

Enza Zabbini\*

**Modelli spaziali dell'evoluzione  
dei territori turistici**

*Quaderni - Working Papers DSE n° 585*

**Abstract: *Models about spatial evolution of touristic territories.***

*This paper explain the geographical interpretation of the touristic phenomena. Tourism becomes an important sector which involves the territorial organisation in different ways. The attention of geography is growing with the enlargement of the effects that tourism causes to different scales, local and global. The approach changes from statics model to dynamics interpretation where more and more variables are involved in the process.*

\* Dipartimento di Scienze Economiche, Università di Bologna,  
via Guerrazzi 20, 40125 Bologna, Italy.  
zabbini@spbo.unibo.it

La geografia si è dedicata a studi sul turismo con relativo ritardo, soprattutto se si considerano le trasformazioni spaziali che questo fenomeno ha generato. Il tardivo interesse si deve probabilmente alla marginale incidenza che l'attività turistica, per lungo tempo, ha avuto sia sugli aspetti socio-economici, sia su quelli territoriali. La ricerca è quindi stata privata di indirizzi metodologici continuativi che offrissero un quadro scientifico con basi profondamente radicate. Per molto tempo le pubblicazioni geografiche hanno riguardato principalmente monografie descrittive, approfondimenti tipologici e studi dettagliati di alcune regioni, che non analizzavano in alcun modo gli impatti territoriali e/o socio-culturali del fenomeno. Nessun tentativo di deduzione metodologica era stato fatto.

Uno dei primi tentativi di configurazione geografica del fenomeno turistico, si deve al Toschi che nel 1948 fa una distinzione tra regioni **attive**: "...di densa popolazione, con alto grado di sviluppo civile, intensa vita urbana, industriale e commerciale, con paesaggio naturale uniforme, con climi estremi o lungamente rigidi, piovosi, nebbiosi, povere di storia", e regioni **recettive**: "...con paesaggio vario, accidentato e frastagliato, con clima mite o secco, con popolazione varia per razza, costumi, tradizioni, ricche di storia, ....."(Toschi, 1948).

Nel 1955 Christaller, affinando i metodi di indagine in tale disciplina, individua alcuni fattori condizionanti la localizzazione turistica: clima e paesaggio, possibilità di effettuare *sports*, siti terapeutici, arte ed antichità, luoghi storici o culturali, specialità e peculiarità economiche, risulterebbero determinanti per le sorti turistiche di una località. Questo autore distingue inoltre cinque fasi temporali dello sviluppo turistico: la prima tra il 1790 e il 1840, caratterizzata dall'agevolazione agli spostamenti tramite ferrovia; la seconda tra il 1840 e il 1870, parallela alla prima industrializzazione; la terza tra il 1870 ed il 1900 in cui si intravede il primo germe dell'industria turistica; ed infine dal 1930 fino agli anni sessanta (momento in cui effettua tale ricerca) in cui prendono piede i viaggi di gruppo organizzati da agenzie. Qualche anno più tardi, il Christaller riflette sulla natura periferica degli spazi turistici, fornendo un valido punto di partenza per gli studi di settore inerenti le dinamiche centro-periferia; ma come ben si può comprendere non si parla ancora di studi approfonditi sulla geografia del turismo

E' da premettere in ogni caso che un modello non deve avere la pretesa di garantire l'interpretazione di un fenomeno in tutte le sue componenti, ma semplicemente di

fornire una base teorica e concettuale per l'esame di una configurazione generata dall'attività turistica.

Dalla fine degli anni Sessanta i modelli di interpretazione della struttura spaziale del turismo hanno iniziato a diventare più numerosi, anche se si sviluppavano autonomamente e senza riconoscere un interesse verso i lavori precedenti. E' possibile comunque delineare degli aspetti comuni e delle interazioni spaziali inerenti tutte le forme di turismo. La maggior parte dei modelli, come riassume il Pearce in un'opera da considerarsi un pilastro della recente geografia del turismo, ruota attorno ai concetti di: *origine*, *collegamento*, *destinazione*, di cui ogni studioso ha approfondito l'uno o l'altro dei tre secondo un proprio differente approccio.

I modelli spaziali di interpretazione del fenomeno turistico si possono così raggruppare in quattro principali categorie:

- **Modelli di mobilità**
- **Modelli origine-destinazione**
- **Modelli strutturali**
- **Modelli di evoluzione**  
a cui pare però opportuno aggiungere altre due visioni:
- **Ciclo di vita di una località turistica**
- **Un'interpretazione reticolare.**

### **Modelli di mobilità turistica**

Il fulcro sul quale poggiano questi modelli è la componente "mobilità" o "collegamento".

Il modello più noto di questa categoria è il modello di Mariot (citato da Matley, 1976) (Fig.1), che individua tre possibili percorsi di collegamento tra la residenza abituale (*origine*) ed un centro turistico (*destinazione*), distinguendo così tre flussi all'interno dei quali si sviluppa il movimento turistico: un percorso di *accesso*, un percorso di *ritorno* ed un percorso *ricreativo*.

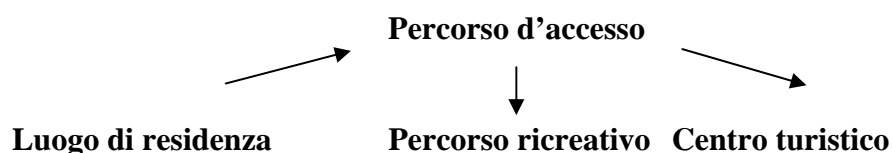




Figura 1: Modello Mariot dei flussi turistici tra due siti.

Fonte Matley (1976) secondo Mariot.

I percorsi di accesso e di ritorno, che possono anche coincidere, svolgono principalmente la funzione di collegamento tra i due luoghi, senza ulteriori accezioni. Molto più invitante dal punto di vista della ricerca, risulta invece l'analisi del percorso ricreativo, lungo il quale il turista è già immerso nella sua missione vacanziera ed è più interessato ad usufruire delle risorse ricettive e ricreative presenti lungo il tragitto. Un'alternativa del modello prevede che il turista possa decidere di usare il percorso ricreativo solo per una parte del viaggio, entrandovi od uscendone in un determinato punto tra l'origine e la destinazione.

Il modello di Mariot contempla dunque anche l'idea di viaggio, in cui ad un'unica destinazione finale si preferisce la visita a differenti luoghi.

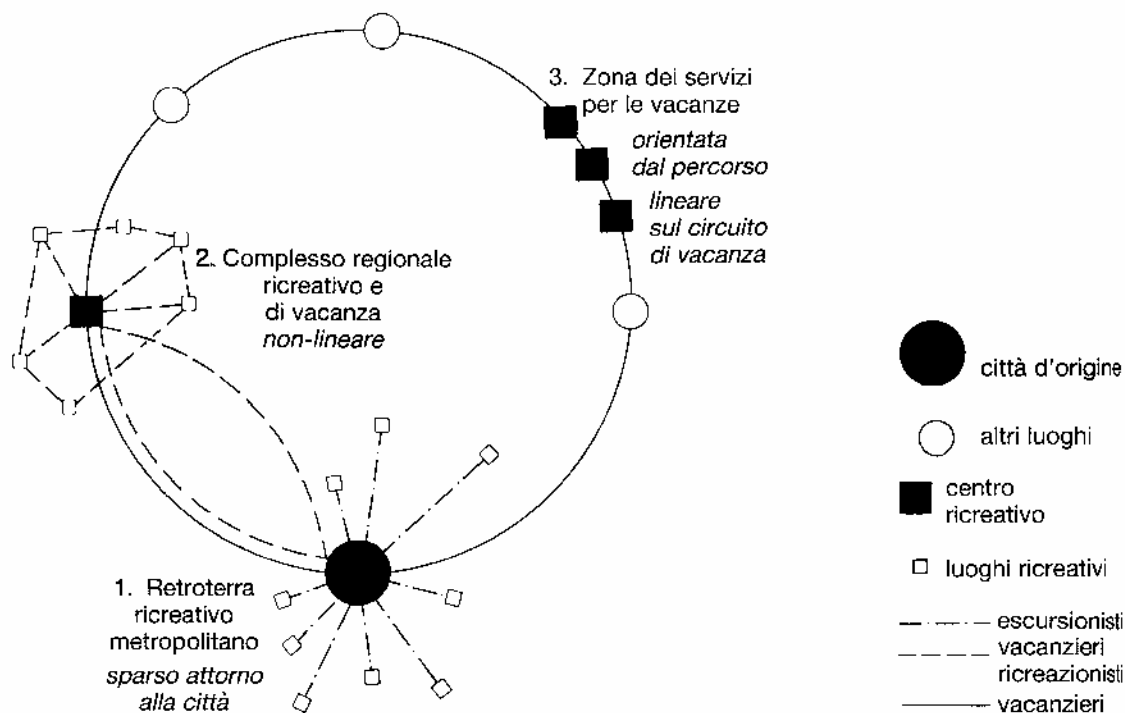
E' con il modello studiato da Campbell che si distingue la diversa configurazione spaziale generata da un turismo itinerante da quella generata da un turismo stanziale. Campbell definisce alcune tipologie di turisti in base all'importanza relativa che essi attribuiscono alle variabili spostamento/staticità del viaggio, e si avrà così un "**ricreazionista**" quando ci si trova di fronte un turista che attribuisce massima importanza all'attività ricreativa in sé stessa; un "**vacanziere**" quando il fulcro d'interesse è spostato sul viaggio e sulle singole fermate che si possono effettuare lungo il percorso di allontanamento dalla residenza abituale; un "**vacanziere-ricreazionista**" quando si effettuano escursioni secondarie partendo da una base che funge da baricentro per i vari spostamenti.

