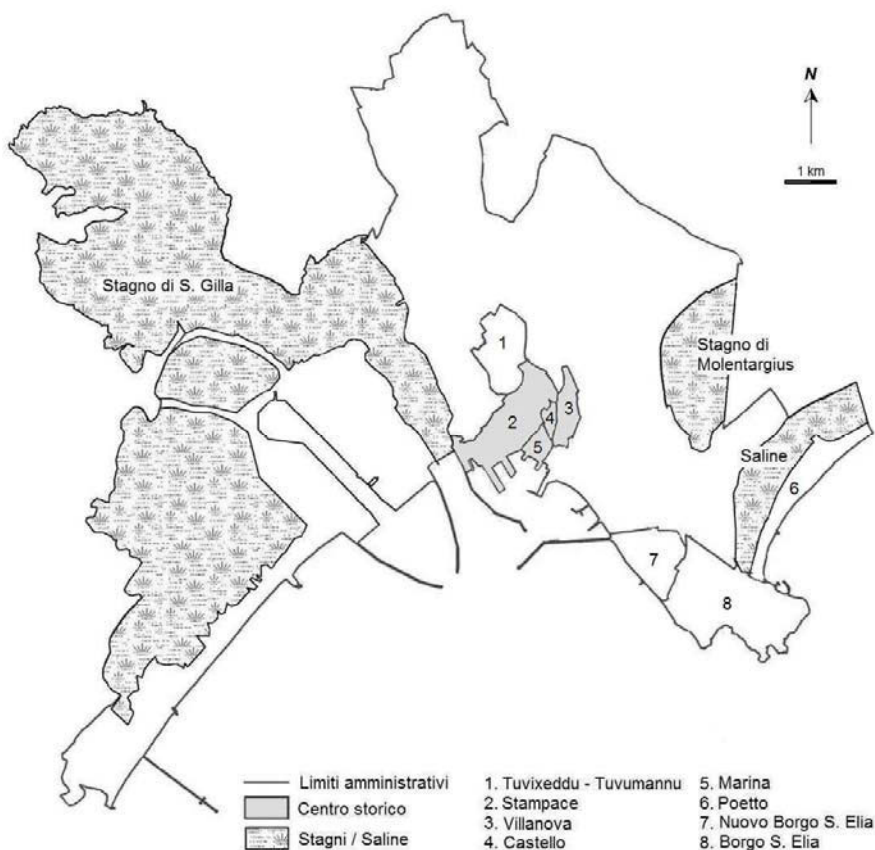
3. Funzioni turistiche e organizzazione degli spazi urbani

L'analisi della domanda e dell'offerta ha evidenziato nel complesso che Cagliari, a partire dalla seconda metà degli anni 2000, si va configurando in

⁷ Si tratta del T-Hotel che, con la sua architettura a torre rivestita in cristallo e pietra, ha inciso fortemente anche sul paesaggio urbano e che si integra con il progetto Parco della Musica, finanziato dal Pit Cagliari, in prossimità del principale teatro cittadino, dove è in fase di realizzazione un anfiteatro all'aperto e un secondo teatro coperto, nonché la risistemazione complessiva degli spazi pubblici.

modo assai rapido come destinazione turistica di crescente rilievo nello scenario nazionale ⁸.

Fig. 1. 4 – La città di Cagliari: uno sguardo d'insieme



Tuttavia, anche tenuto conto che siamo di fronte a un processo non ancora consolidato, appare necessario cercare di approfondire il rapporto che si sta instaurando fra lo sviluppo turistico, le trasformazioni in atto alla scala urbana e le principali politiche di riqualificazione e valorizzazione poste in essere negli ultimi anni. Va detto, a tal proposito, che sebbene la crescita

⁸ Per numero di presenze turistiche, Cagliari supera di gran lunga città come Salerno e Lecce e, con la crescita degli ultimi anni, si avvicina a Bari.

delle presenze sia un fatto recentissimo, la città ha da tempo cercato, sia pur in forma poco organica, di perseguire la propria “vocazione” turistica a lungo inespresa.

Alcune prime indicazioni sui mutamenti in atto possono essere ricavate dall’osservazione delle modalità attraverso le quali i turisti vivono la città e i suoi spazi e come tali modalità si integrino (o, talvolta, confliggano) con quelle della popolazione locale. Sotto questo profilo, va osservato che il fenomeno turistico a Cagliari risente dell’assetto policentrico della città. Può essere utile distinguere tre scale di riferimento: il centro storico, le periferie e i dintorni della città (fascia costiera ed entroterra) (Fig. 1.4).

Per quanto attiene il primo, sono soprattutto tre dei quattro quartieri che compongono il centro storico (Marina, Stampace e Castello ⁹) le aree nelle quali si concentrano i luoghi di incontro e di svago, il patrimonio archeologico e culturale, così come la dotazione turistica (specie extra-alberghiera), la presenza stessa dei turisti e una buona parte dello *shopping* cittadino. I tre quartieri presentano connotazioni, in termini di tessuto economico e sociale, e vicende di riqualificazione in parte diverse. Marina e Stampace si sviluppano alle spalle dell’asse di Via Roma, che costeggia il porto; ospitano le sedi di numerosi uffici pubblici e privati (Comune, Consiglio Regionale, Camera di Commercio, banche, studi professionali ecc.) e vantano storicamente una discreta dotazione in termini di esercizi commerciali. La popolazione residente è in termini assoluti abbastanza contenuta (circa 2.500 persone a Marina, circa 6.700 a Stampace nel 2009) ed è interessante notare che i due quartieri nel corso degli anni 2000 hanno accolto una quota crescente di cittadini stranieri (il 13% della popolazione totale a Marina e il 9% a Stampace; Comune di Cagliari, 2010).

Il quartiere di Castello, fortificato e posto alle loro spalle in posizione collinare, è stato storicamente la sede delle autorità politiche e religiose e dei palazzi nobiliari, poi emarginata a vantaggio delle aree più vicine al porto. Ospita il principale polo museale della città (la Cittadella dei Musei), la cattedrale e altri edifici religiosi e civili di pregio architettonico. Per contro, la dotazione di servizi, anche banali, appare assai poco significativa e scoraggia l’insediamento di nuovi residenti: la popolazione è di appena 1.460 unità e tra il 2002 e il 2009 ha sperimentato un calo del 10%.

Nel corso degli anni, il rischio più grande per il centro storico è stato rappresentato, più che da fenomeni di congestione, soprattutto dal possibile abbandono e dal degrado che esso può comportare. Sotto questo profilo, un ruolo importante nel tentativo di rivitalizzazione dei quartieri storici è stato

⁹ Il quartiere di Villanova, che completa il centro storico, pur non privo di attrattive, è meno frequentato dai turisti.