La stagione turistica nelle Cinque Terre tra anni Cinquanta e Sessanta: aspetti ambientali, politici, economici e sociali

Elisa Tizzoni

Abstract

The Tourist Season in the Cinque Terre during the 1950s and 1960s: Environmental, Political, Economic and Social Aspects

The article examines the main steps in the first phase of tourism development in the Cinque Terre. This was linked to the building of a coastal road, which during the 1950s and 1960s improved access to an area previously known almost exclusively for its local wine production. Primarily relying on archival sources and newspaper articles, the author reconstructs the perspectives of the various actors involved in the development of tourism in the Cinque Terre (residents, tourists, local politicians, tourist boards and associations, intellectuals and journalists). The aim is to trace the debates accompanying the construction of the coastal road and to examine the different meanings assumed by the tourist season as the area's greater accessibility gradually guaranteed the arrival of ever more steady streams of visitors. In doing so, the author considers if and how the noticeably seasonal character of tourism in the Cinque Terre was subject to common agreement and shared opinions.

Introduzione

L'area delle Cinque Terre, situata nel Levante ligure, beneficia oggi di una consolidata reputazione tra i viaggiatori internazionali e, tuttavia, è stata investita da un vero e proprio sviluppo turistico solamente a partire dai primi decenni del secondo dopoguerra, in concomitanza con il "boom" delle destinazioni costiere mediterranee verificatosi in questo periodo. Nel corso delle *Trente glorieuses* dell'economia europea (1945–1975), infatti, un nuovo modello di turismo balneare di massa si è diffuso non solo nelle aree già familiari ai viaggiatori ma anche in quelle regioni precedentemente escluse dai maggiori flussi turistici, grazie all'incremento di un'offerta di livello qualitativo medio basso e dai costi abbordabili, che rispondeva tanto alle esigenze delle famiglie borghesi quanto a quelle dei giovani *free independent travellers*.[1]

1 Cfr. Furlough, Making Mass Vacations; Kopper, The Breakthrough, p. 73; Segreto/Manera/Pohl (a cura di), Europe at the Seaside; Jobs, Backpack Ambassadors; Berrino, Storia del turismo; Berrino, Programmi.

Questo nuovo modello di vacanza si caratterizzava per una marcata stagionalità, dal momento che la "vita da spiaggia" e i bagni nel caldo mare mediterraneo costituivano il fulcro di esperienze di viaggio standardizzate, spensierate, talvolta superficiali, ma in ogni caso coerenti con i nuovi stili di vita e di consumo adottati nel dopoguerra dalle classi medie e popolari.

Il crescente successo delle mete balneari ha recato benefici sia agli operatori turistici che ai residenti, attraverso la creazione di opportunità di impresa e occupazionali e alla realizzazione di nuovi servizi e infrastrutture, ma allo stesso tempo la marcata stagionalità dei flussi ha creato le condizioni per il congestionamento degli spazi e il consumo del territorio, oltre ad innescare conflitti per l'accesso alle risorse del territorio tra 'vecchi' e 'nuovi' turisti,[2] in alcuni casi mettendo in discussione la sostenibilità e la competitività delle destinazioni e spingendo dunque le istituzioni ad adottare misure a favore della destagionalizzazione turistica, sia a livello nazionale[3] che comunitario.[4]

Con l'obiettivo di contribuire alla riflessione in chiave storica sul tema della stagionalità delle destinazioni mediterranee (un ambito di ricerca che peraltro è stato sinora oggetto di limitata attenzione da parte degli storici), questo contributo ripercorrerà i passaggi chiave dello sviluppo turistico delle Cinque Terre negli anni del boom. Ci interrogheremo dunque sui significati assunti dalla stagione turistica per quest'area della Liguria tra anni Cinquanta e Sessanta, sui limiti riscontrabili nell'applicazione ai piccoli borghi delle Cinque Terre, incastonati tra ripidi terrazzamenti e coste scoscese, di un modello di vacanza di massa pensato per utenze numerose e variegate e spazi ampi e verificheremo se vi sia stata una riflessione condivisa sulle ricadute negative dell'eccessiva concentrazione di turisti ed escursionisti nei mesi estivi, eventualmente accompagnata da iniziative per contrastare questo fenomeno.

Le Cinque Terre nel secondo dopoguerra tra marginalità, tradizione e nuove vocazioni

Gli elementi di interesse per i turisti che nel corso dei decenni hanno visitato le Cinque Terre sono in gran parte legati al patrimonio rurale di questi luoghi, che comprende elementi materiali, come il paesaggio coltivato o i prodotti tipici, ma anche elementi immateriali, quali le pratiche colturali o lo stile di vita tradizionale, anch'essi testimonianza di un passato affascinante e del tutto

2 Löfgren, On Holiday, soprattutto pp. 142 sgg.; Duhamel/Knafou, Tourisme et littoral; Barke/Towner, Learning; Vallejo Pousada, Bendición; Walton, Seaside Tourism; Parrinello/Bécot, Regional Planning.

3 In Italia già nel 1959 vennero adottati provvedimenti per destagionalizzare i flussi turistici, attraverso il programma Ite–Plan, che offriva ai turisti statunitensi riduzioni tariffarie sui mezzi di trasporto collettivo nel periodo compreso tra il 1°novembre e il 15 marzo (Legge n. 622 del 24 luglio 1959, Interventi in favore dell'economia, art. 56).

4 Riferimenti alle difficoltà causate dall'eccessiva stagionalizzazione del turismo sono presenti nel *Projet d'inventaire des problèmes du tourisme*, uno dei primi documenti sul turismo elaborato dalla Commissione europea nel 1963 e aggiornato nel 1970, cfr. Tizzoni, Europeans on Holiday.

peculiare agli occhi dei viaggiatori. I borghi delle Cinque Terre, l'esistenza dei quali risulta attestata nelle fonti documentarie solo a partire dall'XI secolo[5], sono noti sin dall'epoca tardomedievale per la qualità della produzione vinicola locale (denominata nelle fonti "vernaccia di Corniglia"), menzionata in numerosi testi, tra i quali le opere di Francesco Petrarca, Giovanni Boccaccio, Franco Sacchetti, Giovanni Sercambi;[6] la coltivazione delle viti (oltre che dell'olivo), del resto, ha plasmato il territorio, richiedendo la realizzazione di terrazzamenti lungo i ripidi pendii che circondano i borghi a picco sul mare, allo scopo di sfruttare al meglio la scarsa superficie coltivabile disponibile e mantenere i precari equilibri idrogeologici della zona.

A fronte della notorietà dei prodotti vinicoli, le Cinque Terre rimasero tuttavia ai margini delle correnti di viaggio europee sia durante il *Grand tour* che nelle prime fasi di diffusione del moderno turismo, come confermato dagli scarsi riferimenti ad esse presenti nelle più note guide turistiche pubblicate nella seconda metà dell'Ottocento (Murray, Baedeker), secondo quanto ricostruito da Andrea Zanini.[7] La ragione principale del mancato sviluppo turistico delle Cinque Terre risiedeva nella limitata accessibilità di quest'area, fino agli anni Sessanta del Novecento priva di un collegamento diretto con la Via Aurelia, il principale asse viario del Levante ligure, risultando dunque più facilmente accessibile via mare o tramite la linea ferroviaria che percorre la riviera ligure in direzione della Francia, costruita nel 1874 e ancora oggi penalizzata dalla presenza di diversi tratti a binario unico.

Nella prima metà del Novecento fu soprattutto la località di Monterosso che, nonostante i problemi di accessibilità menzionati, riuscì a sviluppare un'embrionale offerta ricettiva e di servizi; a fronte della mancanza di dati sulla distribuzione annuale delle presenze, il fatto che nel 1932, come riportato da Claudia Verbas, a Monterosso esistessero solamente una locanda e un albergo ma fossero presenti due stabilimenti balneari dotati di ben 120 cabine, suggerisce che la località fosse frequentata da un considerevole numero di bagnanti nella stagione estiva (tra i quali il poeta Eugenio Montale, che soggiornava nella residenza estiva di famiglia), che probabilmente comprendeva anche una quota significativa di escursionisti.[8]

Non fu dunque la crescita del turismo il fattore chiave nella diversificazione dell'economia delle Cinque Terre tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, quanto piuttosto la possibilità di raggiungere via treno il capoluogo spezzino, dove l'industria meccanica e cantieristica, il porto commerciale e l'arsenale marittimo offrivano occasioni di impiego, contribuendo pertanto

5 Cfr. Verbas, Le Cinque Terre, p. 33.
6 Balletto, Vini tipici, pp. 112–113.
7 Zanini, Alla ricerca.
8 Nel 1932 si registrarono 800 arrivi, circa 50 dei quali stranieri, e circa 17 000 presenze, Verbas, Le Cinque Terre, p. 89.

alla progressiva diminuzione dell'importanza dell'agricoltura dal punto di vista occupazionale.