I movimenti ricreativi danno luogo ad una configurazione che si estende radialmente dalla città: la fuga dai centri urbani durante il fine settimana, per esempio, predilige mete entro una determinata soglia e facilmente accessibili, siano esse di campagna, lago, mare o montagna.

Il movimento del turista vacanziero si dispone invece lungo percorsi lineari, configurandosi come vettori che seguono generalmente le direzioni autostradali.

Una situazione ibrida si avrà invece per la terza tipologia turistica, dove alla configurazione lineare del vacanziero si associa quella radiale quando il turista decide di visitare i dintorni di una delle varie mete di viaggio.

Se si sposta l'attenzione dagli itinerari alle variazioni nel volume degli spostamenti, si possono definire nuovi modelli turistici che evidenziano diverse tipologie di fasce di domanda. Mercer, Rajotte e Ruppert costruiscono la loro teoria partendo dal postulato che il volume di traffico, sia a livello nazionale che internazionale, è inversamente proporzionale alla distanza da un centro generante: il viaggio costa, sia in termini di denaro che di crescente impegno, e quindi la domanda diminuisce all'aumentar della distanza. Si individuano così aree concentriche sulla base del tempo libero disponibile: una zona accessibile per la gita di un giorno, la cintura raggiunta durante il fine settimana (generalmente qui sono situate le seconde case) ed infine la zona che Campbell attribuisce ai vacanzieri. Greer e Wall integrano questo modello sottolineando che, nonostante la domanda sia inversamente proporzionale alla distanza dalla città, l'offerta potenziale di opportunità di svago aumenta con l'allontanamento dal centro urbano, in quanto "ciascuna unità successiva di distanza dà accesso a porzioni di territorio sempre più vaste". Sovrapponendo domanda ed offerta, si possono individuare dei "coni di visita" con vertice ad una certa distanza dalla città (o dal centro generativo più in generale) e la cui forma dipende dal tipo di attività turistica considerata e dalla sua sensibilità alla distanza



**Figura. 2:** Modello di Campbell del viaggio ricreativo e di villeggiatura

Fonte: Campbell, 1966

Queste teoriche zone concentriche non trovano un'esatta rispondenza nel mondo reale; possono essere soggette a "deformazioni positive" che provocano un loro ampliamento, come per esempio un clima particolarmente favorevole che spinge oltre i limiti teorici, oppure un basso costo della vita che riduce i costi totali di viaggio, legami storici e così via; oppure possono essere soggette a "deformazioni negative" molto spesso riconducibili a questioni politiche che le comprimono.

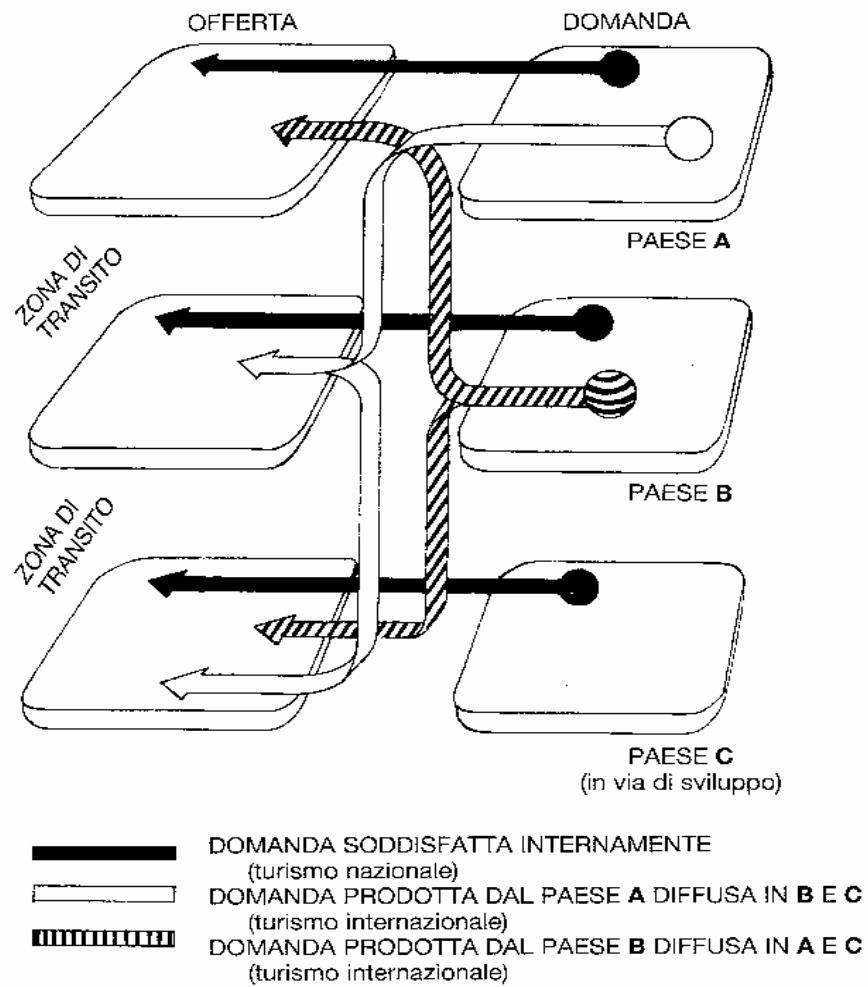
### Modelli di origine-destinazione

Proseguendo nell'ordine dei modelli turistici presentati dal Pearce, è opportuno introdurre quelli di origine-destinazione. In tal caso si considera che la maggior parte dei luoghi turistici, a diversi livelli, possono essere sia origine che destinazione, ossia un luogo oltre che creare flussi turistici verso alcune destinazioni, può anche ricevere visitatori dalle stesse o altre località.

Questa doppia funzione di ricezione e produzione in una reciproca interazione è il soggetto principale di modelli di origine-destinazione sviluppati da Thurot, Lundgren e Pearce.

Thurot ha osservato il turismo a livello nazionale ed internazionale, giungendo ad una schematizzazione rappresentata in Figura 3. Egli ipotizza tre differenti sistemi nazionali A, B e C, all'interno dei quali si ha domanda ed offerta turistica, interna ed internazionale. Ciò non significa altro che: parte della domanda prodotta dal paese B sarà soddisfatta dalle sue stesse strutture, mentre la parte rimanente si riverserà su A e C. Analogamente, parte della domanda di A sarà diretta verso B (e C), divenendo così sia una destinazione internazionale, sia generatrice di viaggi internazionali. C ci fornisce poi il caso del paese che non genera flussi turistici internazionali, ma riceve turisti interni e dai paesi A e B. E' l'ipotesi di un paese del Terzo mondo, in cui un basso tenore di vita non permette di creare consistenti flussi di turismo internazionale, oppure di un paese dove si hanno vincoli politici tali da imporre severe restrizioni sui viaggi all'estero (es: i paesi dell'ex blocco sovietico).





**Figura 3.** Rappresentazione schematica di offerta e domanda di turismo nazionale ed internazionale in diversi paesi.

Fonte: Thurot 1980.

Uno studio più mirato è invece quello di Lundgren, il quale focalizza la sua ricerca sul ruolo dei luoghi piuttosto che dei paesi, interessandosene essenzialmente come destinazioni. Identifica in tal modo una “gerarchia della circolazione” (Figura 4) in base al “grado di reciproca attrazione di viaggio” dei differenti siti. Per una corretta classificazione, l’autore utilizza anche altri importanti parametri: la centralità geografica relativa, gli attributi geografici di un luogo (attrazioni) e la capacità dei luoghi di offrire i servizi richiesti dai flussi turistici all’interno della loro economia locale o regionale. Lundgren classifica così quattro tipi di destinazioni:

1. *Destinazioni metropolitane* che sono caratterizzate da una posizione geografica centrale, hanno reciproche relazioni di grandi traffici ed inoltre fungono sia da area generatrice sia come destinazione. Esempi di tal classe si riconducono alle grandi aree metropolitane, nodi fondamentali della rete dei trasporti internazionali e transcontinentali;
2. *Destinazioni urbane periferiche* che rispetto alle destinazioni metropolitane hanno minor popolazione, funzioni meno importanti, ma tendono comunque ad avere un flusso regolare di turisti;
3. *Destinazioni periferiche rurali* che hanno funzioni meno importanti e dipendono da un ambiente geograficamente più esteso, in grado di richiamare turisti grazie ad un’offerta paesaggisticamente diversificata. Queste aree normalmente ospitano una popolazione ridotta e sparsa, di conseguenza il saldo d’importazione turistica risulta necessariamente positivo;
4. *Destinazioni caratterizzate da ambienti naturali*. Solitamente questi luoghi sono lontani dalle aree generanti, tipicamente urbane, hanno basse densità di popolazione e spesso devono rispondere a rigide regole di gestione, come accade per i parchi, le riserve e le aree protette. “Poiché il sistema economico locale è da ogni punto di vista inesistente, queste destinazioni possono funzionare solo attraverso un’operazione di importazione dei servizi turistici nella regione. Questo rende la destinazione completamente dipendente dalle aree di generazione del turismo” (Lundgren, 1982).

