

La componente turismo e *loisir* nei processi di urbanizzazione delle aree costiere metropolitane. Roma, la permanente oscillazione tra mare e territorio interno

Saverio Santangelo

Sapienza Università di Roma
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura
Email: saverio.santangelo@uniroma1.it

Maria Teresa Cutri

Sapienza Università di Roma
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura
Email: mariateresa.cutri@gmail.com

Nicole del Re

Sapienza Università di Roma
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura
Email: delre.nicole@gmail.com

Abstract

Oltre che centri territoriali di rango elevato, le dieci “Città metropolitane” costiere italiane sono anche importanti *tourist destinations* a livello nazionale e internazionale. Questo vale in particolar modo per Roma che, sia con Ostia (municipio X), sia con i comuni di costa della Città metropolitana di cui è capoluogo, costituisce un ambito turistico costiero rilevante e oggetto da sempre delle dinamiche urbane e territoriali che ne hanno accompagnato i processi complessivi di urbanizzazione, tra il mare e il suo entroterra.

In questa tensione permanente il turismo, in senso proprio e nel senso di tempo libero o di vacanze delle famiglie romane e delle province laziali, ha avuto dal secondo dopoguerra in avanti un peso variabile e alterno rispetto alle direzioni e modalità di crescita della città e della sua area metropolitana; producendosi interazioni con l’abitare stanziale di segno incerto e poco governate, anche nei territori di costa.

Potendosi leggere queste interazioni secondo due scale, a grana fine e a grana grossa. Le prime sono qui evidenziate in chiave di riflessione teorica. La riflessione relativa alla seconda scala è svolta invece con riguardo alle grandi trasformazioni di Roma/Città metropolitana, in particolare alle sue aree costiere, a nord e a sud del Tevere, delineando infine alcune prospettive di pianificazione oggi in essere.

Parole chiave: aree costiere; turismo; processi di urbanizzazione; Città metropolitane; Roma.

1. Introduzione ¹

Nonostante le molte criticità geopolitiche e ambientali a livello globale il turismo è, generalmente parlando, un fenomeno in continua crescita. L’Europa ne è meta relevantissima, essendo destinataria di circa 1,4 miliardi di persone/anno, la metà del totale dei flussi globali.² Per questo, come è noto, oltre che un importante fenomeno sociale e culturale, il turismo costituisce una componente rilevante dell’economia di molti paesi, tra cui, in particolare, il nostro.

Turismo e *loisir* investono siti di varia natura; tra cui, nel nostro paese, gran parte dei territori costieri e molte città, le maggiori comprese, in relazione al loro ricco patrimonio storico-culturale, ad eventi attrattivi costantemente presenti, ai servizi, nonché al patrimonio di alloggi ad uso non abitativo e di strutture ricettive mediamente più ricco che nelle città di minori dimensioni e importanza per fare fronte anche alla domanda quotidiana di diversi *city user*, a diverso titolo individuabili.

In molti casi meta marittimo-balneare e meta “città d’arte” si sovrappongono, soprattutto considerandone i territori più vasti nel complesso interessati dalla potenziale domanda nei due casi. Oltre che per siti di dimensioni minori, come sappiamo, questo accade per le grandi città di mare e dunque, in termini oggi allargati, per le *Città metropolitane* costiere di cui le stesse sono città capoluogo.³

¹ Questo contributo nasce nell’ambito del progetto di ricerca di Ateneo, Sapienza Università di Roma: *Territorio, economia, ambiente: politiche, piani e programmi per un turismo costiero sostenibile e condiviso nei paesi Ue del Mediterraneo* (in corso; responsabile S. Santangelo).

² “Over-tourism and Heritage Sites”, UIA, Forum mondiale 2019, Baku, Azerbaijan, 7-9 giugno.

³ Si tratta di 10 delle 14 “Città metropolitane” previste dalla legge n. 56/2014.