Questi fenomeni subirono un'accelerazione nel secondo dopoguerra, quando nella provincia della Spezia il numero di occupati nel primario scese drasticamente, il settore secondario consolidò il suo ruolo e il terziario assunse un'importanza crescente e in ogni caso maggiore rispetto alla media nazionale. Nelle Cinque Terre tra il 1951 e il 1961 la percentuale dei lavoratori impiegati in agricoltura diminuì del 40 per cento, così come la quota di occupati nell'industria, in parallelo con l'incremento degli addetti al terziario, particolarmente vistoso nei comparti dei servizi (+100% nel Comune di Monterosso, contro il +33,3% di Vernazza e il +16,7% di Riomaggiore) e del commercio (+50% nel comune di Riomaggiore, a fronte del +36,6% di Monterosso e del +33,3% di Vernazza).[9] Questi cambiamenti nella distribuzione occupazionale della popolazione furono accompagnati dalla diffusione del cosiddetto "part-time farming", una pratica che consisteva nel dedicarsi all'agricoltura, spesso su piccoli appezzamenti ereditati dai genitori, nel tempo libero da occupazioni nel settore secondario e terziario, mantenendo così, almeno in parte, le pratiche colturali e il paesaggio tradizionali.[10]

A partire dagli anni Cinquanta si registrarono inoltre segnali di crescita per il settore ricettivo, soprattutto nella località di Monterosso, dove l'offerta alberghiera aumentò significativamente nel corso del decennio: se nel 1951 esisteva un'unica pensione dotata di 17 camere (31 letti) e di un solo bagno, nel 1961 si contavano 12 esercizi (226 camere, 396 posti letto e 74 bagni); nonostante l'incremento menzionato, l'offerta ricettiva di Monterosso restava nettamente inferiore rispetto a quella presente in altre destinazioni limitrofe, che vantavano una reputazione turistica consolidata, come Lerici, nel Golfo dei Poeti, che nel 1961 ospitava 27 esercizi alberghieri, con 383 camere e 203 bagni.[11]

Nonostante questi limiti, un'inchiesta sul movimento turistico a Monterosso, realizzata nel 1954,[12] rilevò che le presenze annuali ammontavano

9 Camera di Commercio, industria e agricoltura di La Spezia, Lineamenti economici della provincia di La Spezia, Milano 1964, pp. 15 segg.; la classificazione della Camera di commercio considerava separatamente il settore del commercio e quello dei servizi, che includeva, tra gli altri, i comparti dei trasporti, delle telecomunicazioni e quello sanitario, mentre non erano menzionati esplicitamente i servizi turistici.

10 Ibidem; il rapporto utilizza l'espressione "contadino-operaio" per designare coloro che si dedicavano al part-time farming ed erano impiegati nel polo industriale della Spezia.

11 Cfr. Camera di Commercio, industria e agricoltura di La Spezia, Compendio statistico della provincia della Spezia, Milano 1962, p. 143; occorre sottolineare che l'offerta ricettiva nelle Cinque Terre si componeva e si compone ancora oggi in maggioranza di esercizi extra-alberghieri (affittacamere e, più recentemente, bed and breakfast): nel 2020 risultavano in attività 21 esercizi alberghieri (525 camere, 969 posti letto, 523 bagni), a fronte di 88 esercizi extra-alberghieri (509 posti letto), cfr. dati Istat, URL: http://dati.istat.it/ [8.1.2023].

12 Archivio storico della regione Liguria (ASRL), Fondo Ente provinciale del turismo della Spezia (EPTSP), classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso (dattiloscritto); l'inchiesta venne realizzata grazie alla collaborazione con l'associazione pro loco di Monterosso (di cui parleremo nel terzo paragrafo), attingendo ai dati in possesso dei locali uffici di pubblica sicurezza, presso i quali i gestori degli esercizi ricettivi depositavano le registrazioni degli ospiti.

a 21 372 notti, una cifra decisamente maggiore rispetto alle 12 708 presenze totalizzate nell'anno precedente, ma comunque quasi irrisoria se confrontata con i dati sul movimento turistico delle mete balneari italiane più frequentate in quell'epoca;[13] l'analisi della distribuzione delle presenze per nazionalità indicava una decisa prevalenza del turismo nazionale (66,37% del totale), dovuta soprattutto a viaggiatori provenienti dalle regioni confinanti con la Liguria e servite da collegamenti ferroviari diretti con Monterosso o con la città della Spezia (in primo luogo Lombardia ed Emilia), mentre il turismo estero, ancora contenuto ma in aumento e caratterizzato da lunghe permanenze, era costituito prevalentemente da austriaci (152 arrivi e 3214 presenze) e tedeschi (150 arrivi, 2 342 presenze), seguiti a considerevole distanza da inglesi, svizzeri, francesi e cittadini di altre nazioni europee (con l'eccezione degli 8 arrivi statunitensi).[14] Nel complesso, si registrava una concentrazione dei flussi nella stagione estiva, imputabile, secondo gli autori, a cause di ordine ambientale e sociale:

"si nota l'affluenza massima nei mesi estivi di giugno, luglio, agosto e settembre e le cause si ritengono identiche a quelle degli anni precedenti, cioè cause naturali (le stagioni); cause sociali (dato che la gran maggioranza dei turisti è costituita da nuclei familiari), date dalla coincidenza delle ferie annuali con le vacanze estive nelle scuole."[15]

La concentrazione di un numero di turisti relativamente alto nei mesi estivi non escludeva la presenza di viaggiatori anche in altri periodi dell'anno e particolarmente in occasione delle festività pasquali e natalizie, risentendo tuttavia delle condizioni atmosferiche registrate in queste occasioni; complessivamente, il turismo straniero appariva meno soggetto al fenomeno della stagionalizzazione, pur registrando un picco di presenze nel mese di agosto e, più in generale, nei mesi più caldi.[16]

L'esiguità degli arrivi, inoltre, era in parte compensata da una presenza giornaliera di escursionisti che assumeva una dimensione significativa nei mesi estivi: ai viaggiatori che soggiornavano nelle strutture ricettive monterossine si aggiungevano infatti numerosi bagnanti, provenienti prevalentemente dal capoluogo spezzino, che si recavano quotidianamente a Monterosso, raggiungendo una media di circa 1000 unità giornaliere (circa 60 000 l'anno).[17]

13 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso; tra i molti esempi che si potrebbero citare per comprendere la scarsa rilevanza numerica dei flussi diretti nelle Cinque Terre rispetto ad altre destinazioni costiere italiane, ci limitiamo a ricordare che già nel 1949 la Riviera romagnola contava oltre 1 200 000 presenze nel solo mese di luglio, cfr. Di Girolamo, Le anime, p. 2.

14 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso, tabelle A ed F.

15 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso, p. 1.

16 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso, tabelle A, B ed E.

17 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 180, Fabio Tesi, Gino Redoano Coppedè, Inchiesta statistica sul movimento turistico nel Comune di Monterosso, p. 2.

Il rapporto segnalava infine che la presenza di numerosi artisti internazionali, intenti a riprodurre "sulla tela caratteristici angoli delle Cinque Terre" e di una troupe cinematografica, che aveva girato a Monterosso alcune scene di un lungometraggio di produzione austro-svizzera, avrebbero certamente aumentato la visibilità della località nei mercati internazionali del viaggio.

Tuttavia, iniziative sporadiche o di propaganda indiretta, come quelle citate, difficilmente potevano compensare i fattori che limitavano lo sviluppo turistico delle Cinque Terre, tra i quali, oltre le già citate deficienze nei collegamenti viari, la carenza di servizi essenziali, l'insufficiente manutenzione del territorio e delle opere pubbliche, la quasi totale mancanza di strutture complementari.

