

Concordia, da insostenibile attrazione a occasione di rilancio per l'isola del Giglio

The Concordia: from Unsustainable Attraction to Opportunity for the Revitalization of the Isola del Giglio

Matteo Scamporrino

Sono passati più di sei mesi quando una delle più grandi e moderne navi da crociera del mondo ha intrecciato il suo destino con una delle isole più ricche del Mediterraneo, naturalisticamente e storicamente: si propone in questa sede una valutazione di quest'evento unico nella storia quanto drammatico. Il focus è il Giglio e sul suo territorio, con uno sguardo al suo sviluppo di medio-lungo periodo, lasciando sullo sfondo la dinamica del disastro e le responsabilità.

Il Giglio è la seconda isola per grandezza del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, il più grande parco marino d'Europa; dalla lettura del Piano Strutturale del Giglio, come del P.T.C.P. della provincia di Grosseto e del Piano del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, è evidente la volontà di farne un'eccellenza nello sviluppo sostenibile e quindi rivolto ad un turismo responsabile e consapevole sensibile ai valori culturali e ambientali.

La Costa Concordia è invece una delle massime rappresentazioni del turismo crocieristico internazionale; il tipo di turismo che essa rappresenta non ha tra le sue priorità la sostenibilità ambientale ma piuttosto la creazione di un "loisir" di consumi, divertimento e relax tra una "stepping stone" portuale e l'altra.

Entrambe queste tipologie di turismo – quello sostenibile dei Parchi Marini e quello di massa crocieristico – sono in espansione e strategici nel Mediterraneo. L'incidente ha creato un contatto tra questi due "mondi paralleli", evidenziando rischi e contraddizioni nel diverso modo di utilizzare la risorsa mare. Il rischio è quello che i fragili equilibri fondativi dello sviluppo sostenibile praticato nell'isola dell'Arcipelago Toscano vengano alterati, sia dal punto di vista ambientale che d'immagine.



It has been more than six months since one of the largest and most modern cruise ships in the world linked its fate to one of the islands with the greatest natural and historical legacy in the Mediterranean; this article intends to assess an event that is as historically unique as it is dramatic. We will look at the island of the Giglio and its territory with a focus on its medium-to-long term development, setting aside for the moment the dynamics of this disaster and the responsibilities.

The Giglio is the second largest island in the National Park of the Tuscan archipelago, the largest marine park in Europe; the Structural Plan of the Giglio, and the P.T.C.P. (Provincial masterplan) of the Province of Grosseto and the Plan of the

National Park of the Tuscan Archipelago underscore the intention of turning it into an example of excellence in sustainable development, dedicated to responsible tourism with an awareness and sensitivity to cultural and environmental values. The Costa Concordia is on the other hand one of the major examples of international cruise tourism; the type of tourism that it represents does not include environmental sustainability among its priorities, but the creation of a "leisure" experience consisting in consumer spending, entertainment and relaxation between one "stepping stone" port and another. Both of these typologies of tourism, the sustainable tourism of Marine Parks and mass cruise ship tourism are in expansion and strategic in the Mediterranean.

Questo articolo vuole fare una valutazione, in itinere, dei fenomeni, degli effetti e delle problematiche che l'incontro-scontro tra l'Isola del Giglio e la Costa Concordia ha generato. La ricerca è avvenuta tra il giugno e il luglio 2012 in un quadro di riferimento oltremodo dinamico e inevitabilmente mutevole, essa è da considerarsi frutto di una indagine euristica sul campo poggiate più su interviste, documenti amministrativi e articoli giornalistici. La valutazione riguarderà il profilo ambientale e socio-economico, ma anche di assetto territoriale locale, verranno inoltre derivate poi due proposte strategiche.

Sotto il profilo ambientale, il dato è sorprendente in quanto l'impatto diretto del disastro è stato ben assorbito, dopo l'inevitabile shock iniziale, dal sistema naturale, che ha denotato un'alta capacità resiliente, che ha cioè saputo reagire egregiamente allo "stress" dovuto agli agenti inquinanti. Dai monitoraggi e dai rapporti non ci sono da registrare, a oggi, danni ambientali rilevanti. Regione, Provincia, Arpat e Ministero dell'Ambiente hanno previsto un monitoraggio ambientale compiuto sia nell'immediato intorno della nave che in luoghi sensibili dell'isola.