Il fatto che, oltre che centri e territori di rango elevato, questi ambiti costieri a forte urbanizzazione⁴, siano anche importanti *tourist destinations* a livello nazionale e internazionale (nonché locale) vuol dire flussi rilevanti di persone e merci, infrastrutture e attrezzature (dedicate o meno), presenza di attività specializzate, ecc., che del turismo sono espressione concreta – sia esso solo balneare che in altre forme legate alle risorse paesaggistiche o storico-culturali dei territori, urbani e non, delle Città metropolitane, CM –, e vuol dire conseguenti pressioni, più o meno costanti, sui sistemi di costa, urbani, territoriali e ambientali, all'interno e all'esterno degli ambiti urbano-metropolitani strettamente intesi, oltre che sulla risorse attrattive che del turismo sono la ragione prima.⁵

E questo ha fatto sì che, con l'accrescersi e il differenziarsi di domanda e offerta turistica e tempo libero, comprese le diverse forme di turismo interno locale/di breve durata (*loisir*), cambiassero le caratteristiche del mix residenziale/servizi/attività, a livello territoriale e urbano, che connota le due funzioni – spesso compresenti –, dell'abitare e della temporaneità turistica, con effetti diretti e indiretti sulle forme di urbanizzazione; in alcuni casi con concreti effetti urbanizzanti di aree in determinate precedenti condizioni (Clavé, Wilson, 2017).

2. Governo debole del territorio (e del turismo) e fragilità urbane

Sebbene non sia sempre significativo distinguerle, sono almeno due le scale di riferimento necessarie per la considerazione del fenomeno turistico e delle relazioni con i territori urbanizzati, qui segnatamente quelli metropolitani (e costieri): a livello di ambiente urbano, di tessuti edilizi ed organizzazione funzionale locale; e a livello di crescita e trasformazioni del sistema insediativo più ampio. Per quanto riguarda la seconda, a grana grossa, ci riferiamo alle trasformazioni descritte più avanti per il caso specifico di Roma Città metropolitana (par. 4.).

Per quanto riguarda, invece, la scala più fine, a livello locale e di organizzazione funzionale di ambiti e sub-ambiti urbani, sono da considerare diversi elementi: le forme, le quantità, i tempi, le tipologie motivazionali di turismo, ecc.; gli effetti diretti e indiretti sulle economie, sul governo di città e territori, ecc.; le interazioni con l'urbano e/o coi territori abitati, nei loro diversi gradi di storicità e consolidamento. Tutti elementi variabili in funzione di molteplici fattori.

Fattori che dal lato dell'abitare sono: caratteri dei contesti (storia degli insediamenti e dei territori e degli ambiti specifici interessati); sistema dei servizi e dell'accessibilità; culture diffuse, economia e condizioni di benessere locali, ecc.. E dal lato della temporaneità turistica: politiche pubbliche di settore generali e regionali; culture imprenditoriali e grado di consolidamento dell'offerta locale; taglia degli attori e degli investimenti nel settore; obiettivi-target di riferimento; caratteristiche e culture prevalenti della domanda, ecc.; nonché, accettando modellizzazioni che inquadrino il turismo secondo traiettorie di sviluppo, la fase in cui un'area turistica si trova in un certo momento (Lagiewski, 2006). È dunque evidente come il quadro di analisi sia particolarmente complesso.

È poi vero in generale – ma nel caso del turismo in ambiti urbanizzati costieri può presentare problematiche di maggiore consistenza –, che vanno considerati gli impatti sull'ambiente, in particolare sulle acque marine, direttamente e/o a livello di bacini imbriferi degli ambiti turistici interessati, comprendendovi inoltre il trattamento dei rifiuti, la funzionalità di infrastrutture e gli effetti inquinanti dei trasporti, ecc..

E anche questo pone problemi di immediata interazione con la gestione urbanistica ordinaria degli aggregati urbani, al punto che soprattutto in determinate aree urbanizzate e/o ambiti territoriali sensibili (quelli costieri ma non solo) possono manifestarsi nuove “fragilità”, in particolare nelle aree a maggiore pressione antropica/turistica:

- criticità delle situazioni miste stanzialità/temporaneità, tra integrazione, compatibilità e conflittualità, in ordine a disponibilità di servizi o offerta di alloggi (la domanda turistica rende di più; nuovi attori sul mercato, vedi *Airbnb*); con effetti che possono alterare e impoverire i tessuti abitativi, e di fatto depauperare lo spazio abitato e snaturare alcune delle stesse ragioni dell'attrattività turistica; effetti di turistificazione, diversi ma in analogia rispetto a quelli di gentrificazione⁶;
- processi di ulteriore impoverimento qualitativo delle parti marginali e fragili di città o territori (piccoli centri e nuclei storici marginali) a vantaggio delle parti urbane di pregio turistico e di siti turistici di massa (alterazione o influenza nell'allocazione potenziale di risorse);
- interferenza tra politiche abitative sociali/per l'accoglienza (con scarsità di risorse) e politiche per il turismo;
- criticità dei picchi di domanda dei flussi turistici delle città di costa (particolarmente legati alla stagionalità), segnatamente nella gestione di rifiuti e trasporti;
- alterazione o influenza nelle politiche e nella gestione di tasse e fiscalità urbane;
- criticità della compatibilità valorizzazione/sostenibilità, in particolare a proposito delle aree sensibili di costa, terra-mare;
- rischi di degrado del patrimonio storico-artistico e culturale (oltre che delle risorse naturali e paesaggistiche);
- rischi di politiche settoriali derivanti da orientamenti internazionali o nazionali che tendano a promuovere il superamento della pianificazione regolativa in favore di approcci più flessibili e incentivanti la “valorizzazione” dei beni potenzialmente turistici;

⁴ Vi risiede il 23,8% della popolazione italiana (Ns. elaborazione su dati <https://www.tuttitalia.it/citta-metropolitane/mappa/> - 2017; ultima consultazione 22/06/2019).

⁵ Un utile dato, sia pure d'ordine generale, è che più ci si avvicina alla costa più il suolo è stato finora usato/consumato (Ispra, 2017 a).

⁶ Al riguardo si veda l'azione della Rete SET – Sud Europa di fronte alla Turistificazione; siti vari.

- esposizione a input e perturbazioni economiche e culturali d'ordine generale e specifico, variabili nel tempo e anche remote nello spazio, con effetti sui flussi turistici e dunque sullo spazio abitato socio-economico oggetto dei flussi stessi.

Alcune tra le fragilità e i rischi elencati sono da tempo causa, o concausa, del degrado e della scarsa qualità degli abitati costieri (e non solo); nel caso qui considerato sono le città, i centri e gli abitati minori di costa della CM di Roma. Per la quale, come già accennato, varranno soprattutto le considerazioni a grana grossa del successivo par. 4.

3. I comuni costieri della CM di Roma, tra abusivismo edilizio e peso turistico della Capitale

I territori costieri della Città Metropolitana di Roma (CMR) si estendono da Civitavecchia a nord della capitale, fino a Nettuno a sud, per un totale di dieci ambiti comunali. Il comune di Roma, localizzato al centro, affaccia sulle coste del Mar Tirreno con il municipio X di Ostia.

La lunghezza della linea di costa della CMR è di 133 km, che chiude un'area di pianura compresa tra i Monti della Tolfa a nord e i Monti Ausoni a sud. La distribuzione della popolazione, fortemente condizionata dalla presenza della capitale – che raccoglie il 66% della popolazione totale della Città Metropolitana – vede Fiumicino, a nord, e Pomezia, a sud, tra i comuni costieri più popolosi (DARA, 2017). Le altre piccole e medie realtà di costa si sviluppano lungo le principali direttrici infrastrutturali che hanno caratterizzato l'evoluzione del territorio: a nord la via Aurelia, l'autostrada A12 e la linea ferroviaria tirrenica, al centro e a sud la via Litoranea, la via Pontina e la ferrovia Roma-Lido. Lungo la costa, oltre al nodo aeroportuale di Fiumicino, sono presenti porti commerciali e turistici: l'importante porto di Civitavecchia, quello di Fiumicino, e i più piccoli porti turistici di Santa Marinella, Anzio, Ostia e di Nettuno.

Dal punto di vista ambientale e storico-paesaggistico, il territorio costiero è caratterizzato dalla presenza di importanti siti di interesse naturalistico e storico-culturale: la riserva naturale regionale di Macchiatonda, il monumento naturale Palude di Torre Flavia, la riserva naturale statale del Litorale Romano, l'oasi di Macchiagrande, l'oasi di Porto, la riserva naturale regionale di Tor Caldara e la riserva naturale provinciale della Villa Borghese di Nettuno; oltreché i tre castelli di S. Marinella, S. Severa e Palo Laziale, i borghi di interesse storico-archeologico come Civitavecchia, Ostia ed il sito di torre Astura.