Nello stesso tempo, la mancata modernizzazione dei borghi, unitamente alla lontananza dai circuiti del nascente turismo di massa, alla persistenza di pratiche e abitudini tradizionali legate alla viticoltura e ad altre colture, all'isolamento fisico e ad altri fattori sfavorevoli allo sviluppo ricettivo (come la ridotta dimensione delle spiagge e il carattere impervio del paesaggio) accrescevano il fascino esercitato dalle Cinque Terre su intellettuali e pubblicisti, contribuendo, paradossalmente, a farla conoscere presso un pubblico sempre più ampio:

"Volgendo lo sguardo a ponente, si scorgono le deserte pendici della costiera che poi, con brevi insenature, accoglie i villaggi romiti ed aspri delle Cinque Terre: Riomaggiore, cara a Telemaco Signorini il 'macchiaiolo' toscano, Manarola, Corniglia, Vernazza e Monterosso. Solo quest'ultima ha qualche albergo ed una affezionata clientela di villeggianti estivi. Le altre meritano una visita proprio per il sapore rude e solitario che hanno conservato, strette, come sono, tra le roccie (sic!), le vigne e le onde esterne del mare."[18]

Qualche anno dopo, sulle pagine del *Corriere d'informazione* Alberto Cavallari[19] proponeva ai lettori, con un tono tra il serio e il faceto, un'economica vacanza alle Cinque Terre, certamente meno dispendiose delle mete alla moda della Riviera ligure ma adatte solamente a chi sapesse affrontare con lo spirito giusto una vacanza "*nature*":

"Deve farvi contenti sentirvi in un paese povero che non è un 'paradiso'. Tutte le noie di un paese povero vi raggiungeranno: i rifornimenti difficili, il vitto trasportato per mare o col treno. Deve farvi contenti la terra a strapiombo sul mare, lavorata metro per metro, coi suoi sentieri che non sono Copacabana. […] Deve solo farvi felici essere in un paese che non è un 'paradiso'."[20]

18 Piero Gadda Conti, Il Golfo dei Poeti. In: Le Vie d'Italia 57 (1951), 5, pp. 561–569, qui p. 568; Piero Gadda Conti, all'anagrafe Pietro (Milano 1902–Arzo 1999), cugino di Carlo Emilio Gadda, ha accostato all'attività di scrittore quella di traduttore, pubblicista e critico cinematografico, partecipando alla giuria della Mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia in più occasioni.

19 Alberto Cavallari (Bettola 1927–Levanto 1998), giornalista, ha collaborato con le maggiori testate italiane, tra le quali il *Corriere della Sera* e *La Stampa*.

20 Alberto Cavallari, Nelle Cinque Terre felicità a buon mercato. In: Corriere d'informazione, 25–26 giugno 1954, p. 3.

Alcuni anni dopo, la costruzione di una nuova strada litoranea avrebbe aperto nuovi scenari per le Cinque Terre, stimolando la crescita del settore ricettivo e, di conseguenza, la competizione per lo sfruttamento delle risorse del territorio, con l'obiettivo di massimizzare i profitti nella stagione estiva e intercettare parte dei flussi che alimentavano il boom del turismo durante la *golden age* dei consumi europei.

Una nuova stagione? Le trasformazioni delle Cinque Terre e lo sviluppo turistico

Un'importante punto di svolta per lo sviluppo ricettivo delle Cinque Terre si verificò alla fine degli anni Cinquanta, quando la Provincia della Spezia avviò la costruzione di una strada litoranea per collegare i borghi con la Via Aurelia, proprio mentre era in corso di realizzazione l'autostrada della Cisa, che avrebbe facilitato considerevolmente l'arrivo nel Levante ligure dei turisti provenienti da Emilia-Romagna e regioni del Nord Italia (ma anche dall'estero, attraverso il passo del Brennero). Il progetto, riprendendo un'idea avanzata sin dai primi del Novecento ma mai concretizzatasi[21], prevedeva la realizzazione di una strada litoranea che, partendo dalla Spezia, giungesse sino a Sestri Levante (località collocata lungo la Via Aurelia) toccando i borghi delle Cinque Terre lungo la costa, in modo da collegare la riviera spezzina alla viabilità principale e ai centri urbani limitrofi e, nello stesso tempo, alleggerire il traffico sulle arterie principali; nonostante gli ingenti stanziamenti previsti, il progetto non fu mai completato, dal momento che vennero realizzati solamente l'allaccio del borgo di Monterosso alla viabilità a monte del paese e un tratto di litoranea compreso tra La Spezia e Manarola.

Inizialmente, le amministrazioni municipali approvarono l'iniziativa della Provincia con entusiasmo, così come l'Ente provinciale per il turismo e la stampa locale, che definì l'opera "una realizzazione indispensabile per un buon avvenire in ispecie turistico"[22]; anche i media nazionali dedicarono attenzione al nuovo progetto, in alcuni casi accantonando il rimpianto per il "poetico isolamento" delle Cinque Terre destinato a sparire dopo la realizzazione della strada, in considerazione del beneficio economico che la litoranea avrebbe apportato all'intera provincia spezzina, rendendo accessibile le località rivierasche al turismo "veloce" dei fine settimana, in rapida crescita:

21 Cfr. Ubaldo Formentini, La litoranea della Liguria orientale. In: Le Vie Italia 59 (1953), 2, pp. 159–162; nel 1910 un consorzio formato dai comuni delle Cinque Terre, di Levanto e della Spezia diede al noto ingegnere genovese Angelo Massardo l'incarico di progettare una strada litoranea dal tracciato analogo a quello previsto nel progetto avviato negli anni Cinquanta, ma l'intervento non fu mai realizzato.

22 ASRL, EPTSP, classe VII, fald. 254, Luigi Massa, Carattere pratico e turistico della litoranea La Spezia–Sestri. In: Il Secolo XIX, 9 aprile 1954 (conservato come ritaglio di giornale senza n. di pagina).

"ma è inutile recriminare e versare lacrime sull'antico che soggiace al trionfante progresso. Inutile e dannoso, poiché la strada attualmente in costruzione, anche se recherà una nota rumorosa, porterà anche notevoli benefici. Finora Monterosso, Vernazza, Riomaggiore e Corniglia erano meta, nella stagione estiva, di turisti 'specializzati'. Cioè di conoscitori dell'ambiente che giungevano ai primi del mese per ripartirne alla fine. Per questa categoria di turisti forse era comodo che questi paesi non avessero molte vie di comunicazione da permettere le invasioni domenicali dei turisti di fine settimana. Ma è chiaro che se una comoda strada permetterà l'accesso alle macchine anche in questa zona finora preclusa in essa si rovescerà anche un rivolo di denaro capace di riassestare le pericolanti economie di quei comuni."[23]

Qualche anno dopo Mario Fazio, giornalista particolarmente attento ai problemi ambientali e impegnato in prima persona in molte battaglie ecologiste, adottò un punto di vista analogo a quello di Petacco e riconobbe "l'inevitabilità" delle trasformazioni recate dalla litoranea, pur lanciando un appello affinché la modernizzazione dell'area non danneggiasse il patrimonio tradizionale:

"è inutile, assurdo, pretendere di arrestare l'evoluzione naturale di una regione. La strada, presto o tardi, si doveva fare. […] Molto muterà, inevitabilmente. Il turismo porta ricchezza e non si può fermarlo [...]. Ma si controlli il mutamento, lo si indirizzi. Le Cinque Terre offrono un'occasione unica per dimostrare che si è capaci di costruire senza distruggere, che il nuovo può accordarsi con l'antico, che il benessere non comporta necessariamente l'offesa alla natura, il disprezzo del bello e delle antiche caratteristiche."[24]