La gerarchia spaziale evidenziata da Lundgren è uno strumento utile per l’identificazione delle funzioni attribuibili ad un luogo e dei relativi flussi turistici, ma necessita indubbiamente di integrazioni ed approfondimenti; per esempio, relativamente ad alcune destinazioni periferiche di regioni rurali, l’autore sostiene che spesso queste

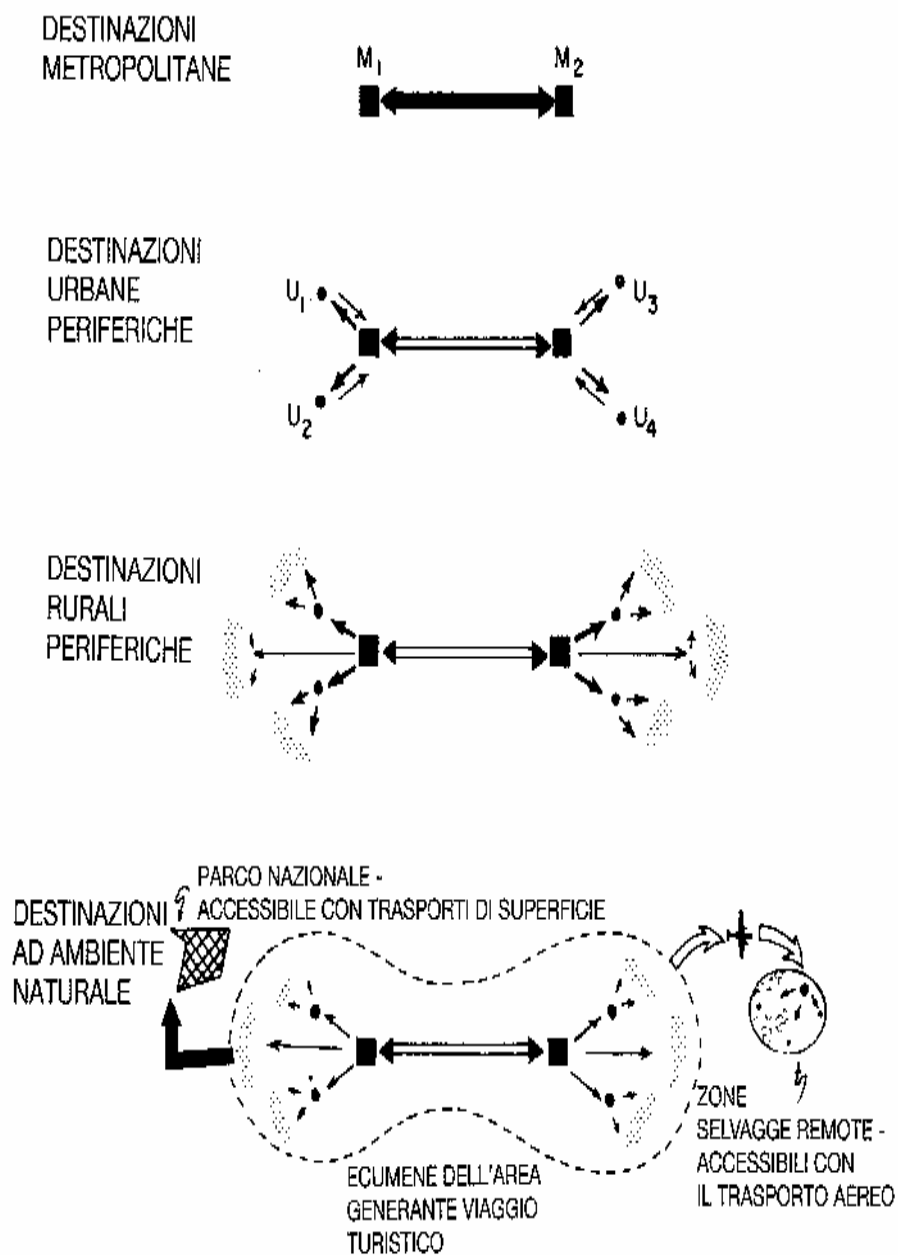
siano visitate “attraverso un centro urbano che agisce da centro organizzativo” (Lundgren, 1982), ma poi non approfondisce la funzione di quest’ultimo.

Il modello appena descritto non chiarisce però alcuni dubbi legati alle funzioni generativa-ricettiva delle aree urbane ed i loro relativi flussi. Per esempio, i flussi verso destinazioni di secondaria importanza prodotti in un’area metropolitana sono ridistribuiti attraverso una seconda area metropolitana? I visitatori diretti verso tali destinazioni sono originati direttamente solo dalla seconda area metropolitana?

A questi interrogativi risponde Pearce con un proprio modello affermando che la città, soprattutto se di grandi dimensioni, non può comportarsi solo come fonte di turismo, ma sicuramente ha ruoli diversi e/o complementari, come destinazione nazionale ed internazionale. Ognuna delle sue funzioni darà vita a specifiche tipologie di flussi.

Il ruolo più interessante da analizzare è quello di città generatrice di traffico turistico, come abbiamo già visto nei modelli di Mercer, Rajotte e Ruppert, in cui diverse tipologie di flussi creano zone concentriche in base alla distanza e alla durata del viaggio; Pearce ne sottolinea un ulteriore aspetto, ossia evidenzia come i flussi seguano in ogni caso un movimento centrifugo.

A questo si può aggiungere un movimento centripeto di visitatori nazionali o internazionali che decidono di godere delle risorse offerte dalla città. Per il turismo internazionale la grande città può costituire un passaggio, un punto di entrata o di uscita da un territorio nazionale, come sono solitamente le capitali (oppure negli scambi intercontinentali Londra, Parigi, Francoforte).

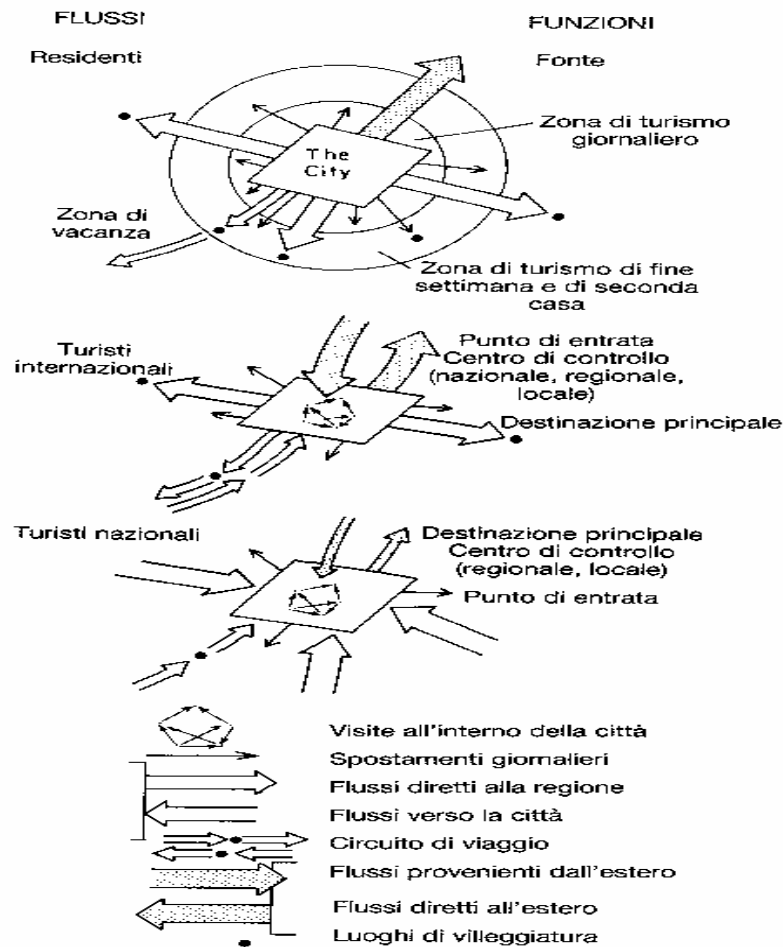


**Figura 4:** Gerarchia spaziale dei flussi turistici.

Fonte: Lundgren 1982.