I processi di urbanizzazione che hanno interessato la fascia costiera già a partire dalla fine degli anni '50 del secolo scorso, hanno riguardato prevalentemente la produzione di seconde case e case vacanze, in buona misura frutto di abusivismo edilizio, frequentate dalle famiglie della capitale nei periodi estivi. Dagli anni '80 in avanti questa quota di patrimonio edilizio degli abitati costieri si è consolidata, ed è iniziata una graduale tendenza all'affitto delle abitazioni ad uso abitativo nei soli mesi invernali, prevalentemente alle popolazioni di nuovi immigrati.

Il turismo, inteso in senso proprio, sulle aree di costa della CMR, data la presenza di Roma, che da sempre ne capta i flussi, non ha mai raggiunto livelli elevati, e con la crisi economica dal 2008 in avanti si è assistito anche al rallentamento della crescita urbana dei centri costieri. Con il significativo trend controtendenza, negli ultimi anni, del notevole rafforzamento del porto di Civitavecchia⁷, i cui maggiori flussi turistici continuano ad essere dirottati verso la capitale, confermandone la straordinaria attrattività e il tradizionale peso nel territorio metropolitano e nel Lazio.

Nonostante le pressioni antropiche causate dai flussi turistici locali, o relativi al capoluogo romano, non abbiano mai raggiunto livelli importanti, il processo di cementificazione della costa, iniziato con il boom economico del secondo dopoguerra, ha nel tempo provocato una forte frammentazione del sistema naturale costiero ai danni dei fragili sistemi dunali e delle formazioni vegetazionali a macchia mediterranea. A partire da questi fenomeni si è avviato un importante processo di erosione delle coste che ha portato alla quasi scomparsa in alcune aree dell'ambiente litoraneo, o comunque alla sua forte compromissione, (Rapporto Statistico Area Metropolitana di Roma, 2017). La pressione antropica costiera è confermata dai dati Ispra, secondo i quali la fascia costiera della CMR riporta alti indici di consumo di suolo.⁸

4. Roma, la permanente oscillazione tra mare e territorio interno

La metafora del *gigante dai piedi di argilla* potrebbe essere cucita sui processi di formazione della Città Metropolitana (CM) di Roma, in particolare sul rapporto che da sempre questa intesse con il territorio costiero attraverso il Tevere. Un gigante, un fuori scala turistico nazionale e internazionale con i *piedi di argilla* nella fragilità geomorfologica di sedimenti di argille e depositi alluvionali, dune e praterie costiere (dove conservate) che caratterizzano gli oltre 130 km di costa del cosiddetto *Litorale Romano*. Un litorale in cerca di nuove modalità di sviluppo e uso responsabile del territorio, orientate a un turismo in grado di superare le criticità di una dimensione edilizia ancora strettamente locale ma a forte impatto ambientale e urbanistico, che ha prodotto una accresciuta fragilità della costa, associata a un consumo di suolo diffuso, in particolare nelle "marine" dei comuni costieri, compresa Roma che, nonostante la distanza della città dal mare, attraverso il municipio X, Ostia, si configura come città (oltre che CM) sul mare.

Parafrasando il titolo di un libro di Ludwig Binswanger potremmo facilmente pensare al Litorale Romano come "forma di esistenza mancata". Una sorta di schizofrenia fattuale ha infatti caratterizzato la coesistenza di più sistemi spaziali

⁷ Civitavecchia è oggi il quarto sito portuale europeo per transito e stazionamento di navi da crociera (Transport & Environment 2019)

⁸ Il comune di Anzio è al secondo posto tra i comuni del Lazio, col 35% di consumo di suolo rispetto alla propria superficie territoriale (Ispra, 2017b).

frammentari e disomogenei, per scala e assenza di relazioni territoriali significative, per sovrapposizione incoerente di visioni di sviluppo solo parzialmente realizzate. Le strade che conducono al mare (Ostiense, la Via del Mare, Portuense, Cristoforo Colombo, Aurelia, ecc.), offrono sezioni territoriali caratterizzate da sconessioni, addensamenti e interruzioni che attraversano, in fondo, idee e progetti mai portati a termine rispetto ai quali la città e il suo spazio metropolitano – pur in presenza di una struttura storica territoriale sufficientemente manifesta – sono cresciuti senza riferimenti in un unico grande “antiprogramma”, troppo spesso per sola addizione di parti edificate. Esistenza mancata per lontane ragioni storiche di scelte politiche e strategie di sviluppo economico della città Capitale che hanno fatto sì che si perdesse nella modernità del secondo dopoguerra il rapporto produttivo e di scambio con il mare e lo si indirizzasse invece verso una possibile evoluzione in senso turistico che, però, priva di visione strategica e di intenzionalità forte, si è poi facilmente tradotta nella definizione, stratificata nel tempo, di una informe periferia urbana con “vista mare”.