Quando nel 1961, dopo quattro anni di lavori, venne aperto il primo lotto della litoranea tra La Spezia e Riomaggiore, i giornali nazionali tornarono ad interessarsi alle sorti delle Cinque Terre, in parte paventando il rischio di una modernizzazione accelerata che rischiava di cancellare i caratteri originali del paesaggio e di sconvolgere lo stile di vita tradizionale, in parte salutando la strada come uno strumento indispensabile per promuovere il turismo e superare una condizione di marginalità e arretratezza, in parte ridimensionando la portata effettiva dei cambiamenti indotti dal nuovo collegamento viario. In ogni caso, le considerazioni degli osservatori esterni si appuntavano sulle ricadute della litoranea sulla stagione turistica, sia in termini quantitativi che qualitativi: nell'agosto del 1961, Giuseppe Mayda, sulle pagine de *La Stampa sera* sottolineava che il miglioramento dei collegamenti stradali delle Cinque Terre costituiva solo un primo passo per la costruzione di un'offerta turistica competitiva, stante la diffusa carenza di servizi fondamentali (come l'allacciamento all'acquedotto e al sistema fognario), l'assenza di servizi complementari e lo scarso numero di posti letti, per lo più collocati presso abitazioni private;

23 ASRL, EPTSP, classe VII, fald. 254, Arrigo Petacco, La 'Strada del Sole' La Spezia–Sestri Levante violerà il poetico isolamento delle Cinque terre. In: Il lavoro nuovo, 9 febbraio 1955 (conservato come ritaglio di giornale senza n. di pagina); Arrigo Petacco (Castelnuovo Magra 1929 – Porto Venere, La Spezia 2018) è stato un giornalista di fama nazionale, che ha lavorato per *La Nazione* e per altre testate, oltre che per la RAI, e un divulgatore storico, autore di numerosi volumi sulla storia dell'Italia contemporanea.

24 Mario Fazio, Riviera Ligure: un paesaggio da salvare. In: Le Vie d'Italia 64 (1958), 7, pp. 884–892, qui p. 886.

pertanto, le circa 100 000 presenza turistiche annuali non sarebbero state sufficienti a ridimensionare il ruolo dell'agricoltura locale, tanto più che alcuni proprietari si erano rifiutato di vendere appezzamenti ad imprenditori edilizi interessati a sfruttare la crescente notorietà della zona.[25]

Nelle estati successive, peraltro, *La Stampa* tornò ad occuparsi del turismo alle Cinque Terre, rimarcando come le località spezzine continuassero ad intercettare una quota tutto sommato modesta dei crescenti flussi di vacanzieri diretti sulla Riviera ligure, anche e soprattutto a causa della difficile accessibilità dell'area, che pareva tanto più insormontabile quanto più i lavori per il completamento della litoranea rallentavano e incontravano ostacoli di ordine tecnico e burocratico.

Pertanto, il ritratto delle Cinque Terre offerto dai giornalisti, nonostante la significativa presenza turistica nel momento *clou* dell'alta stagione (in occasione del ferragosto del 1962 erano state registrate circa 10 000 presenze),[26] insisteva soprattutto sull'importanza dell'agricoltura tradizionale, non senza ricadere in stereotipi o anacronismi, e consigliando volutamente esperienze di viaggio atipiche rispetto alla vacanza di massa: è il caso, in particolare, di un reportage curato da Bruno Marchiaro nell'estate del 1963 durante un viaggio nelle località della riviera di Levante, raggiunte via mare al pari di molti turisti stranieri che visitavano la zona (pari al 70% del totale degli arrivi, secondo Marchiaro, e in prevalenza tedeschi), mentre gli italiani, sosteneva l'autore, erano molto più restii ad "abbandonare" l'auto:

"la pesca e l'agricoltura (e per agricoltura si intende la coltura della vite che produce il delicato vino Cinque Terre) sono ancora le due principali fonti di vita, anche se in questi ultimi anni è aumentata l'emigrazione verso i centri industriali della Liguria, della Toscana e dell'Emilia. I contadini continuano a sudare sulle terrazze che i loro avi hanno costruito e rese produttive portandovi a spalle la terra; i pescatori vanno per mare alla caccia di acciughe e di sardine per i mercati interni; e ad ogni stagione centinaia di giovani si arruolano come marittimi sulle navi da carico o sulle petroliere. Il paesaggio non è mutato perché tutto quanto l'uomo poteva strappare alla roccia che scende o che strapiomba sul mare lo aveva già strappato nei secoli passati."[27]

Nel 1963 il già citato Mario Fazio in un'inchiesta sull'urbanizzazione selvaggia della costa ligure e sullo scadimento dell'offerta turistica, pubblicata sulle pagine de *Le Vie d'Italia*, portava a modello le Cinque Terre, meta di un turismo straniero di qualità (anch'esso concentrato nei mesi estivi), grazie al perdurante isolamento, che aveva preservato i borghi dalle speculazioni edilizie perpetrate in altri tratti della Riviera:

25 "Le Cinque Terre producono dai 15.000 ai 20.000 litri annui di 'sciacchetrà', un vinello chiaro, già celebre nel mondo enologico che viene prodotto esclusivamente qui e costituisce una delle basi dell'economia locale", Giuseppe Mayda, Le Cinque Terre, angoli di Liguria vedono per la prima volta auto e moto. In: Stampa sera, 11 agosto 1961, p. 5.

26 S.n., 'Tutto esaurito' in Riviera, ormai si dorme all'aperto. In: Stampa sera, 14 agosto 1962, p. 4.

27 Bruno Marchiaro, Via mare alle Cinque Terre sul ponte di un vecchio 'cargo'. In: Stampa sera, 10 luglio 1963, p. 8.

"le Cinque Terre, prive di comunicazioni stradali col resto del mondo, sono rimaste un'isola felice e tranquilla, dove il turismo non si valuta a migliaia di arrivi. […] La lezione del 1963 in Riviera è proprio questa: i turisti, e specialmente quelli stranieri, non amano trovare al mare copie delle città da cui fuggono nel tempo delle vacanze."[28]

La dimensione rurale delle Cinque Terre, come accennato, continuava a risultare predominante agli occhi di molti osservatori esterni, i quali ridimensionavano le ricadute della stagione turistica per i locali e sottolineavano la perdurante arretratezza dei borghi, soprattutto nel caso di Manarola, che ancora nel 1966 sulle pagine de *l'Unità* era descritta come la località meno urbanizzata delle Cinque Terre, dove i paesani traevano il loro sostentamento dal duro lavoro nelle vigne, nell'attesa che il completamento della litoranea offrisse nuove opportunità lavorative e rendesse più agevole il commercio dei prodotti vitivinicoli:

"Meravigliose per chi voglia trovare un rifugio dalla vita affannosa della città, queste zone sono invece per la popolazione una specie di castigo costretta com'è a lavorare duramente per strappare alla roccia l'alimento per le viti, senza poter appagare la propria esigenza di una vita più varia e libera."[29]

A partire dal 1965 lo stallo nel quale versava il cantiere della litoranea divenne sempre più evidente, così come l'impatto dell'opera sui delicati equilibri idrogeologici e sul paesaggio tradizionale. In questo stesso periodo, peraltro, *Italia nostra*[30] e altre associazioni ambientaliste italiane adottarono un nuovo approccio nei confronti della gestione delle aree costiere, che superava l'atteggiamento estetizzante e essenzialmente conservativo, sino ad allora tipico di molti movimenti per la protezione del paesaggio, e concentrava l'attenzione sui temi della pianificazione territoriale e sui nessi tra questione ambientale e questione sociale.[31]

Alcune interrogazioni sui ritardi nella costruzione della litoranea presentate in Parlamento diedero voce sia a chi premeva per un'accelerazione dei lavori,

28 Mario Fazio, In giro per la Riviera Ligure. In: Le Vie d'Italia 68 (1964), 2, pp. 137–149, qui pp. 148–149.

29 A.M., Manarola: molto bella per i turisti (meno per chi vi abita). In: L'Unità, 15 agosto 1966, p. 8.

30 L'associazione *Italia nostra* fu costituita a Roma il 29 ottobre 1955 da un gruppo di intellettuali uniti dalla volontà di preservare il patrimonio culturale e naturale dai processi di consumo del territorio generati dal boom edilizio degli anni Cinquanta; come affermato nell'Atto costitutivo dell'associazione, lo scopo principale di essa consisteva dunque nel "suscitare un più vivo interesse per i problemi inerenti alla conservazione del paesaggio, dei monumenti e del carattere ambientale della città, specialmente in rapporto all'urbanistica moderna", Atto costitutivo dell'associazione Italia nostra, URL: https://www.italianostra.org/wp-content/uploads/ATTO-COSTITUTIVO.pdf [8. 1. 2023].