Un fattore che ha determinato il successo della bonifica e del contenimento degli inquinanti è sicuramente stato quello che la Costa Crociere ha agito da subito in tal senso, nel tentativo di evitare di aggiungere ai costi materiali e di vite umane del naufragio in sé, quelli ambientali del post-disastro. Il relitto non è solo vicino al Porto ma sulla 'porta' (Lingua, 2011) e vetrina dell'isola: qualsiasi sbavatura o trascuratezza sotto il profilo ambientale avrebbe potuto rappresentare un danno ingente per l'immagine della compagnia.

Fig. 1. L'arrivo con il traghetto e la Concordia vista da 17 Km e da 1 Km. Si notino i passeggeri intenti a fotografare il relitto

Arrival by ferryboat, and the Concordia seen from a distance of 17 km and 1 km. Notice the passengers intent on photographing the wreck

Fig. 2. Relitto con a sinistra la Banchina mobile e le imbarcazioni di servizio al cantiere di rimozione. Il cantiere è completamente off-shore per non interferire con le attività portuali

The wreck, with the mobile dock at left and the boats serving the removal site. The site is totally off-shore so that it does not interfere with the port activities



Fig. 2

The accident put these two "parallel worlds" in contact, highlighting the risks and contradictions inherent in the different ways of exploiting the sea as a resource. The danger is the possible alteration of the fragile balance underlying the sustainable development practiced on the island of the Tuscan Archipelago, from the point of view of image and environment.

This article will seek to make an in-progress assessment of the phenomena, consequences and problems involved in the encounter-clash generated between the island of the Giglio and the Costa Concordia. The research was conducted during the months of June and July 2012 within a

context that was incredibly dynamic and inevitably in constant transformation, and is to be considered the result of a heuristic on-site investigation based primarily on interviews, administrative documents and newspaper articles.

The assessment will also look at the environmental, social and economic aspects, as well as the impact of the local organization of the territory, and two strategic proposals will then be derived. From the point of view of the environment, the data is surprising because after the inevitable shock at the beginning, the direct impact of the disaster has been well absorbed by the natural system, which has demonstrated excellent resiliency and reacted extremely well to the "stress" caused by

A livello socio-economico sono da rilevare due tendenze contrastanti emerse sia dalle interviste² che dalle cronache giornalistiche³: da una parte, probabilmente a causa della eco mondiale del disastro, molte presenze “abituali” hanno rinunciato ad essere presenti sull’isola, sia per paura dell’alterazione del contesto naturalistico sia per la prossimità fisica del relitto; nella direzione opposta, il relitto ha comportato un incremento delle presenze anche durante la bassa-media stagione. Queste nuove presenze provengono da tre “canali”: dai traghetti di collegamento, che hanno aumentato il numero di corse; dalle “mini-crociere” giornaliere che percorrono la bassa costa toscana e che, vista l’attrattiva del relitto, hanno inserito Giglio Porto come scalo nei tour; dai natanti privati che, dai porti turistici delle coste continentali, giungono al Giglio per osservare il relitto. Queste due tendenze sono lo specchio del “conflitto” tra le due tipologie di turismo che si sono catalizzate nel Porto: quella interessata maggiormente all’Isola come luogo naturalisticamente e storicamente di pregio, fedele negli anni e per lo più settimanale, vitale nel medio-lungo periodo; e quella maggiormente interessata all’episodio, richiamata dall’effetto dei media e dalla curiosità, perlopiù giornaliera e con ricadute solamente nel breve periodo. In realtà, il limite non è così netto: ad esempio, sono aumentati gli approdi sottocosta da parte dei natanti privati che, attratti inizialmente dal relitto, spesso decidono di trattener-



Fig. 3. Cartello di promozione tour per turisti sulla marina di Giglio Porto
A sign advertising tours for tourists in the marina at Giglio Porto

the polluting agents. From the results of monitoring processes and written reports¹, as of today there appears to be no significant environmental damage. The Region, Province, Arpat and the Ministry of the Environment have monitored the environment both in the immediate surroundings of the ship and in the more fragile areas of the island. One factor that was crucial to the success of the clean-up procedures and the containment of the polluting substances was that Costa Crociere acted immediately ensure this result, in the attempt to avoid increasing the materials costs and the cost in human lives of the shipwreck itself, and the post-disaster environmental costs. The relic is not only near the Port but is on the gateway (Lingua, 2011) and main attraction of the island, so that any mistake or negligence towards the environment would be very damaging to the company’s image.