La metropoli potrebbe svolgere anche un ruolo di controllo e sostegno a livello regionale, smistando così visitatori e turisti verso altri centri. Nel caso del turismo di circuito, la città può essere una sosta compresa nel tour, oppure può fungere da base per escursioni giornaliere, nonché essere essa stessa destinazione turistica. “ I ruoli di una città e la loro relativa importanza possono variare non solo da un gruppo di visitatori ad

un altro, ma anche da città a città, poiché dipendono da fattori quali la sua grandezza, dalla natura ed il grado di sviluppo della regione circostante e così via” (Pearce, 1989).



**Figura 5:** Rappresentazione schematica dei flussi turistici da e per le maggiori aree urbane.

Fonte: Pearce, 1981a.

### Modelli strutturali

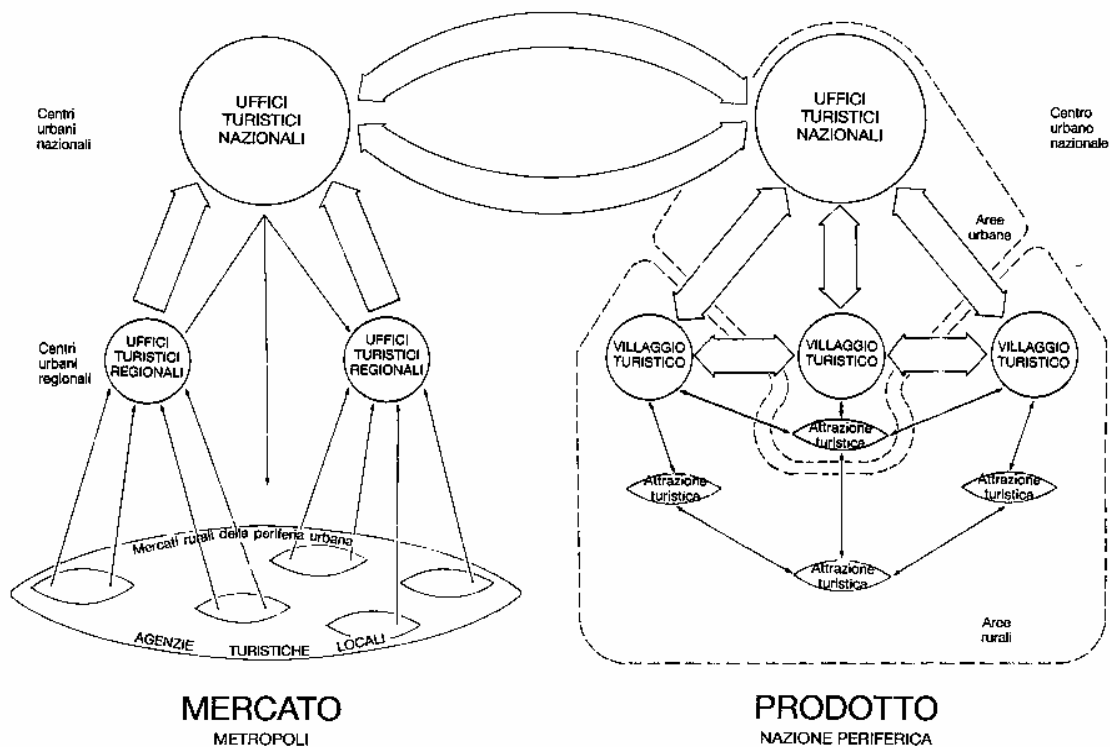
I modelli strutturali compaiono all'affermarsi di flussi turistici di massa verso paesi del terzo mondo. L'impatto del turismo internazionale in questi casi assume forme particolari caratterizzate da rigide relazioni strutturali tra origini e destinazioni. Molti sono gli studi inerenti questo aspetto della ricerca geografica applicata al turismo, e molti esprimono queste relazioni in termini di nucleo e periferia. Il modello più rappresentativo a tal riguardo è quello del Britton, il quale individua una struttura in cui il mercato si pone al vertice della gerarchia locale-regionale-nazionale, mentre il flusso internazionale viene gestito dai centri urbani nazionali del paese generante e ricevente.

La distribuzione del turismo all'interno delle destinazioni periferiche è più controllata: il turista si sposta da una grossa località di arrivo verso altre località di villeggiatura ben precise (villaggi vacanze). Mentre gli spostamenti verso questi luoghi sono facilitati e ben organizzati, la visita ad altre destinazioni non contemplate dal "pacchetto" turistico, sono molto meno accessibili. E' la tipica impostazione dell'industria turistica gestita dalle società multinazionali che hanno la loro base amministrativa nelle metropoli mondiali.

Questo modello mette in evidenza la supremazia tecnologica ed economica del cosiddetto Nord del mondo, generatore di flussi turistici internazionali, e la volontà delle aree di destinazione di adottare valori e soluzioni di carattere metropolitano il più possibile vicine alle abitudini dei viaggiatori.

In questo meccanismo, come ci ricorda Lundgren, hanno avuto un ruolo dominante i paesi capitalisti con il controllo del trasporto aereo; questo ha permesso di regolare efficacemente le relazioni internazionali tra il mercato e le destinazioni. Anche alcune organizzazioni internazionali come il WTO, la Banca Mondiale e l'OCDE hanno agevolato l'espansione del turismo verso i paesi in via di sviluppo esportando tecnologie o attraverso fondi; tali stimoli sono stati recepiti quali strumenti attraverso cui incrementare gli introiti in valuta straniera, creare nuovi posti di lavoro, ridurre i divari regionali. E' stato ampiamente dimostrato come questi benefici siano illusori o comunque esagerati: le multinazionali dominano l'intero processo di organizzazione turistica coinvolgendo solo marginalmente le economie locali; queste infatti organizzano soggiorni in villaggi turistici che soddisfano la maggior parte dei fabbisogni del turista, escludendo la necessità di qualsiasi interazione con la società e l'ambiente del luogo.

I modelli strutturali si focalizzano dunque sull'analisi di un particolare tipo di turismo, quello internazionale nei paesi del Terzo Mondo. E' possibile però individuare alcuni concetti esportabili anche ad altre forme di turismo, ed in particolar modo l'idea della concentrazione al vertice e della dispersione alla base della gerarchia, che evidenzia come i flussi turistici internazionali sono composti non solo da flussi tra coppie di paesi, ma da movimenti precedenti all'interno del paese generante e da un corrispondente smistamento nel paese di destinazione.



**Figura 5:** Modello chiuso di turismo in un'economia periferica.

Fonte: Britton, 1980.

### Modelli di evoluzione

Questi sono dei modelli dinamici che tendono ad identificare tipologie di turisti in grado di spiegare gli sviluppi spaziali e temporali del fenomeno turistico.

Un concetto trasversale è quello di *pleasure periphery* (periferia luogo di divertimento), con quale si intende una periferia che “può essere di diverse dimensioni, ma è geograficamente meglio definita come cintura turistica che circonda le grandi zone industrializzate del mondo. Solitamente essa si trova da due a quattro ore di volo dai grandi centri urbani; talvolta verso Ovest ed Est, ma generalmente verso l’equatore ed il sole” (Turner e Ash, 1975). Per dare un esempio pratico che illustri questo concetto è utile riferirsi ai Caraibi in rapporto all’utenza del Nord America ed al Mediterraneo per l’Europa nord-occidentale. “Queste *pleasure periphery* non sono mai statiche, in ragione dell’estensione dello spazio interessato e dell’incremento del tempo libero e della modalità in generale. I turisti “pionieri” si dirigono sempre verso l’esterno, alla

ricerca di nuove destinazioni che non sono ancora state sperimentate dal turismo di massa” (Turner e Ash, 1975).

Partendo da questa considerazione di base, è possibile individuare differenti criteri classificatori per definire delle figure di “turista tipo”.

Ci sono infatti diversi punti di vista sulla natura del turismo pionieristico e su ciò che si intende per processo di espansione.

Thurot, partendo da uno studio sull’evoluzione del turismo nei Caraibi, trova una fortissima incidenza delle classi sociali. Sull’analisi dello sviluppo dei percorsi aerei, egli individua tre fasi:

1. scoperta del luogo da parte di un turismo ricco e conseguente edificazione di pochi alberghi di “alta classe”;
2. espansione del flusso turistico, cui risponde lo sviluppo di alcuni alberghi di “classe medio-alta”;
3. perdita dell’originalità con conseguente apertura al turismo di massa della “classe media”.

La durata di questo processo dipende, secondo Thurot, dal tempo impiegato dai turisti della classe “medio-alta” a scoprire la nuova meta e parallelamente dal tempo in cui la classe agiata trova destinazioni più appetibili. L’area di *pleasure periphery* tende ad ampliarsi ad ondate progressive che si diffondono gradualmente e selettivamente dai luoghi di villeggiatura più conosciuti. Il fronte turistico delle Bahamas, per esempio, si muove da Nassau verso l’esterno ad isole minori.