31 Questo nuovo approccio fu proposto in particolare in occasione del convegno *Le coste e il turismo in rapporto alla conservazione del paesaggio*, promosso nel 1963 da *Italia Nostra*, che vide la partecipazione di alcuni dei più noti architetti dell'epoca (tra gli altri Ernesto Nathan Rogers, Ludovico Quaroni e Giancarlo De Carlo) e di Antonio Cederna, cfr. S.n., Atti del 1° Seminario di studio su 'Le coste e il turismo in rapporto alla conservazione del paesaggio', Roma 8–9 novembre 1963, s.l. 1963; sulle trasformazioni dell'ambientalismo italiano cfr. Meyer, I pionieri; Della Valentina, Storia dell'ambientalismo; Corona, Breve storia; Della Seta, La difesa.

ritenuti ancora indispensabili per il decollo turistico dell'area,[32] sia a coloro che nutrivano preoccupazioni circa l'impatto dell'opera sull'ambiente e le comunità locali, come il deputato spezzino Giuseppe Fasoli (PCI) che tra il 1965 e il 1966 presentò diverse interrogazioni riguardo agli "incalcolabili danni paesaggistici ed economici" arrecati dalla litoranea.[33] In ogni caso, le risposte fornite dal ministro dei lavori pubblici Giacomo Mancini, pur se apparentemente rassicuranti, furono lette dalla stampa come la conferma del fatto che la costruzione della litoranea non sarebbe mai giunta a compimento.[34]

Dal canto suo l'Ente provinciale per il turismo (EPT) della Spezia, su richiesta del Ministero del turismo e dello spettacolo, inviò un memorandum nel quale si ricapitolavano le vicende della costruzione della litoranea e se ne ribadiva ulteriormente l'utilità per lo sviluppo del turismo non solo nelle Cinque Terre ma anche nel vicino Golfo dei Poeti.[35]

Nello stesso periodo Italia Nostra si oppose al completamento della litoranea a causa del suo impatto sul paesaggio e sui fragili equilibri idrogeologici della costa, chiamando dunque la popolazione e le istituzioni ad una presa di responsabilità nei confronti del territorio, anche a costo di ripensare i progetti già in essere ed elaborare nuove strategie di valorizzazione delle destinazioni.

Nel 1966, peraltro, Italia Nostra organizzò un convegno a Portovenere, non lontano dalle Cinque Terre, dedicato al tema della salvaguardia del paesaggio costiero nel Levante ligure, al quale presero parte accademici provenienti da diversi atenei italiani ed esperti della gestione del territorio; tra gli altri, Pierluigi Giordani, docente presso l'Università di Bologna, con riferimento alle Cinque Terre, dichiarò:

32 Cfr. interrogazione n. 24115 presentata dai deputati Roberto Lucifredi (DC) e Enrico Ghio (DC), rivolta ai ministri dei Lavori pubblici e del Turismo e spettacolo, "per conoscere a quale punto si trovi la redazione dei progetti esecutivi per i tronchi di strada Manarola-Colle di Gritta-Levanto-Sestri Levante, a completamento della strada litoranea La Spezia-Sestri Levante. Qualora tali progetti non fossero ancora terminati, gli interroganti chiedono che ne venga accelerata al massimo la ultimazione in modo da poter provvedere senza ulteriore indugio al completamento di un'opera di indifferibile urgenza per la vita economica, sociale e turistica delle Cinque Terre", Camera dei Deputati, Atti Parlamentari, Seduta del 4 ottobre 1967, p. 38132 (la versione digitalizzata degli Atti parlamentari della Camera dei Deputati è consultabile all'url: http://legislature.camera.it [8.1.2023].

33 Interrogazione n. 7313 di Giuseppe Fasoli ai Ministri dei Lavori pubblici e della Pubblica istruzione sulla costruzione della strada litoranea delle Cinque Terre, in Camera dei Deputati. In: Atti Parlamentari, Seduta del 6 aprile 1965, pp. 4412–4413; si vedano inoltre le interrogazioni: Interrogazione scritta n. 17705 di Giuseppe Fasoli al Ministro dei lavori pubblici, Lavori stradali in Monterosso al mare – La Spezia. In: Camera dei Deputati, Atti parlamentari, Seduta del 4 agosto 1966, p. 25460; Interrogazione scritta n. 17706 di Giuseppe Fasoli al Ministro dei lavori pubblici, Manutenzione alveo del canale di Monterosso al mare – La Spezia. In: Camera dei Deputati, Atti parlamentari, Seduta del 4 agosto 1966, pp. 25460–25461; Interpellanza alla Camera di Fasoli, Amasio, D'Alema, Napolitano Luigi, Serbandini. In: Camera dei Deputati, Atti parlamentari, Seduta del 4 ottobre 1966, pp. 26511–26512.

34 ASRL, EPTSP, classe VII, fald. 254, S.n., La litoranea Spezia–Sestri non giungerà mai al traguardo? In: La Nazione, 16 febbraio 1968 (conservato come ritaglio di giornale senza n. di pagina).

35 ASRL, EPTSP, classe VII, fald. 254, Lettera del Presidente dell'EPT al Ministero del turismo e dello spettacolo, oggetto: Interrogazione a risposta scritta degli onorevoli Lucifredi e Ghio, 25 ottobre 1967.

"da tempo vi sono pressioni più o meno autorevoli, con le quali si tende a modificare l'aspetto della zona. Gli abusi sono più che palesi e derivano in massima parte dalla presenza di due nuove strade: la litoranea, che suscita le ostilità di molti perché si risolve in una ferita insanabile al paesaggio, e la strada cosiddetta dei Santuari" (la strada dei Santuari comprendeva il collegamento tra il borgo di Monterosso e la viabilità a monte).[36]

In ogni caso, nel 1967 venne completato il tratto di strada che garantiva il collegamento tra Monterosso e la Via Aurelia passando per il Colle di Gritta, suscitando nuove polemiche sulla stampa, timorosa che, con la migliore accessibilità, i caratteri identitari del luogo fossero stravolti dall'urbanizzazione incontrollata, dal crescente traffico automobilistico e dall'eccessiva presenza di visitatori.[37]

La stagione turistica e la comunità locale: iniziative, attori, conflitti

L'affermazione di una vera e propria stagione turistica nelle Cinque Terre fu favorita, oltre che dalla costruzione della litoranea e dalla conseguente migliore accessibilità dei luoghi, anche dalle iniziative assunte dagli attori locali, a partire dalle pro loco.[38] Alcune manifestazioni realizzate negli anni Cinquanta, in particolare, evidenziano come le associazioni turistiche locali fossero consapevoli della necessità di incrementare la notorietà delle Cinque Terre, meta di un turismo ancora 'pionieristico', sfruttando gli strumenti offerti dai media; pertanto, nell'aprile del 1956 la pro loco di Manarola promosse un concorso "di carattere letterario-propagandistico" che prevedeva l'assegnazione di premi in denaro agli autori di articoli pubblicati su giornali a tiratura nazionale che illustrassero "i valori turistici economici e storici di Manarola", inserendo la cerimonia di premiazione tra le manifestazioni che tradizionalmente si svolgevano nella prima metà del mese di agosto e che costituivano il momento clou della stagione turistica di Manarola.[39]

L'impegno delle pro loco non si limitò all'organizzazione di eventi, ma riguardò anche il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali del territorio, sia appoggiando le iniziative adottate dalle istituzioni locali sia procedendo direttamente alla realizzazione di alcune opere pubbliche, di norma con l'appoggio finanziario dell'EPT. Nel 1958 la pro loco di Monterosso inviò all'EPT alcune osservazioni sulla relazione presentata da due consiglieri provinciali monterossini, peraltro appartenenti a diversi schieramenti politici, circa la necessità di completare i lavori necessari per proteggere dall'erosione

36 S.n., In pericolo il paesaggio sulla costiera ligure. In: Corriere della Sera, 14 marzo 1966, p. 2.

37 ASRL, EPTSP, classe VII, fald. 254, Giuliano Costa, L'autostrada avanza: le Cinque Terre sono diventate tre. In: L'Europeo, 10 ottobre 1966 (conservato come ritaglio di giornale senza n. di pagina); da notare il fatto che nel 1971 venne aperto al traffico il tratto dell'autostrada A12 tra Sestri Levante e Brugnato, che favorì ulteriormente l'arrivo di viaggiatori nelle Cinque Terre tramite il trasporto su gomma.