È il fiume Tevere il protagonista e la risorsa di questo rapporto storico strettissimo di Roma con il mare, perso poi nella modernità quando verrà dismesso a partire dagli anni '50 del '900 anche il porto di Riva Ostiense, l'ultimo porto fluviale ad essere realizzato dentro la città.

E il Tevere è tuttora l'asse rispetto al quale si definiscono alla fine tre macro-configurazioni spaziali, naturali e artificiali, molto diversificate: le aree di costa a nord-ovest della riva destra (da Fiumicino a Civitavecchia), quelle a sud-ovest della riva sinistra (da Ostia fino a Torre Astura-Nettuno) e il delta con l'Isola Sacra. È necessario un pur solo accenno al percorso storico per comprendere alcuni aspetti dei processi di urbanizzazione costiera.

La ri-fondazione della città laica (la *Terza Roma*) capitale di uno Stato Unitario e moderno, trovava ragione nella definizione di un rinnovato rapporto della città con il suo hinterland, la campagna e il mare. Lo sviluppo economico, commerciale, industriale e sociale della città, infatti, poteva ripartire dalla proposizione di nuove centralità nel territorio e da una effettiva “saldatura” con il mare attraverso il Tevere. La costruzione di una *Roma Marittima*⁹ procedeva insieme al progetto di una Roma agricola e rurale (legge per il Risanamento dell'Agro Romano, 1878, e successive) con la realizzazione della bonifica di stagni e paludi lungo costa e nell'entroterra, sia per realizzare un serbatoio produttivo agroalimentare per la città fortemente in crescita, sia per migliorare il funzionamento dei nodi di interscambio tra città e hinterland (porti e stazioni ferroviarie). Negli anni del Regime il focus si inverte e sfocia nei con visivi della “Via del Mare” che da piazza Venezia procede per episodi e quadri di sintesi della storia attraverso lo sfondo perfetto dei ruderi già celebrati per approdare fiancheggiando la Pineta monumentale al fronte libero della spiaggia di Castelfusano (asse di via Cristoforo Colombo), e si concentra nell'attuazione della bonifica dell'Agro. Le scelte, d'ora in avanti, opporranno gli ambiti spaziali costieri rispetto alle rive del Tevere: a nord-ovest si riuscirà a conservare un paesaggio meno denso; a sud-ovest la bonifica, molto più distante dalla città, si concentrerà nella realizzazione di borghi rurali e “città di fondazione”, Pomezia e Ardea, che insieme alle loro frazioni faranno da volano ad una crescita edilizia sempre più intensa e, dal secondo dopoguerra, disordinata e fuori controllo. Nel tempo, a nord lo spazio dei vuoti rurali ha visto crescere quantità importanti di edilizia spontanea e seconde case nel momento in cui consistenti quote dismesse di territorio agricolo hanno cercato nuove possibilità di redditività e incontrato nuove tendenze di investimento. Se, finora, lo spazio turistico, incerto e poco rappresentativo, si era risolto in spazi di rottura e discontinuità lungo l'arco costiero, componendosi e ricomponendosi così in un insieme di figure territoriali molto diverse nell'area metropolitana, oggi invece è forte il rischio che l'industria turistica acceleri la compromissione delle relazioni territoriali di centri e città costiere e del primo entroterra agendo su quelli che sono i principali attrattori: dagli spazi agricoli e aree a forte naturalità ai resti archeologici e storici.

Mentre, verso sud, oggi, la Litoranea attraversa ormai il vuoto valoriale di un paesaggio fortemente degradato prodotto dall'abbattimento delle dune costiere per far posto a uno degli esempi peggiori dell'abusivismo edilizio post-bellico, che ha compromesso il Litorale Romano da Ostia a Nettuno (ad eccezione della Tenuta di Castel Porziano), azzerando i valori del paesaggio storico e naturale.