Un’altra osservazione di Thurot riguarda l’evoluzione gerarchica dello sviluppo turistico, ossia il turismo giamaicano è più evoluto rispetto a quello di Trinidad e di Barbados, e quest’ultimo più avanzato rispetto a quello delle Piccole Antille.

Tutt’altro criterio evolutivo è quello utilizzato da Plog, che si concentra invece sulla personalità dei diversi tipi di viaggiatori.

Plog ripartisce l’arco tipologico del turista in tre gruppi maggiori che colloca su un asse comportamentale continuo che va dallo psicocentrismo all’allocentrismo.

Ad un estremo ci sono gli “psicocentrici”, che tendono ad essere ansiosi, affatto avventurosi, abitudinari, auto-inibiti e preoccupati dei piccoli problemi quotidiani. Al lato opposto ci sono gli “allocentrici”, curiosi, avventurosi ed estroversi; per questi soggetti il viaggio è un modo di esprimere il loro desiderio di conoscenza e la curiosità. I due turisti tipo della Tabella 1 rappresentano le estremità di un *continuum* nella cui parte centrale si definisce un grande blocco di turisti, i mediocentrici. Questi sono figure



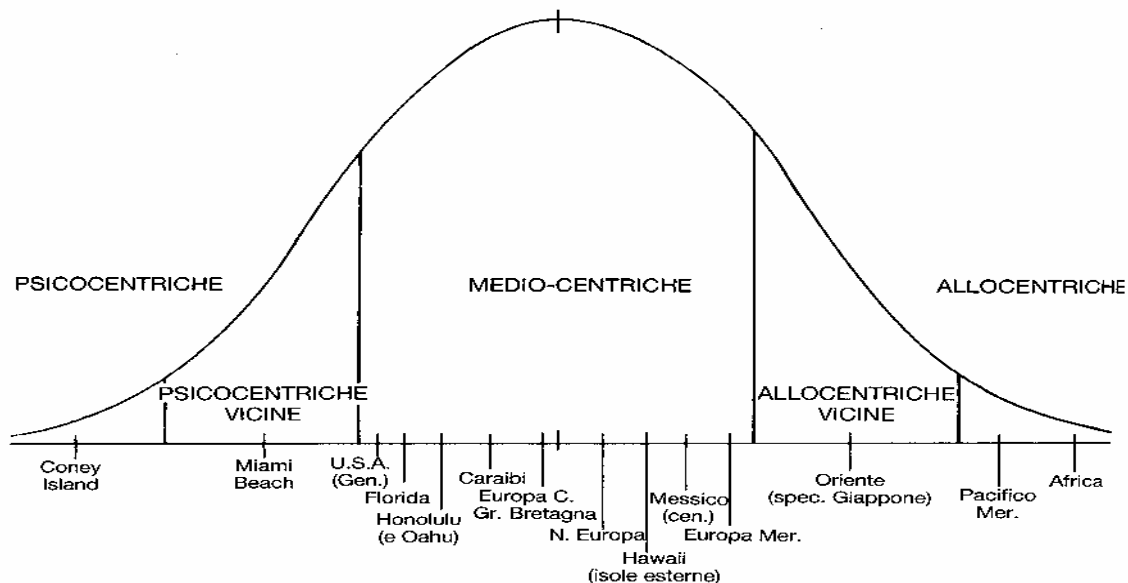
intermedie che in diverse combinazioni propongono le caratteristiche degli allocentrici e degli psicocentrici.

Secondo il modello di Plog sarebbe dunque possibile individuare la fase di evoluzione di una destinazione turistica in base alla popolazione turistica che occupa; la presenza di allocentrici indicherebbe uno scarso sviluppo corrispondente alla fase della scoperta, i primi passi lungo la curva del ciclo di vita di una località (come si vedrà meglio nel modello del ciclo di vita di una destinazione turistica). Man mano che aumenta la presenza di mediocentrici si assiste alla maturazione del fenomeno turistico fino all'arrivo del turismo di massa, segnalato da una massiccia presenza di psicocentrici, rivelatrice di una certa stanchezza in termini d'immagine e di una caduta in termini qualitativi con relativo declassamento della destinazione.

Tab. 1 Caratteristiche delle due principali figure psicografiche

<b><u>Alloentrici</u></b>	<b><u>Psicocentrici</u></b>
<p>Preferiscono le aree non turistiche                      Apprezzano il sapore della scoperta e delle nuove esperienze</p> <p>Amano cambiare continuamente destinazione</p> <p>Sono molto intraprendenti</p> <p>Preferiscono l'aereo</p> <p>Si rivolgono a strutture turistiche non standardizzate richiedendo un minimo di <i>comfort</i></p> <p>Amano l'incontro con popoli e culture diverse</p> <p>L'organizzazione del loro viaggio deve essere molto flessibile e libera includendo al massimo l'albergo e il trasporto</p>	<p>Scelgono destinazioni conosciute                      Cercano attività rilassanti legate di solito ad attività sportive o balneari</p> <p>Preferiscono l'automobile</p> <p>Sono poco attivi</p> <p>Si rivolgono a strutture ricettive standardizzate di livello internazionale, a negozi turistici e a ristoranti per famiglie</p> <p>Non cercano novità, ma piuttosto sicurezza</p> <p>Scelgono pacchetti tutto compreso con un'intensa programmazione delle attività</p> <p>Sono abitudinari e ricercano atmosfere familiari e protettive</p>

Fonte: riadattato da Plog, 1974.

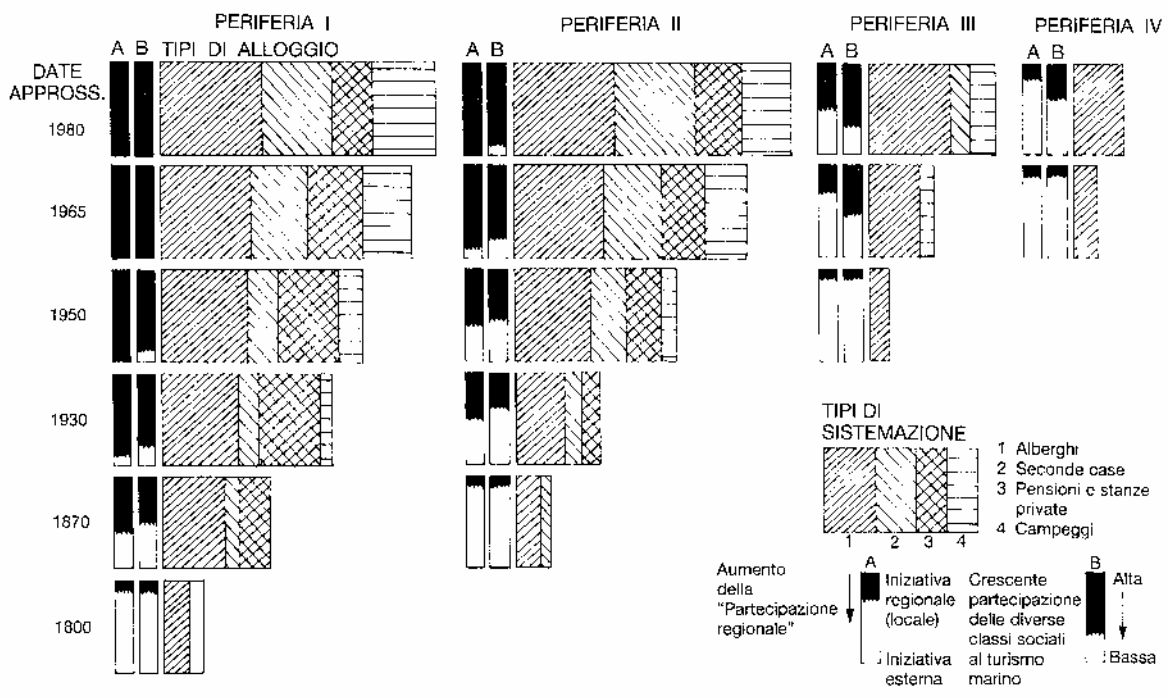


**Figura 6:** Le posizioni psicografiche di alcune specifiche destinazioni.

Fonte: Plog, 1973.

Gormsen ha messo a punto un altro modello dinamico di sviluppo spazio-temporale del turismo, in cui cerca di analizzare anche il grado di partecipazione locale alla costruzione del processo. Studiando lo sviluppo storico del turismo costiero da una prospettiva essenzialmente europea, ha verificato come la prima *pleasure periphery* balneare si riferisca principalmente alle coste della Manica e del Baltico, la seconda alle coste meridionali europee, la terza al litorale nord-africano con le Isole Baleari e Canarie e la quarta a mete più lontane come l’Africa occidentale, i Caraibi, gli oceani Pacifico e Indiano, l’Asia sud-orientale ed il Sudamerica.

Secondo questo modello l’iniziativa nei primi stadi viene condotta da operatori esterni, ma la partecipazione locale cresce col tempo, fino a cambiamenti così fortemente caratterizzati dalla presenza crescente del settore turistico che modificano anche i tipi di alloggio richiesto e fornito.