38 Alla pro loco di Monterosso, fondata nel 1939, si aggiunsero, nel dopoguerra, quelle di Riomaggiore (1951), Manarola (1955), Vernazza (1956), cfr. ASRL, EPTSP, classe V, fald. 182.

39 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 181, S.n., Il poeta Eugenio Montale invitato nella giuria del Premio Manarola. In: L'Unità, 17 aprile 1956 (conservato come ritaglio di giornale senza n. di pagina).

la spiaggia di Fegina, strategica per la pesca locale, oltre che per lo svolgimento della stagione turistica, e collegare l'abitato di Monterosso al reticolo stradale posto a monte dell'abitato.[40] Pochi mesi dopo questa stessa pro loco, già da tempo impegnata nell'ampliamento e nel miglioramento della rete di percorsi pedonali locale, chiese e ottenne dall'EPT della Spezia un contributo di 500 000 lire per proseguire la costruzione della *Passeggiata delle agavi*, un itinerario panoramico situato nella parte alta del borgo e frequentato da molti stranieri nella bella stagione per la presenza di reperti della civiltà rurale tradizionale, oltre che per la collocazione paesaggistica, realizzato seguendo le indicazioni della Soprintendenza ai monumenti per la Liguria.[41]

Nel contempo, alcuni imprenditori locali apportarono precocemente una serie di migliorie alle proprie strutture, con l'obiettivo di offrire servizi paragonabili alle mete alla moda del Mediterraneo, ponendosi in alcuni casi in polemica con le istituzioni, accusate di trascurare l'ordinaria manutenzione del territorio e criticate per la lentezza con la quale venivano realizzate le opere di interesse pubblico. Nel 1966 la titolare di un albergo di Monterosso scrisse addirittura al ministro del Turismo e dello spettacolo per richiamare la sua attenzione sulle opere pubbliche strategiche per la località e, pure, incompiute, tra le quali figurava ovviamente la strada litoranea, oltre all'allacciamento fognario della frazione Fegina, il potenziamento dell'acquedotto (dimostratosi inadeguato rispetto all'aumento del fabbisogno idrico nella stagione turistica) tramite l'utilizzo di un pozzo trivellato e la sistemazione dell'arenile, invaso dai detriti prodotti durante i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria in alcuni tratti della linea Genova–La Spezia.[42]

La crescente attenzione che gli attori locali dedicavano alla stagione turistica, del resto, non era giustificata solamente dalla crescente importanza economica del settore ricettivo nell'economia locale, ma anche dalla crescente politicizzazione di ogni aspetto della vita pubblica nelle città italiane, grandi o piccole che fossero, nel contesto dello scontro tra forze di governo e di opposizione, caratterizzato da fasi di particolare conflittualità nel corso degli anni Cinquanta. Nel caso di Riomaggiore, la vittoria della DC nelle elezioni comunali del 1956 fu accompagnata da tensioni tra la nuova Giunta e le locali pro loco, nei direttivi delle quali, secondo la documentazione prodotta

40 ASRL, EPTSP, classe VI, fald. 235, Lettera del presidente della pro loco di Monterosso all'Ente provinciale per il turismo della Spezia, 25 febbraio 1958, oggetto: Provvidenze per Monterosso.

41 ASRL, EPTSP, classe VI, fald. 235, Estratto di deliberazione del Consiglio dell'EPT della Spezia, n. 828 del 27 dicembre 1958, oggetto: Contributo alla pro loco di Monterosso al Mare per l'ampliamento della rete delle strade pedonali turistiche.

42 La lettera fu evidentemente ritenuta degna di considerazione da parte del Ministero, che chiese chiarimenti all'EPT della Spezia, ASRL, EPTSP, classe VI, fald. 210, Lettera del Presidente dell'EPT della Spezia al Ministero del turismo e dello spettacolo – Direzione generale del turismo, s.d. (1966), oggetto: Monterosso al mare – Istanza gestore albergo Palme; nello stesso fascicolo è conservato un pro memoria dattiloscritto su carta intestata dell'Hotel Palme, datato 29 novembre 1966, nel quale la titolare ripercorre le difficoltà burocratiche poste dalla Capitaneria di Porto della Spezia alla realizzazione di un piccolo stabilimento balneare, dotato di cabine per i villeggianti, nel tratto di arenile ottenuto in concessione.

dall'amministrazione municipale, figuravano militanti dei partiti social-comunisti, dando luogo a un braccio di ferro che coinvolse anche l'EPT della Spezia. Poco dopo le elezioni il direttivo della pro loco di Riomaggiore si dimise, in un clima di ostilità nei confronti del neo-eletto sindaco causato da episodi di poco conto, ma pure significativo delle tensioni politiche latenti nella piccola località;[43] il nuovo direttivo, eletto nel corso di un'assemblea alla quale, secondo quanto riportato da fonti vicini all'amministrazione municipale, non era stato invitato alcun rappresentante del Comune, vide nuovamente la presenza di militanti dei partiti di sinistra e contestò apertamente la possibilità che l'EPT commissariasse l'associazione.[44]

Episodi analoghi si verificarono anche nella frazione di Manarola, dove uno degli eventi principali della stagione estiva, la festa dei pittori (una manifestazione che comprendeva sia l'esposizione di quadri che una sagra gastronomica), era tradizionalmente organizzato nel mese di agosto da gruppi di cittadini vicini alla locale cellula comunista.[45] Nell'estate del 1956, tuttavia, il sindaco di Riomaggiore sollecitò l'EPT della Spezia e persino il prefetto affinché la gestione dell'evento passasse interamente nelle mani della pro loco di Manarola, costituita l'anno precedente; la vicenda si concluse con un compromesso, attraverso la creazione di un *Comitato dei festeggiamenti dell'agosto manarolese*, costituito sia da rappresentanti della pro loco che da soci del Circolo Curiel (vicino al PCI), ma ciò determinò lo slittamento della Festa dei pittori al 26 agosto, quando il peggioramento del tempo, la scarsa disponibilità (e il relativo aumento di prezzo) del pesce e, soprattutto, la ridotta presenza di turisti rispetto alle settimane precedenti limitarono il successo dell'iniziativa.[46]

Conclusioni

Le vicende legate alla prima fase dello sviluppo turistico delle Cinque Terre confermano che il concetto di stagione nelle destinazioni balneari mediterranee ha assunto una gamma di significati estremamente diversificata,

43 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 181, Lettera del Sindaco del Comune di Riomaggiore Eugenio Pasini all'Associazione turistica pro loco di Riomaggiore e p.c. all'Ente provinciale del turismo della Spezia, 25 giugno 1956, oggetto: nettezza urbana; poco dopo le elezioni comunali sorse una *querelle* tra il sindaco e la pro loco di Riomaggiore a causa delle critiche che la segretaria dell'associazione aveva rivolto all'operato dello spazzino comunale, espressione di un'ostilità che, secondo il Primo cittadino, nasceva da ragioni politiche.

44 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 181, Relazione sull'associazione turistica pro loco, 4 luglio 1956 (senza autore), annessa alla Lettera del presidente della pro loco di Riomaggiore Zelio Maineri al Presidente dell'EPT della Spezia, oggetto: scuse della segretaria uscente al sindaco di Riomaggiore, 4 luglio 1956 e alla risposta del sindaco Eugenio Pasini.

45 ASRL, EPTSP, classe V, fald. 181, Lettera del Sindaco del Comune di Riomaggiore Eugenio Pasini all'Associazione turistica 'pro loco' di Riomaggiore e p.c. all'Ente provinciale del turismo della Spezia, 25 giugno 1956, oggetto: nettezza urbana; Lettera del sindaco di Riomaggiore Eugenio Pasini al Sig. Prefetto della Spezia e p.c. all'Ente provinciale del turismo della Spezia, 6 luglio 1956.