From the social and economic point of view two contrasting tendencies have emerged from both the interviews² and the news reports³: on the one hand, probably because of the resonance of the disaster around the world, many “habitual”

tourists cancelled their stay on the island, because they feared both a change in the natural context and the physical presence of the relic; on the other hand, the relic attracted a larger number of people during the low-mid season.

These new tourists come from three “sources”: from the ferry boats, which increased their number of runs; from the day-long “mini-cruises” that sail down the lower coast of Tuscany, and took advantage of the relic’s attraction to add Giglio Porto as a stop along the tour; from private boats that come to Giglio from the tourist ports of the continental coast to look at the relic.

These two trends reflect the “conflict” between the two typologies of tourism that have been catalyzed in the Port: the kind that is more interested in the island for its natural and historic heritage, faithful over the years and usually staying for one week, vital in the medium-to-long term; and the kind that is more interested in the episode, attracted by the media attention and their own curiosity, usually staying for just one day, and bringing only short-term advantages.

si una notte o più nell'isola sedotti dall'offerta naturalistica e rassicurati dalla constatazione dell'assenza di qualsiasi tipo d'inquinamento.

Considerando il periodo di crisi, le presenze legate all'evento comunque riescono a tamponare il calo di quelle abituali, generando una sorta di pubblicità "indiretta" dell'isola che, una volta "ammirato" il relitto, rimane a disposizione con il suo dirompente patrimonio storico-naturalistico⁴.

A livello di assetto territoriale locale, l'effetto principale dell'evento è rappresentato dalla concentrazione a Giglio Porto di presenze a causa del relitto, unito all'esistenza del cantiere. Si sono così acuite ed aggravate le criticità individuate già nel Piano Strutturale Comunale⁵ legate alla sovrapposizione non gerarchizzata delle funzioni e dei flussi nel porto e al disequilibrio di assetto territoriale tra i tre nuclei principali (Giglio Castello, Giglio Porto, Campese) e tra la costa e l'entroterra.

Gli spazi a Giglio Porto, con l'arrivo dell'alta stagione, sono costantemente congestionati da mezzi e persone con un conseguente abbassamento della "qualità degli spazi di relazione" in controtendenza rispetto agli obiettivi che il Piano Strutturale si era prefissato.

Il disastro in realtà ha acuito problematiche precedenti e fatto emergere "conflitti" e problematiche che già erano presenti. Vista la dinamicità dello scenario, trascurare questi aspetti vedendo questa fase transitoria post-naufragio come una parentesi può risultare molto rischioso.

Il periodo di presenza del relitto sarà, nelle previsioni, di non più di due anni, un tempo che può sembrare breve ma, se consideriamo la velocizzazione delle dinamiche una volta raggiunto il ritorno alla "normalità", i danni potrebbero essere moltiplicati. Inoltre, dal momento che tutti gli Enti e le Autorità pongono attenzione alle istanze del Giglio, perché non sfruttare questo come veicolo per programmare il riassetto territoriale?

To tell the truth, the limit is not that clear: for example there are more private boats anchored off the coast that may initially have been drawn by the wreck, but then often decide to stay on the island for one night or more, attracted by the natural landscape and reassured by the fact that they see no pollution of any kind. Considering the economic crisis, the tourists who come because of the event compensate for the smaller number of visitors, generating a sort of "indirect" publicity for the island, which is there for them to enjoy once they have "admired" the wreck, with its amazing historic and natural legacy⁴.

In terms of the local organization of the territory, the principal effect was the concentration of tourists at Giglio Porto because of the wreck and the site of the shipyard.

This aggravated the critical issues identified earlier in the Structural City Masterplan⁵ regarding the non-hierarchical overlay of functions and flows in the port and the imbalance in the regional organization between the three main towns (Giglio Castello, Giglio Porto, Campese) and between the coast and the mainland.

During high season, the spaces of Giglio Porto are always congested by vehicles and visitors, which lowers the "quality of the gathering spaces", a result that runs contrary to the goals set by the Structural Plan.

The disaster has actually exacerbated existing problems and brought to the surface "conflicts" and issues that had already emerged in the past.