**Figura 7:** Rappresentazione schematica dello sviluppo spazio-temporale del turismo balneare internazionale.

Fonte Gormsen, 1981.

Il modello evolutivo più ricco e completo pare a tutt'oggi quello elaborato dal Miossec; egli spiega l'evoluzione strutturale di una regione turistica nel tempo e nello spazio, aggiungendovi un'analisi dell'impatto sul territorio. L'importanza di questo modello è da attribuirsi al fatto che contempla sia le infrastrutture e l'offerta di ricezione (organizzazione spaziale delle località turistiche e reti di trasporto), sia il comportamento e la percezione dei turisti, delle amministrazioni e della popolazione locale.

Il modello prevede quattro fasi, applicabili a diverse scale, in cui si configurano meccanismi di progressiva conquista del territorio da parte del settore turistico rappresentabili in una crescente gerarchizzazione, strutturazione e relativa evoluzione percettiva.

Nelle prime due fasi la regione è isolata, con uno sviluppo turistico limitato o inesistente, fortemente polarizzato, per cui difficilmente viene percepita come regione turistica.

Il successo delle stazioni pionieristiche conduce ad una seconda fase per cui si forma un sistema gerarchico di luoghi di villeggiatura e reti di trasporto più complesse, fino alle ultime fasi (3e 4) in cui l'attitudine della popolazione locale può variare da un'accettazione completa del turismo, all'adozione di misure di controllo, fino al rifiuto del fenomeno.

Queste ultime sono le fasi di maggior interesse, in cui si denota una regolarità nella strutturazione dello sviluppo spontaneo dello spazio turistico che risulta di facile lettura ad un'analisi geografica. Si distinguono nettamente i processi di specializzazione funzionale, ossia, data la diffusione del fenomeno, ogni località della regione tende a caratterizzarsi per integrarsi con maggior efficienza nel sistema regionale; si disegna una spontanea gerarchia dei centri turistici; si palesa il senso della contiguità relazionale. Nell'ultima fase la congestione delle comunicazioni e delle infrastrutture, nonché il sistema gerarchico che si consolida, preparano ad una crisi con fenomeni di incompatibilità con la comunità locale e di alcune categorie di turisti che decidono di scegliere nuovi spazi di rigenerazione. Parallelamente si assiste alla completa disgregazione dell'ambiente d'origine che aveva richiamato il turismo nella regione, con la conseguente frammentazione della sua immagine.

Miossec ipotizza un'eventuale quinta fase in cui la popolazione locale decide di intervenire parcellizzando lo spazio e programmando interventi di varia natura, dalla salvaguardia ambientale alla creazione di nuove forme di turismo; ritroveremo questo approccio anche nel prossimo modello di Butler.

Quello del Miossec è, a parere di eminenti geografi, il modello che meglio di altri riesce ad offrire una valida concettualizzazione del processo di sviluppo turistico, per il suo carattere generale capace di trovare riscontro in un'ampia casistica, dal bacino del Mediterraneo in molti casi testimone di siti giunti alla fase di saturazione, a destinazioni in paesi in via di sviluppo, che in fasi ancora precedenti corrono per il futuro gli stessi rischi, per esempio, della costa mediterranea del Marocco

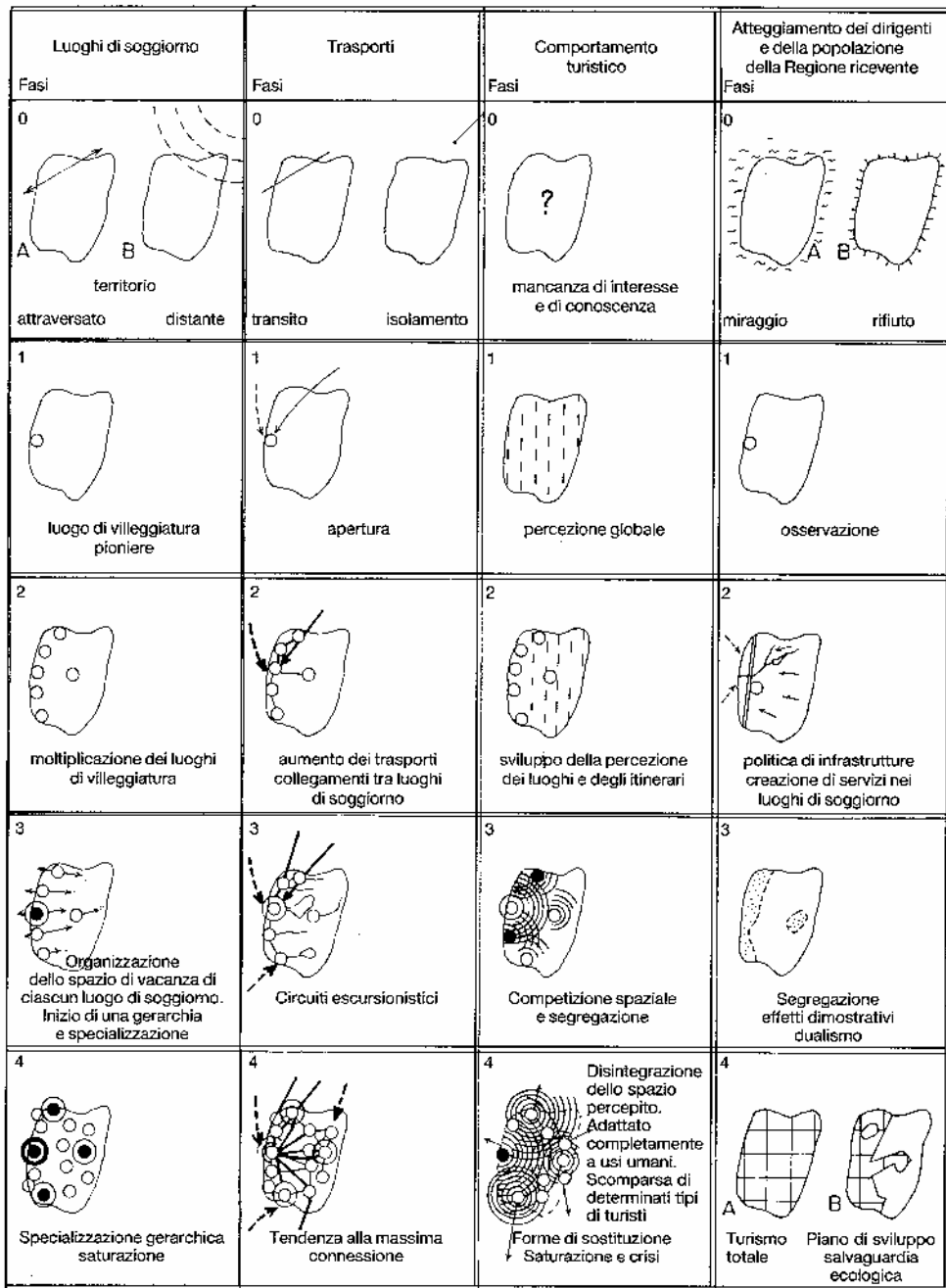
### **Modello del ciclo di vita di una località turistica**

Il modello del ciclo di vita di una destinazione turistica, concettualmente è compreso nella categoria dei modelli evolutivi ed è stato eminentemente rappresentato da Butler. Questo autore, ispirandosi alla teoria legata al ciclo di vita del prodotto, sostiene che

anche per una località turistica si può individuare un'ipotetica traiettoria evolutiva a forma di esse rappresentante i diversi momenti della sua vita.

Questo modello definisce sei fasi di sviluppo aventi varie componenti della domanda e dell'offerta, con distinte configurazioni dello spazio turistico e con differenti esigenze d'immagine e valorizzazione delle risorse.