46 "La stagione già troppo avanzata (a causa dei rinvii resisi necessari per giungere ad un accordo definitivo) ha decisamente ridotto l'afflusso dei Turisti, che fino ad una quindicina di giorni prima arrivavano in numero considerevolmente maggiore", ASRL, EPTSP, classe V, fald. 181, Comitato dei festeggiamenti dell'agosto manarolese, Relazione sulle manifestazioni svolte il 26 agosto 1956.

influendo in vario modo sul rapporto uomo-ambiente sia dal punto di vista materiale che socio-culturale. Gli investimenti compiuti da imprenditori locali e istituzioni allo scopo incrementare i flussi di viaggiatori nella stagione estiva in alcuni casi hanno inevitabilmente modificato l'identità dei luoghi, peraltro sollevando dubbi sul fatto che i progetti realizzati fossero effettivamente nell'interesse della comunità locale, e non solamente del settore ricettivo. La strada litoranea è rimasta un'opera incompiuta, che simboleggia, del resto, la contraddizione insita nello sviluppo turistico mediterraneo, favorito dalla persistenza dei caratteri originari ed autentici del territorio e, pure, responsabile di una modernizzazione forzata che ha spesso messo a rischio la sopravvivenza del paesaggio e dello stile di vita tradizionali.

Peraltro la stima dell'effettiva ricaduta della costruzione di alcuni tratti della litoranea è complicata dalla mancanza di dati puntuali e dettagliati sui flussi (anche a causa della limitata accessibilità degli archivi locali e delle lacune nella documentazione conservata), specialmente nel caso degli esercizi extra-alberghieri, e, soprattutto dalla difficoltà di quantificare la dimensione dell'escursionismo giornaliero, un fenomeno sul quale le fonti consultate non si soffermano, evidentemente sottovalutandone l'importanza economica per alcune tipologie di esercizi (come ristoranti, negozi etc.) e l'eventuale impatto negativo sul settore ricettivo.

Gli attori locali hanno avuto un ruolo ambivalente in questi processi: imprenditori, associazioni pro loco, istituzioni ed EPT si sono adoperati in vario modo per lanciare la stagione turistica, anche a costo di generare potenziali conflitti tra utilizzi diversi del territorio e tra fruitori appartenenti a categorie distinte; le voci critiche o, quantomeno, preoccupate per l'impatto ambientale e sociale delle trasformazioni causate dal turismo sono state complessivamente rare e non sono mancate le strumentalizzazioni per fini politici, come abbiamo accennato.

In particolare, l'azione degli EPT fu limitata dalle incertezze sul futuro di questi enti, contestati dai partiti di sinistra nel dopoguerra, mantenuti in vita dalla riforma dell'organizzazione turistica attuata nel biennio 1959–1960 e in alcuni casi aboliti con il passaggio delle competenze sull'organizzazione turistica alle Regioni ordinarie negli anni Settanta, e dalla carenza di fondi, aggravata a partire dal 1957, quando una sentenza della Corte costituzionale dichiarò illegittima l'applicazione di un'aliquota sui redditi delle attività commerciali, che costituiva circa il 30–40 per cento delle loro entrate.[47]

Complessivamente, le fonti sembrano indicare una generale mancanza di consapevolezza delle ricadute negative di un'eccessiva stagionalizzazione dei flussi da parte delle associazioni e istituzioni di livello locale, contrariamente alla precoce adozione di misure per favorire la destagionalizzazione da parte

47 Montesi, Turismo e Comuni.

delle istituzioni nazionali e comunitarie (a prescindere dall'efficacia delle iniziative varate): a questo riguardo è significativo il fatto che il "Comitato dei festeggiamenti dell'agosto manarolese" lamentasse il fatto che la Festa dei pittori, a causa delle polemiche menzionate, avesse dovuto svolgersi a fine agosto, dando per scontato il fatto che il ferragosto segnasse la fine dell'alta stagione; più in generale, la strategia perseguita dalle pro loco prevedeva la concentrazione di eventi e manifestazioni nei periodi di maggiore presenza turistica, senza prendere in considerazione la possibilità di incrementare il numero dei viaggiatori durante la bassa stagione attraverso iniziative di richiamo.

L'assenza di riflessione sulle ricadute negative dell'alta stagione e sulle opportunità della destagionalizzazione da parte degli attori locali (compreso l'EPT) appare coerente con l'atteggiamento tenuto dalle pro loco e dalle istituzioni locali durante i lavori di costruzione della litoranea: nonostante le perplessità di parte della popolazione, testimoniate negli articoli di giornale citati, circa il rischio che lo sviluppo turistico stravolgesse lo stile di vita locale, e le interrogazioni presentate da Giuseppe Fasoli e altri in merito all'impatto ambientale dell'opera, le trasformazioni ambientali e sociali avviate tra anni Cinquanta e Sessanta furono sostanzialmente accettate, con la sola opposizione ad alcuni aspetti di dettaglio del progetto. Furono soprattutto intellettuali e osservatori esterni alle comunità locali che espressero preoccupazione circa il possibile congestionamento delle Cinque Terre nei mesi estivi, una volta che i borghi fossero stati collegati alla viabilità principale.

Complessivamente, la stagionalità ha reso possibile il boom delle Cinque Terre nei mercati internazionali del turismo, analogamente ad altre mete del Mediterraneo, ma, in considerazione delle peculiarità storiche e ambientali dell'area, ha ulteriormente incrementato la contrapposizione tra gli interessi della comunità permanente, destinata a fare i conti con le criticità dei luoghi durante tutto l'anno, e quelli dei turisti, fruitori passeggeri delle migliori risorse del territorio nei mesi estivi.

Negli anni successivi a quelli oggetto della nostra ricerca, il turismo nelle Cinque Terre ha mantenuto un carattere prevalentemente stagionale, ulteriormente acuitosi nell'ultimo decennio,[48] nonostante la creazione del Parco nazionale delle Cinque Terre (1999)[49] e l'approvazione di norme per la protezione dell'ambiente di carattere nazionale e regionale pensate per limitare gli eccessi della "turistificazione", tanto che prima della contrazione del mercato turistico causata dalla pandemia di Covid-19 sono state ipotizzate misure per ridurre l'afflusso di viaggiatori nei periodi di punta, allo scopo di salvaguardare il territorio e i servizi pubblici da una pressione antropica eccessiva e troppo concentrata nel tempo. Oggi, anche a fronte della rapida ripresa dei flussi registrata

48 Battilani/Bernini/Mariotti, Le Cinque Terre.
49 Cfr. Rossi, Il Parco delle Cinque Terre; Van Der Yeught, La gouvernance.

dopo la fine della fase emergenziale della pandemia, il tema della stagionalità della presenza di viaggiatori e, conseguentemente, di residenti e lavoratori del comparto ricettivo risulta quanto mai attuale nel dibattito sul futuro delle Cinque Terre, con riferimento alla necessità di evitare sia un'eccessiva presenza turistica nei mesi estivi sia forme di "spopolamento" nei mesi invernali e creare dunque le condizioni affinché le diverse categorie di utenti del territorio possano attingere alle risorse offerte da esso e, al contempo, contribuire al mantenimento del patrimonio ambientale, sociale e culturale di quest'area.

Bibliografia

Laura Balletto, Vini tipici della Liguria tra età Medioevo ed Età Moderna. In: Quaderni della Rivista di Storia dell'Agricoltura 1 (1989), pp. 107–128.

Michael Barke/John Towner, Learning from Experience? Progress Towards a Sustainable Future for Tourism in the Central and Eastern Andalucían Littoral. In: Bill Bramwell (a cura di), Coastal Mass Tourism. Diversification and Sustainable Development in Southern Europe, Clevedon 2004; pp. 157–175.

Patrizia Battilani/Cristina Bernini/Alessia Mariotti, Le Cinque Terre e la sfida di un turismo sostenibile, Working papers. In: Rivista online di Urban@it (2018), 2, URL: https://www.urbanit.it/wpcontent/uploads/2018/10/BP_Battilani_Bernini_Mariotti.pdf [8.1.2023].

Annunziata Berrino, Storia del turismo in Italia, Bologna 2011.