5. Prospettive per l'area costiera metropolitana romana

Rispetto alle dinamiche alterne e di lungo periodo dei processi di urbanizzazione dell'area metropolitana romana, la possibile rigenerazione urbanistica, paesaggistica e ambientale del suo Litorale oggi incrocia le intenzionalità per uno sviluppo turistico pianificato e sostenibile in primo luogo nell'ambito di alcuni progetti costieri per il Mediterraneo del programma Ue Interreg MED di cooperazione transnazionale¹⁰, che puntano a promuovere e gestire un modello di turismo e sviluppo dei territori costieri maggiormente sostenibile e responsabile, e associato alla Gestione Integrata delle Zone Costiere (ICZM).

Ha qualche rilievo, poi, che sia pure a distanza di 12 anni dalla sua Introduzione (l.r. n. 13/2007), l'ultimo Piano turistico triennale regionale (2019-2021) consideri esplicitamente e specificamente le problematiche del turismo anche inerenti al suo mare e al litorale regionale, per la “valorizzazione del mare” e dei “383 km di costa da Montalto di Castro a Minturno”, “per generare un'economia in chiave sostenibile”.¹¹ A partire dalla presa d'atto delle attuali criticità dell'impatto antropico, il Litorale sembrerebbe potere vedersi riconosciuta una condizione di sviluppo turistico come volano di sviluppo locale, e

⁹ Paolo Orlando consigliere comunale con delega all'Agro Romano, e poi Senatore del Regno, fonda nel 1904 il Comitato Nazionale Pro Roma Marittima per la realizzazione di un canale navigabile da Roma al mare; più avanti fonderà l'Ente Autonomo per lo Sviluppo Marittimo e Industriale di Roma (SMIR). Cfr. Pagnotta, 2002.

¹⁰ Cfr. Delibera Giunta Regionale Lazio di Approvazione della Carta di Bologna, n.171 3/7/2013.

¹¹ Piano turistico triennale regionale Lazio, 2019-2021. “Un focus specifico: il Mare del Lazio”, pgg. 27-33. Ha qualche utilità notare che il valore dello sviluppo lineare della costa laziale riportato in documenti anche ufficiali non è costante. Qui si è optato per uno tra i dati più recenti.

dove la salvaguardia storico-culturale e ambientale possa essere integrata ad una conveniente e sostenibile gestione dei flussi turistici, aree di balneazione comprese. Difficile ipotizzare oggi quale livello di sostenibilità sarà possibile perseguire.¹² Di sicuro sarà necessario vedere come si interfaccia da un lato con la formazione dei piani di competenza della CM, Piano strategico territoriale *in primis*, e, dall'altro, col Piano territoriale paesaggistico regionale, PTPR, approvato il 2 agosto 2019, per il quale ad oggi è ancora verosimile ritenere che possa pesare la volontà di impugnazione da parte dello Stato. Emergono dunque, qui sia pure sommariamente, scenari ancora di sostanziale incertezza per il governo del Litorale della CMR, oltre che laziale; per quanto accennato, appare infatti problematico pensare ad un coordinamento o integrazione o almeno verifica di compatibilità di piani, programmi e interventi in vigore e/o in itinere in tempi brevi. E qui senza considerare altri strumenti, come ad es. i Contratti di Fiume (CdF), prima di tutto quello del Tevere, anch'esso sul tavolo. Se cercassimo riferimenti in altri paesi comunitari, cui spesso guardiamo per utili confronti, potremmo proprio a partire dai CdF ampliare lo sguardo e, coerentemente, considerare la possibilità di associare a questo strumento di bacino idrografico analoghi strumenti volontaristici come il Contratto di Costa (CdC). Al riguardo, indicativamente, un esempio efficace può essere il *Contrat de Baie* di Marsiglia, in fase di attuazione, che agisce sulle acque marine e del bacino idrografico dell'intera *métropole Aix-Marseille-Provence* (1.860.000 ab. su 3.148 km²; mentre la CMR conta 4.355.725 ab. su 5.363 km²)¹³, oltre che su diversi altri aspetti relativi alla qualità ambientale e alla sostenibilità di quel territorio metropolitano. Una preconditione necessaria per avviare qualunque tentativo di messa in coerenza di piani, programmi, interventi e azioni rimane, tuttavia, la disponibilità di un quadro conoscitivo aggiornato (e aggiornabile) e tecnicamente adeguato ai problemi da affrontare. Una sorta di stato dell'arte di territorio e ambiente costiero sulla cui base mettere in coerenza strumenti e risorse. Qualcosa, forse, come il progetto "Mappatura della costa", promosso nel 2019 dalla Direzione Marittima del Lazio e dall'Anci regionale, avente "l'obiettivo primario di soddisfare l'interesse pubblico, sotteso alla realizzazione di programmi, avallati anche dalla Consulta dei Comuni Costieri del Lazio, volti a garantire una migliore fruibilità della costa non solo dal punto di vista della sicurezza balneare, ma anche ambientale".¹⁴ Dopo di che – che si proceda a partire da piani giuridico-normativi, come il PTPR, o da strumenti volontaristici come i CdF o i CdC, o da strumenti strategici a carattere istituzionale più consolidato come il Piano strategico della CM –, nel ricercare prospettive e forme adatte di governo delle interazioni turismo/città/ambiente (o delle relazioni tra abitare lo spazio e le temporaneità e l'attraversamento dei flussi), tanto a livello locale nei comuni del Litorale Romano che a livello metropolitano, è verosimile ritenere che non andrebbe dimenticata la "risorsa" Tevere, nel senso di comprendere se e come il fiume possa tornare a giocare un ruolo costitutivo e, forse, ri-fondativo per il suo territorio.