Fig. 4. Veduta dalla strada panoramica che da Giglio Porto va verso Campese e Giglio Castello
A view from the panoramic road leading from Giglio Porto to Campese and Giglio Castello



In questa fase “mediana” gli interventi non possono essere però né strutturali né definitivi, come invece potranno essere dopo il riassetto nel medio-lungo periodo, ma nulla vieta di attivare politiche o pratiche temporanee che già vadano nella direzione indicata dal Piano Strutturale. Le proposte sono principalmente due: una legata alla terraferma e l'altra legata al mare. nell'unico obiettivo di “frenare” il disequilibrio post-disastro e indirizzare la pianificazione nel medio-lungo periodo:

- decongestionare Giglio Porto e riequilibrare l'assetto territoriale dell'Isola. Per fare questo si potrebbe prevedere un potenziamento del trasporto pubblico, magari gratuito, per i luoghi notevoli dell'isola. La grandezza dell'isola permetterebbe di rivolgere tale servizio anche ai turisti giornalieri. La concessione di licenze aggiuntive temporanee per quanto riguarda i servizi al turista e, eventualmente, anche la possibilità di installare strutture temporanee rimovibili in aree demaniali al di fuori di Giglio Porto. Praticamente nodi e reti temporanee. Inoltre le iniziative ludico-culturali andrebbero realizzate proprio in corrispondenza dei nodi periferici.
- aumentare la capacità di attracco della nautica da diporto prevedendo dei campi boe temporanei esterni al porto, in maniera da decongestionare lo specchio d'acqua di fronte a Giglio Porto e poter recuperare posti per il diporto di transito persi per il cantiere. I campi boe possono essere posizionati anche in altre zone in luoghi naturalisticamente attraenti ma comunque attrezzati per i servizi al diporto. Questo permetterà ad esempio a Campese, o Arnella e Cannelle, di regolamentare le presenze di barche che comunque ormeggiano, scaricando il porto e ridistribuendo nell'intera isola gli ormeggi. I diportisti, spesso, dopo aver transitato vicino al relitto decidono di rimanere



Fig. 5. Barca a vela nelle vicinanze del relitto
A sailboat near the wreck

Fig. 6. Traghetto in uscita dal porto
A ferryboat leaving the port

practices heading in the direction indicated by the Structural Plan cannot be implemented. There are basically two proposals, one for the mainland and one for the sea with the shared objective of “slowing down” the post-disaster disparity and orienting planning for the medium-to-long term:

- To decongest Giglio Porto and bring greater balance to the Island's regional plan. This could involve reinforcing public transportation to the island's major highlights, even making the service free of charge. The size of the island would make it possible for this service to cater to day tourists as well. The concession of additional temporary licenses for tourist services and, eventually, the possibility of installing removable temporary structures in public domain areas outside Giglio Porto. Basically, temporary nodes and networks. Furthermore, the cultural/leisure initiatives could be organized near the more distant nodes.
- To increase the docking capacity for leisure yachting by providing temporary buoy fields outside the port, in order to decongest the water in front of Giglio Porto and provide additional slips for yachts in transit that would have bypassed the marina. The buoy fields could also be positioned in other areas, in places that

Given the dynamic nature of the scenario, it could be rather risky to neglect these aspects and to consider the transitional phase following the shipwreck as a sort of parenthesis in time. The wreck is expected to remain no more than two years, which seems to be a short length of time, but if we consider that the dynamics will speed up once things get back to “normal”, the damage could be far greater. In addition all the Agencies and Authorities are now paying attention to the demands of the island of Giglio, so why not take advantage of the situation as a means to pilot change in regional planning?

In this “intermediate” phase, the interventions can be neither as structural or definitive as they might be after a medium-to-long term reorganization, but there is no reason why temporary policies or

sull'isola, generando però problemi legati all'ormeggio e allo scarico non regolamentato. Il relitto in questo caso funge solamente da attrattore "civetta", dare la possibilità di un attracco economico e sicuro, unito all'offerta naturalistico-culturale del Giglio e alla constatazione dell'assenza di effetti ambientali dovuti al disastro, può favorire la permanenza nell'isola.

La presenza del relitto è, purtroppo, imprescindibile, attendendone la rimozione occorre però non rinunciare ad uno sviluppo sostenibile e alla ricerca di un offerta di qualità per il turismo. Cercare di nascondere il relitto è impossibile, ormai l'associazione tra Giglio e Concordia, a livello mediatico, ha avuto una forza tale che non considerarla e rifiutarla può essere molto negativo. Il territorio deve dimostrare una capacità resiliente pari a quella dell'ambiente naturale e per questo soluzioni temporanee possono essere molto utili. L'isola va vista come un tutt'uno sia a livello territoriale che a livello sociale, per questo la partecipazione da parte degli attori locali e della popolazione è fondamentale perché il "dopo" sia parimenti se non migliore del "prima".