Annunziata Berrino, Programmi di valorizzazione turistica per le regioni meridionali negli anni cinquanta del novecento. In: Società e storia 162 (2018), pp. 777–804.

Gabriella Corona, Breve storia dell'ambiente in Italia, Bologna 2015.

Roberto Della Seta, La difesa dell'ambiente in Italia. Storia e cultura del movimento ecologista, Milano 2000.

Gianluigi Della Valentina, Storia dell'ambientalismo in Italia, Milano/Torino 2011.

Gianluigi Di Girolamo, Le "anime" di Rimini tra città e marina. Testimonianze (1950–1970). In: Storia e futuro. Rivista di storia e storiografia online 25 (2011), URL: https://storiaefuturo.eu/anime-rimini-citta-marina-testimonianze-1950-1970/ [8.1.2023].

Philippe Duhamel/Rémy Knafou, Tourisme et littoral: intérêts et limites d'une mise en relation / Tourism and Coastline: Interests and Limits about a Relationship. In: Annales de Géographie 112 (2003), 629, pp. 47–67.

Ellen Furlough, Making Mass Vacations. Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s. In: Comparative Studies in Society and History 40 (1998), 2, pp. 247–286.

Richard Ivan Jobs, Backpack Ambassadors. How Youth Travel Integrated Europe, Chicago 2017.

Christopher M. Kopper, The Breakthrough of the Package Tour in Germany after 1945. In: Journal of Tourism History 1 (2009), 1, pp. 67–92.

Orvar Löfgren, On Holiday. A History of Vacationing, Berkeley 1999.

Edgar Helmut Meyer, I pionieri dell'ambiente. L'avventura del movimento ecologista italiano: cento anni di storia, Milano 1995.

Mario Montesi, Turismo e Comuni. In: L'Amministratore Democratico. Pubblicazione mensile di orientamento e d'informazione, 1948, pp. 175–176.

Giacomo Parrinello/Renaud Bécot, Regional Planning and the Environmental Impact of Coastal Tourism: The Mission Racine for the Redevelopment of Languedoc-Roussillon's Littoral. In: Humanities 8 (2019), 1, DOI: https://doi.org/10.3390/h8010013.

Luisa Rossi, Il Parco delle Cinque Terre. Dibattito istituzionale e sociale. In: Rivista Geografica Italiana 108 (2001), 2, pp. 247–265.

Luciano Segreto/Carles Manera/Manfred Pohl (a cura di), Europe at the Seaside. The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean, New York/Oxford 2009.

Elisa Tizzoni, Europeans on Holiday. The Tourism Policy of the European Economic Community and the Integration Process. In: Journal of European Integration History 25 (2019), 2, pp. 189–206.
Rafael Vallejo Pousada, ¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939–1975. In: Cuadernos De Historia Contemporánea 37 (2015), pp. 89–113.
Corinne Van Der Yeught, La gouvernance du développement durable dans une destination touristique: le cas des Cinq Terres (Italie). In: Revue de l'organisation responsable 4 (2009), 2, pp. 72–84.
Claudia Verbas, Le Cinque Terre. In: Studi e Ricerche di Geografia 1 (1978), pp. 17–114.
John K. Walton, Seaside Tourism and Environmental History. In: Geneviève Massard-Guilbaud/Stephen Mosley (a cura di), Common Ground. Integrating the Social and Environmental in History, Newcastle upon Tyne 2011, pp. 66–85.
Andrea Zanini, Alla ricerca di luoghi autentici: la scoperta delle Cinque Terre tra Otto e Novecento. In: Marina Marengo/Enrico Bernardini (a cura di), I territori locali fra valorizzazione endogena e fruizione turistica sostenibile, Genova 2021, pp. 141–150.

Elisa Tizzoni, Die Tourismussaison der Cinque Terre in den 1950er und 1960er Jahren: umwelthistorische, politische, wirtschaftliche und soziale Aspekte

Der Aufsatz rekonstruiert die erste Phase der touristischen Entwicklung der *Cinque Terre* an der ligurischen Riviera. Mit Blick auf die 1950er und 1960er Jahre fragt er auch danach, welche Bedeutung in diesem Zusammenhang der Saison zukam. Er bettet sich also in das bislang in der Geschichtsschreibung nur am Rande behandelte Themenfeld der Saisonalität in den Mittelmeerdestinationen ein und untersucht die Anfänge der Entwicklung des Küstentourismus in ihren Ambivalenzen und Widersprüchlichkeiten. Die *Cinque Terre* genießen internationale Bekanntheit, auch dank der bis ins Mittelalter zurückreichenden Weinproduktion, die besondere, der Morphologie des Küstenstrichs angepasste Anbaupraktiken erforderte. Das so geformte Landschaftsbild ist geprägt von Terrassenhängen und kleinen Ortschaften an der steil abfallenden Küste, das unter den Schutz des UNESCO-Welterbes gestellt wurde. Den *Cinque Terre* gelang es, sich den rauen Bedingungen der Landschaft anzupassen und den fehlenden Komfort, mit dem andere mediterrane Tourismusregionen aufwarten konnten, auszugleichen. Für Jahrhunderte stützte sich die wirtschaftliche Entwicklung dieses Raums auf die lokale Landwirtschaft und anderen, eng an politische und wirtschaftliche Konjunkturen gebundene Tätigkeiten. Noch zur Mitte des 20. Jahrhunderts erschien er externen Beobachtern als eine stark von traditionsverhafteten Rhythmen und Praktiken geprägte Region und auch die lokale Bevölkerung und Politik beklagte eine Unterentwicklung im Vergleich zu den angrenzenden Gebieten. Die Ursachen dafür wie auch für die Unbedeutsamkeit des Tourismus wurde hauptsächlich in der schweren Erreichbarkeit des Gebietes ausgemacht: Die Eisenbahnlinie entlang der Küste

verfügte über nur ein Gleis und es gab auch keine direkten Verbindungen zur Hauptverkehrsachse der ligurischen Levante.

Dieser Aufsatz macht jene Initiativen zum Untersuchungsgegenstand, die ab den 1950er Jahren auf die Modernisierung der *Cinque Terre* zielten und sie auf dem Tourismusmarkt stärker positionieren wollten. Eine besondere Rolle kam in diesem Kontext dem Bau der Küstenstraße zu, durch welche die Ortschaften mit dem Provinz-Hauptort La Spezia verbunden und an die Hauptverkehrsadern angeschlossen werden sollten. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten und technischer Herausforderungen wurde sie aber nur teilweise realisiert. Der Bau dieser Küstenstraße rief enthusiastische Reaktionen, aber ebenso Besorgnis hervor. Zeitgenössische Beobachter stimmten darin überein, dass eine bessere Zugänglichkeit zu einem Anstieg der Tourismusströme führen würde, doch waren sie sich hinsichtlich der Bewertung der Folgen uneins: Sahen die einen darin die Gelegenheit, Entwicklungsrückstände aufzuholen und die auf den Agrarsektor konzentrierte Wirtschaft zu überwinden, befürchteten die anderen eine Betonierung der Küste und die Zerstörung des traditionellen Lebensstils.

Für die verschiedenen Akteur*innen auf den unterschiedlichen Seiten, die sich in diesem Zeitraum für die Belange der *Cinque Terre* interessierten (Bewohner*innen, Tourist*innen, Politiker, Tourismusvereine, Intellektuelle, Journalisten), hatte die touristische Entwicklung einen rein saisonalen Charakter mit deutlichen Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Die Organisation und die Abwicklung der Tourismussaison wurden zum Gegenstand von Konflikten, denen im Zuge der allmählichen Politisierung des Alltagslebens – Kennzeichen der frühen Jahrzehnte der Republik Italien – bisweilen auch politische Relevanz zukam. Dennoch blieb eine eingehende Reflexion über die Saison und über ein geeignetes Instrumentarium, um einer exzessiven Konzentration der Touristenflüsse entgegenzuwirken, aus.

Der Aufsatz analysiert diese Themen aus den verschiedenen Perspektiven der involvierten Akteur*innen und stützt sich dafür vor allem auf die unveröffentlichte Dokumentation aus dem Archiv der Verwaltungsregion Ligurien, auf Zeitungsartikel sowie Kongressakten und ähnliches Quellenmaterial.