- *Fase esplorativa*: il movimento turistico nasce da un numero modesto di turisti, una sorta di “pionieri”, che scoprono la località. A questo livello manca qualsiasi forma di organizzazione dell'offerta, eccezion fatta per qualche spontanea iniziativa che offre i servizi di base per i visitatori. L'impatto del turismo è, in questa fase, praticamente irrilevante.
- *Fase del coinvolgimento*: la popolazione locale intravede le potenzialità economiche dell'attività turistica e predispone le prime forme di organizzazione dell'offerta: promuove la località tentando di incrementare i flussi. Durante questa fase si delinea una prima area di mercato ed un principio di stagionalità, anche se il turista in questione è ancora identificabile nell'allocentrico del modello di Plog.
- *Fase dello sviluppo*: questa è una fase cruciale che segna il futuro turistico di una località. A questo stadio l'interesse è forte al punto da coinvolgere organizzazioni esterne in grado anche di

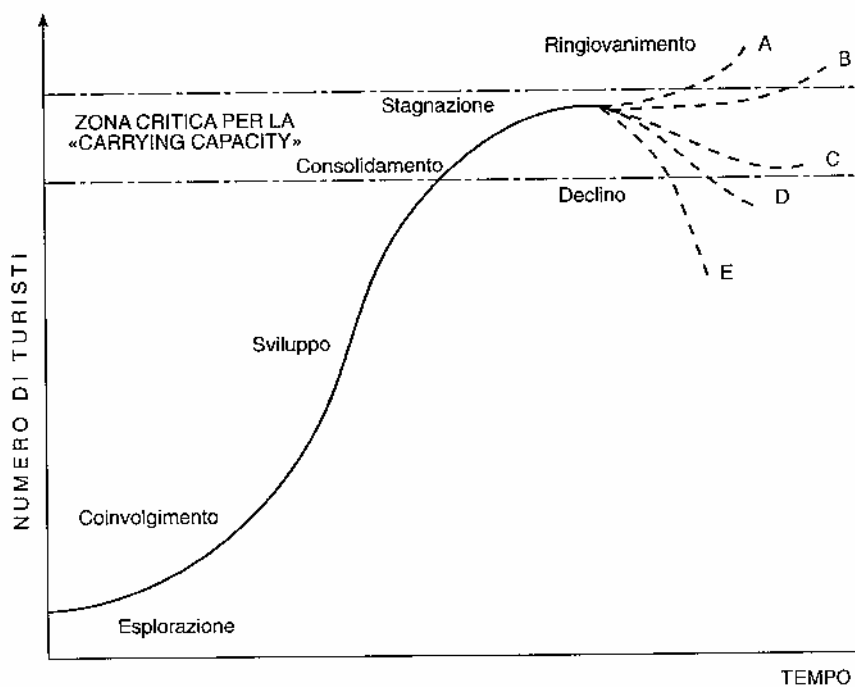


**Figura 8:** Modello di sviluppo turistico del Miossec.

Fonte: Miossec, 1976.

sopravanzare l'iniziativa locale. Il settore pubblico interviene incisivamente creando le infrastrutture basilari per l'accessibilità del luogo, per gli adeguati approvvigionamenti idraulici, energetici oltre che per la pubblica utilità; nel frattempo aumentano le attività promozionali che ricercano un'eco a scala sempre più ampia. Il numero dei visitatori nella stagione apice raggiunge alti livelli tanto da superare il numero dei residenti. Anche dal punto di vista occupazionale si registrano importanti cambiamenti: non

essendo più sufficiente la forza lavoro locale, si rilevano movimenti migratori e pendolari da tutta la regione circostante. A questo livello l'impatto sul territorio inizia a farsi sempre più pesante. La tipologia di turista cambia, non siamo più in presenza del soggetto allocentrico, ma ci troviamo di fronte ad una tipologia molto più sensibile alle caratteristiche organizzative dell'offerta piuttosto che al mantenimento delle caratteristiche ambientali originali.



**Figura 9:** Ciclo di vita di una destinazione turistica.

Fonte: Butler, 1980.

- *Fase del consolidamento:* il numero degli arrivi continua ad aumentare ma ad un tasso più basso rispetto alla fase precedente e l'attività turistica si configura come trainante le attività economiche del luogo. A questo livello l'impatto territoriale inizia a manifestare i primi sintomi di degenerazione, il tasso di crescita cala al punto da stimolare l'adozione di incentivi per il prolungamento della stagione turistica e la congestione ed il degrado tendono ad allontanare i segmenti più remunerativi della domanda. L'organizzazione dello spazio turistico si gerarchizza e dà vita a distretti turisti.



- *Fase della stagnazione*: è il momento in cui l'eccessiva pressione turistica porta al superamento delle soglie dettate dalla *carrying capacity* (un indicatore qualitativo usato per misurare la pressione turistica sul territorio), gli eventuali ulteriori sviluppi tendono a decentrarsi rispetto al nucleo iniziale e alle risorse originarie si sostituiscono nuove attrattive artificiali.
- *Fase del declino*: la destinazione perde competitività rispetto a nuove aree, il livello di offerta turistica si abbassa drasticamente, gli arrivi diminuiscono sensibilmente. Si assiste ad una mutazione morfologica con riconversioni immobiliari di molte strutture precedentemente destinate alla ricettività turistica, fino all'uscita definitiva della destinazione dal mercato turistico. A questo punto molto probabilmente le amministrazioni locali cercheranno di rinverdire l'immagine della località con una serie di incentivi che danno vita ad una nuova fase.
- *Fase del ringiovanimento*: si tenterà in questa fase di recuperare l'aspetto turistico della località affiancando alle tradizionali, nuove attrattive complementari di natura artificiale: casinò, parchi giochi, campi da golf; oppure si potrà tentare di valorizzare risorse fino a quel momento trascurate.

Il modello di Butler ha fatto scuola, anche se non scevro da critiche riguardanti soprattutto le fasi successive quella dello sviluppo. Oltre questo stadio, infatti, le sorti delle varie destinazioni sembrano seguire percorsi molto diversificati, sicuramente a causa di fattori non contemplati dal modello. Si può pensare ad un intervento pianificato che ritardi, anticipi o salti alcune fasi, come accade per alcune località dei paesi in via di sviluppo in cui l'esperienza della progettualità delle multinazionali crea destinazioni che partono già dalla fase di sviluppo, e le fasi successive subiscono le tendenze del mercato, in modo differente da come prevede il modello di Butler.

Un'altra critica muove dalle tipologie turistiche che vengono considerate: l'autore implica una sostituibilità delle attrattive, non pensabile per destinazioni che offrono risorse storiche, naturali o comunque uniche nel loro genere.

La curva del ciclo di vita di una località turistica si mostra invece come un ottimo strumento di previsione per lo sviluppo delle stazioni di recente realizzazione. Alla luce della prevedibilità di un declino, si potrà pensare ad un'evoluzione controllata orientata ad una stabilizzazione della domanda a livelli compatibili con strategie di media e lunga durata, ipotizzando piani di sviluppo che contengano le fasi espansive e mantengano il potenziale di attrazione intatto nel tempo. Una politica impostata in questo modo

richiede comunque coordinamento delle strategie di sviluppo e di mercato, rispetto delle soglie della capacità di carico e soprattutto un continuo e tempestivo rinnovamento delle risorse e dell'immagine.

### **L'interpretazione reticolare**

La rete è un concetto che si presta con successo ad analisi geografiche, e va intesa come una "combinazione di forma e significato che ben si adatta ad essere utilizzata nell'analisi dei fenomeni di interazione spaziale. Infatti, da un lato, la rete evoca una struttura geometrica ben definita che si riassume in nodi e segmenti;.....dall'altro, delinea un insieme di accordi, rapporti di forza tra gli elementi, .....trame di convergenze e divergenze che esprimono l'interpretazione che ogni geografo ripropone della figura stessa in base al proprio scopo" (Capineri, 1996).

Sulla base di questa definizione, lo scopo che si propone la geografia del turismo è utilizzare la metafora reticolare per interpretare l'evoluzione del fenomeno turistico, analizzabile sia nella sua configurazione strutturale (linee e nodi), ma anche per decodificare l'organizzazione che ad essa sottende. Porre l'accento sull'organizzazione significa capire le relazioni fra gli attori. (pubblici e privati, imprese ed organismi istituzionali e scientifici) che interagiscono nella rete allo scopo di perseguire un obiettivo comune: lo sviluppo turistico.

In tale contesto dunque le reti possono essere concepite come un insieme dove "ciascun elemento non è soltanto un elemento in sé, ma un elemento che valorizza il tutto" (Capineri, 1996). Si pensi al processo evolutivo di una rete; affinché ci possa essere sviluppo, due sono i gruppi di variabili determinanti: uno riguarda variabili endogene alla rete stessa (caratteristiche strutturali, modalità di produzione del servizio e gestione della rete); l'altro implica variabili esogene, quali l'ambiente, la domanda e le amministrazioni. Si può dunque affermare che una duplice anima controlla la formazione e trasformazione della rete e reclama accordi tra i vari attori. L'aspetto organizzativo risulta determinante, in quanto la rete non è concepibile come semplice somma di soggetti ed attributi diversi, ma va interpretata come un sistema dal quale nascono interazioni sinergiche centrali alla comprensione del funzionamento della rete stessa.

Se ci si limitasse ad analizzare un sistema turistico in termini di fattori presenti in un'area, la "cooperazione fra gli elementi che determinano il comportamento del sistema difficilmente potrebbe venir colta, in quanto ci arresteremmo alle proprietà degli elementi individuali, trascurando il fatto che il sistema può avere caratteri propri, diversi e più complessi, che sono appunto l'effetto della cooperazione" (Conti, 1996). Presupponendo invece che il processo turistico vada oltre i singoli elementi che lo compongono, verrà posta al centro dell'attenzione la globalità del fenomeno territoriale con le sue proprietà.

Lo studio di un fenomeno attraverso la chiave di lettura reticolare porta automaticamente ad introdurre un nuovo concetto, quello di *milieu* con cui si fa riferimento ad "insiemi di risorse specifiche non riproducibili (economiche, sociali, culturali, ambientali in senso lato) volte a sostenere un processo di sviluppo in un contesto territoriale che appare così individuabile nella sua relativa autonomia" (Conti, 1996); l'approfondimento di questo argomento è rimandato ad un altro capitolo.