Sfruttare il richiamo mediatico non è sbagliato, basta farlo in maniera sostenibile, pianificata e condivisa, l'alternativa è subire l'evento con il rischio di una difficile "cicatizzazione" del trauma.



Fig. 6

are natural attractions but also provide yachting services. This would make it possible for Campese, or Arnella and Cannelle, to regulate the number of boats that do dock, relieving the Port and redistributing the slips throughout the island. Often the boaters decide after sailing near the wreck to stay on the island, but this generates problems of non-regulated docking and waste disposal.

The wreck in this case is simply a "decoy", so that offering the possibility of a safe and economical place to dock, factoring in the natural and cultural attractions of the Giglio and the evidence that the disaster produced no environmental damage, can encourage people to stay on the island. Unfortunately, there is nothing we can do about the wreck, though until it is removed it is important not to give up the commitment to sustainable

development and the effort to provide qualified tourist services. It is impossible to hide the wreck: the association between Giglio and Concordia on the media was so powerful that it would be simply negative to refuse to consider it or to deny it. The region must demonstrate a resiliency as strong as that of the natural environment, and for this reason temporary solutions could prove quite useful. The island must be seen as a single entity at the regional and social level, and that is why the participation of the local actors and the population is crucial, so that the "after" will be the same if not better than the "before".

It is not wrong to take advantage of the media resonance, but it is important to do so in a sustainable, planned and shared way; the alternative is to suffer the event passively, with the risk that it will leave scars' in its wake.

Bibliografia / Bibliography

Bruttomesso, Rinio. *I waterfront delle isole*. Città d'Acqua, Venezia, 2004.

Lingua, Valeria. *Arcipelago mediterraneo: i porti delle isole tra competitività globale e strategie di valorizzazione dei sistemi città/porto locali*. <http://www.planum.net>, 2011.

Aa.Vv. Quaderni n. 1, RETE. *Le crociere in città. Vantaggi ed inconvenienti del turismo crocieristico nei centri urbani*. http://www.reteonline.org/images/stories/archivos/cuadernos/rete_quaderno_01_ok.pdf, 2006.

De Luca, Giuseppe, Lingua, Valeria (a cura di). *Arcipelago mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*. Alinea, 2012.

Torbianelli, Vittorio Alberto, Frausin, Teresa. *Sviluppo delle crociere e rigenerazione urbana: quali legami possibili? Alcuni casi studio del progetto Europeo URBACT- CTUR (Cruise Traffic and Urban Regeneration)*, in *Portus e PortusPlus 2* 2011.

Note

- <http://www.arpat.toscana.it/>
- Le interviste sono state fatte ai responsabili dell'ufficio tecnico, a esercenti del porto, cittadini e portavoce di movimenti spontanei nati dopo il disastro. Il dato è stato confermato anche da responsabili delle autorità portuali ma non è stato possibile avere i dati numerici in tempo utile.
- Purtroppo fino alla fine della stagione non è possibile una esaustiva analisi dei dati relativi alle presenze sull'isola e all'andamento delle attività commerciali e ricettive.
- Il relitto è un'immagine diventata familiare dopo mesi di eco mediatico, chi va al Giglio se la aspetta e una volta vista tende a non darli più molto peso, la costa e il borgo di Giglio Porto sono invece tanto facilmente accessibili e inaspettati. Durante la mia permanenza ho notato che i turisti fotografavano e osservavano il relitto quasi esclusivamente dal traghetto, mentre una volta sulla terraferma si concentravano sul lungo mare o sulle spiagge.
- Piano Strutturale Isola del Giglio. Relazione Illustrativa Generale (Quadro Conoscitivo e Statuto)

Notes

- <http://www.arpat.toscana.it/>
- The interviews involved the directors of the technical offices, businesses in the port, citizens and spokespersons for spontaneous movements founded after the disaster. The facts were confirmed by the management of the port authority but it proved impossible to get numerical data in time.
- Unfortunately an exhaustive analysis of the data on tourism on the island and the economic results of commercial and hotel activities will not be available until the end of the season.
- The image of the wreck has become familiar after months of media attention, anyone going to the Giglio expects it and once they see it they tend not to give it much importance; the coast and the town of Giglio Porto on the other hand are quite easy to reach and unexpected. During my stay I noticed that the tourists photographed and observed the wreck almost exclusively from the ferry boat, but once they landed they concentrated on the waterfront or on the beaches.
- Piano Strutturale Isola del Giglio. Relazione Illustrativa Generale (Quadro Conoscitivo e Statuto)