Attribuzioni

Benché il contributo sia frutto di lavoro congiunto, i par. 1. e 2. sono stati redatti da Saverio Santangelo, il par. 3. da Nicole del Re, il 4. da Maria Teresa Cutri, il 5. da M. T. Cutri, N. del Re, S. Santangelo.

Riferimenti bibliografici

AA. VV. (1984), *Progetto Litorale 83*, Roma, Quasar Edizioni.

Bonvino, G., D'Ausilio, F. (2013), *Una capitale sul mare. A trent'anni dal progetto litorale '83, riflessioni su una nuova politica per Roma*, Roma, Palombi Editori.

Brenner, Neil (2016), *Stato, Spazio, Urbanizzazione*, Guerini Scientifica, Milano.

Città metropolitana di Roma, Rapporto Statistico area metropolitana di Roma
https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/Copertina_Indice_Presentazione.pdf

Ciucci, Giorgio (2002), *Roma Moderna*, Roma-Bari, Editori Laterza.

Clavé S. A., Wilson J. (2017), "The evolution of coastal tourism destinations: a path plasticity perspective on tourism urbanisation", *Journal of Sustainable Tourism*, 25:1.

Cutri, M. T., Bonavita A. (2011), *La città dell'Agro romano. Linee guida ai programmi di intervento*, Regione Lazio, Quaderni DRTU, Roma.

Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (DARA), *I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Roma*. I edizione, marzo 2017, disponibile su

¹² Il piano è stato presentato il 26/06/2019; https://www.regione.lazio.it/rl_main/?vw=newsDettaglio&id=4966

¹³ Dati: Tuttitalia, 2017.

¹⁴ Si veda: <http://www.anci.it/anci-lazio-presentato-il-progetto-della-mappatura-della-costa/>

<http://www.affari regionali.it/media/170180/dossier-citt%C3%A0-metropolitana-di-roma.pdf>

Donadieu, Pierre (2006), *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Roma, Donzelli Editore.

Ispra (2017b), "Ambiente. Sfida e opportunità per il turismo", 73/2017

Lagiewski, Rick (2006), "The Application of the Talc model: a literature survey." *Aspects of Tourism: The Tourism Area Life Cycle Vol.1 Applications and Modifications*. Ed. Richard Butler. Great Britain: Cromwell Press, 27-50.

Pagnotta, Grazia (2002), "L'economia", in Vittorio Vidotto (a cura di), *Roma capitale*, Laterza Editori, Roma-Bari.

Transport & Environment (2019), "One Corporation to Pollute Them All Luxury cruise air emissions in Europe", disponibile su:

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf

Urbanistica n. 84, 1986.

Vidotto, Vittorio (2002), a cura di, *Roma Capitale*, Roma-Bari, Editori Laterza.

Sitografia

Ispra (2017a), disponibile su

http://www.isprambiente.gov.it/files2017/pubblicazioni/rapporto/copy2_of_RapportoConsumoSuolo2017_0615_web_ig ht.pdf

<http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/stato-dellambiente/ambiente-sfida-e-opportunita-per-il-turismo>