Ci sembra a questo punto opportuno riportare sinteticamente una riflessione di Brunet in cui sostiene che i geografi, nelle loro riflessioni teoriche, nell'analisi delle situazioni geografiche concrete e dei sistemi geografici reali, nei loro contributi "di aiuto alla decisione" e alla pianificazione dello spazio, devono portare avanti un lavoro considerevole sulle reti, soprattutto se queste non vengono più contrapposte ai territori. A tal proposito egli suggerisce alcuni punti che sarebbe opportuno non dimenticare per affrontare dibattiti costruttivi; al tal riguardo. Brunet sostiene che:

- non può esistere una teoria delle organizzazioni spaziali senza un approfondimento delle logiche sociali che le animano e dei processi da cui sono interessate e nemmeno senza un esame attento delle configurazioni spaziali che esse producono: l'esame delle une servirà come controprova delle altre;
- le reti studiate dal geografo, in qualità esplicitamente di geografo, sono reti tra luoghi, in questi luoghi ci sono attori che operano secondo loro strategie e loro rappresentazioni. La città è nodo di queste relazioni, non esiste come attore, ma come risultato e *milieu* di azioni. Lo studio delle reti geografiche è inutile se non vengono definite le logiche sociali entro cui si pone;
- è bene diffidare delle interpretazioni univoche, totalizzanti, che riducono la ricerca ad un solo principio esplicativo;

- è bene non contrapporre reti , territori, grafi ed aree, città e territori,città e Stati ecc, anche se la distinzione ha l'obiettivo di vedere più chiaramente; si osservi piuttosto come gli uni e gli altri si articolano;
- è interessante vedere l'analogia tra reti geografiche e reti neutrali, tra luoghi di scambio e sinapsi. Reti neutrali e sinapsi hanno circuiti e funzioni straordinariamente complesse e ridondanti. Contrariamente a ciò che afferma una tradizione diffusa che crede alla virtù della parsimonia e alla legge del minimo sforzo anche nella natura, quest'ultima risulta essere prodiga e apparentemente anche sprecona, essa infatti moltiplica i legami come i semi. Le città sembrano aver bisogno di una generosa abbondanza di reti materiali e immateriali: è bene quindi che geografi e pianificatori impostino le loro riflessioni tenendo presente la prodigalità della natura.

E' ovvio quindi quanto il geografo possa trarre dal concetto reticolare per l'elaborazione di modelli interpretativi del turismo; la rete può rappresentare la *forma* spaziale che il fenomeno turistico ha generato in un territorio; può descrivere le *relazioni* e comunicazioni fondamentali dalle quali ha tratto forza l'attività turistica di una particolare regione, ed infine può riferirsi a un insieme di soggetti che, astruendo da uno specifico territorio, intendono scambiarsi esperienze ed informazioni affinché una ben definita tipologia di *patrimonio* meta di turismo possa svilupparsi con successo.

Quest'ultimo esempio lo si può avere in una rete che associa i *musei tematici*, generalmente abbastanza rari, e ne esistono solo alcuni per paese o addirittura uno solo. E' quindi nel loro interesse "cooperare tra di loro da un paese all'altro, per scambiare le loro tecniche, la loro abilità, le loro esperienze, in mancanza di ciò essi sono condannati all'isolamento se non dispongono del sostegno dei poteri pubblici. Il caso dei musei della scarpa illustra questo intento. Esiste un museo della scarpa in Francia, uno in Svizzera ed uno in Germania. Questi musei hanno deciso di creare una rete, *Casseus*, a cui si associano anche dei musei d'oltre atlantico (Toronto). Questi musei comunicano tra di loro, tengono delle conferenze di rete ed hanno realizzato un film sulla storia generale della scarpa partendo dalle illustrazioni migliori delle collezioni presenti. Alcune esposizioni sono realizzate anche insieme e per coprire i costi di produzione corrispondenti è necessario fare dei cataloghi comuni. Un bollettino di collegamento permette infine di consolidare gli scambi regolari tra i differenti membri della rete" (Grefe, 1999).

Ben si presta il Bel Paese a questo tipo di lettura, in quanto dotato di tante, diversificate e sparse risorse turistiche, che se gestite con intelligenza reticolare potrebbero godere di effetti sinergici per il nostro patrimonio turistico.

### **Bibliografia**

BRITTON S. G., "A conceptual mode of tourism in a peripheral economy", in PEARCE D. (a cura), *Tourism in the South Pacific: the contribution of research to development and planning*, N.Z. MAB Report n°6, National Commission for UNESCO/Department of Geogrphy, University of Canterbury, Chrtstchurch, 1980.

BRITTON S. G., "The political economy of tourism in the Third World", *Annals of Tourism Research*, 9 (3), 331-58, 1982.

BRUNET R., *Les villes "européennes"*, DATAR-Reclus, La Documentation Française, Parigi, 1989.

BRUNET R., *Vers l'Europe des reseaux*, Reclus, Montpellier, 1991.

BRUNET R., "L'Europa delle reti", in BONAVERO P. e DANSERO E. (a cura), *L'Europa delle regioni e delle reti*, UTET, Torino, 1998.

CAMPBELL C. K., "An approach to research in recreational geography", in *B.C. Occasional Papers n°7*, Dept of Geography, University of British Columbia, Vancouver, 1967.

CAPINERI C., "Reti e studi geografici", in CAPINERI C. e TINACCI MASSELLO M. (a cura), *Geografia delle comunicazioni. Reti e strutture territoriali*, Giappichelli, Torino, 1996.

CHRISTALLER W., "Beiträge zu einer geographie des femdenverkehrs", in *Erdkunde*, band IX, Ferd. Dummlers Verlang/Bonn, 1955.

CHRISTALLER W., *Some considerations on Tourism location in Europe*, Regional Sciences Associations Papers, 12:95-105,1963.

CONTI S., *Geografia economica. Teorie e metodi*, UTET, Torino, 1996.

GORMSEN E., "The spatio-temporal development of international tourism: attempt at the centre-periphery model", in *La consommation d'espace par le tourisme et sa preservation*, CHET, Aix en Provence, 1981.

GREER T. e WALL G., "Recreational Hinterlands: a theoretical and empirical analysis", in WALL G. (a cura), *Recreational Land use in Southern Ontario*,

- Department of Geography Publication Series, n°14, University of Waterloo, 1979.
- GREFFE X., *La gestion du patrimoine culturel*, Anthropos, Parigi, 1999.
- LUNDGREN J.O.J., “The tourist frontier of Nouveau Quebec: Functions and regional linkages”, *Tourist Review*, 37 (2), 10-16, 1982.
- MATLEY I. M., *The Geography of International Tourism*, Resource Papers n°76-1, Assn. Of American Geographers, Washington, 1976.
- MERCER D. C., “Discretionary travel behaviour and the urban mental map”, *Aust. Geog. Studies*, 9, 133-43, 1971.
- MERCER D. C., “The geography of leisure: a contemporary growth-point”, *Geography*, 55(3), 261-73, 1970.
- MINCA C., *Spazi effimeri*, CEDAM, Padova, 1996.
- MIOSSEC J. M., “Un model de l’espace touristique”, *L’espace géographique*, 1977.
- MIOSSEC J. M., *Elements pour une teorie de l’espace touristique*, CHET, Aix en Provence, 1976.
- PEARCE D., “Estimating visitor expenditure, a review and a New Zealand case study”, *Int. J. Tourism Management*, 2 (4), 240-52, 1981(b).
- PEARCE D., “L’espace touristique de la grande ville: éléments de synthèse et application à Christchurch (Nouvelle Zelande)”, *L’espace Géographique*, 10 (3), 207-13, 1981(a).
- PEARCE D., *Turismo oggi*, Ulisse Edizioni, Torino, 1989.
- PLOG S., “Why destination areas rise and fall in popularity”, in *The Cornell H.R.A. Quarterly*, 1974.
- RAJOTTE F., “The different travel patterns and spatial framework of recreation and tourism”, in *Tourism as a factor in National and Regional Development*, Department of Geography, Trent University, Occasional Paper 4, Peterborough, 1975.
- RUPPERT K., “Mise au point sur une géographie générale des loisirs”, *L’espace géographique*, 7 (3), 187-93, 1978.
- THUROT J. M., *Capacité de charge et Production Touristique*, Etudes et Mémoires n°43, Centre des Hautes Etudes Touristiques, Aix en Provence, 1980.
- THUROT J. M., *Le tourisme tropical balnéaire: le modèle caraïbe et ses extensions*, CHET, Aix en Provence, 1973.

THUROT J. M., *Les effets du tourisme sur les valeurs socioculturelles*, CHET, Aix en Provence, 1976.

TOSCHI U., *Corso di Geografia economica generale*, Firenze-Bari, Macrì, 1948.

TURNER L. e ASH J., *The Golden Hordes: International Tourism and the Pleasure Periphery*, London, Constable, 1975.