

UNA PROPOSTA PER IL MIGLIORAMENTO DELLA FRUIZIONE DELLE RISORSE URBANE: LA RETE INTEGRATA PER LA SOSTA TURISTICA.

Rosa Anna LA ROCCA <sup>1</sup>

**SOMMARIO**

L'attività turistica genera impatti diretti sulla mobilità urbana soprattutto in termini di incremento sia dei livelli di inquinamento sia della congestione urbana. Le politiche orientate alla gestione della mobilità turistica in ambito urbano fanno riferimento soprattutto ad interventi restrittivi per ridurre l'accesso e il transito dei bus turistici nei centri storici.

Più raramente tali interventi si ispirano ad un disegno coordinato di gestione della mobilità turistica, integrata a funzioni di accoglienza ed orientamento dei flussi di visitatori in transito nelle città.

La proposta di realizzare una rete urbana per l'offerta di sosta turistica integrata (STI) costituisce l'obiettivo del lavoro presentato in questo articolo. Nella parte conclusiva, infatti, si tenta di evidenziare come la realizzazione di aree per la sosta turistica possa rappresentare un'occasione di riqualificazione urbana, anche attraverso la predisposizione di servizi di accoglienza e di orientamento a supporto dell'utenza turistica.

---

<sup>1</sup> Di.Pi.S.T. Università degli studi Federico II di Napoli, piazzale V. Tecchio, 80, 80125 NAPOLI, [larocca@unina.it](mailto:larocca@unina.it).

## 1 Introduzione

Lo spostamento fisico è la condizione indispensabile all'attività turistica. La durata, la motivazione e l'origine dello spostamento costituiscono le variabili rispetto alle quali il turismo viene definito e classificato. La distinzione tra turismo proprio e turismo improprio, ampiamente documentata e dibattuta in letteratura (Boyer, 1996; Innocenti, 1996), fa riferimento proprio alla tipologia e al motivo dello spostamento per individuare differenti categorie di utenza turistica ("turismi")<sup>2</sup>.

In questo lavoro, prescindendo dalle considerazioni relative all'evoluzione del fenomeno turistico approfondite in precedenti occasioni di studio (La Rocca, 2003), si considera la domanda di sosta espressa da un'utenza turistica "di massa" (gite scolastiche, gruppi organizzati, pellegrinaggi, ecc.) con l'obiettivo di individuare possibili soluzioni per migliorare l'offerta urbana. Le aree di sosta e di ricovero dei mezzi turistici potrebbero essere intese come poli di smistamento e orientamento dei flussi turistici in transito nelle città. Ciò consentirebbe da un lato di alleggerire il carico urbanistico<sup>3</sup>, dall'altro di migliorare la fruizione della città da parte dell'utenza, contribuendo in maniera positiva alla generale "esperienza turistica" (Gulotta, 2003).

In estrema sintesi, la domanda di spostamento espressa dall'utenza turistica si può riferire a due macrocategorie: lo spostamento per raggiungere la meta stabilita (il viaggio); gli spostamenti per visitare il luogo prescelto (compiere l'attività turistica). Entrambe le tipologie di spostamento sono caratterizzate da un'elevata concentrazione spazio-temporale che condiziona il funzionamento e l'organizzazione del sistema urbano o del territorio interessato. La recente riscoperta della città come meta turistica privilegiata, se da un lato ha innescato positivi meccanismi di rivitalizzazione urbana, dall'altro ha sollevato la necessità di gestire il carico aggiuntivo determinato da una nuova domanda di servizi e di strutture espressa dall'utenza turistica.

Pur nel suo ruolo decisivo nell'economia, infatti, il turismo è un generatore di impatti sul sistema ambientale (emissione di inquinanti per effetto dell'incremento di traffico veicolare; incremento della produzione di rifiuti; inquinamento acustico; consumo di risorse primarie; ecc.) e, più in generale, sulla vivibilità urbana (qualità dell'offerta di servizi, integrazione sociale, benessere e sicurezza della popolazione residente).

D'altra parte, l'equilibrio tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente è la principale sfida alla quale le città che hanno deciso di investire nell'attività turistica, forse più delle altre, sono chiamate a rispondere. La riduzione degli impatti derivanti dal trasporto turistico

---

<sup>2</sup> Il riferimento a differenti turismi è sempre più diffuso anche in ragione della specializzazione dell'offerta di servizi e della crescente domanda di qualità espressa dall'utenza turistica.

<sup>3</sup> Il carico urbanistico è una funzione complessa espressione della domanda di servizi sul sistema urbano (Papa, 2009).

sull'ambiente e sulla qualità dell'aria, ad esempio, è uno degli obiettivi principali individuato dal Tourism Sustainability Group che nel rapporto finale “*Azione per un turismo europeo più sostenibile*” fornisce indicazioni per l'abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dalla mobilità turistica in Europa (si stima che il traffico aereo generi il 50% mentre il traffico automobilistico il 41% delle emissioni di CO<sub>2</sub>). Nel rapporto, inoltre, viene evidenziata la necessità di predisporre infrastrutture e servizi per incentivare forme e modalità di trasporto turistico maggiormente compatibili con le esigenze della sostenibilità (ambientale, sociale, economica). Questione complicata e di lungo termine, se si considera che la realizzazione di simili obiettivi, oltre ad una indispensabile collaborazione tra differenti soggetti (pubblici e privati) coinvolti nella pianificazione, promozione e gestione dell'attività turistica, richiede un consistente mutamento comportamentale da parte dell'utenza.

Un coordinamento tra le differenti competenze sarebbe auspicabile per la realizzazione di un sistema integrato di accoglienza turistica (fig.1).

*Figura 1 Distribuzione delle competenze per il turismo in Italia*

	STATO	REGIONE	PROVINCIA	COMUNE
INDIRIZZO				
CONTROLLO				
PROMOZIONE				
PROGRAMMAZIONE				
GESTIONE				
ELABORAZIONE DATI				

In Italia, in materia di turismo le competenze sono suddivise tra differenti livelli. La riforma costituzionale ha rafforzato il ruolo delle Regioni, mentre le Province e i Comuni, secondo il principio di sussidiarietà e per gli ambiti territoriali di competenza, ricoprono funzione di attuazione delle politiche intersettoriali ed infrastrutturali necessarie alla qualificazione dell'offerta turistica.

La componente relativa ai servizi a supporto dell'attività turistica, infatti, esercita un ruolo rilevante all'interno del complessivo sistema di offerta (Page and Hall 2003); talvolta è proprio tale componente ad incidere sul grado di attrazione<sup>4</sup> di una città rendendola più competitiva anche rispetto a mete turistiche maggiormente “pregiate” ma meno accessibili.

<sup>4</sup> L'attrattività di un territorio o di una città è un'espressione complessa dipendente da diversi fattori (unicità e rarità del luogo; varietà dell'offerta di servizi; flessibilità nell'organizzazione dell'offerta; accessibilità alle risorse, ecc.). In riferimento all'attività turistica i fattori di attrazione fanno riferimento sia alle caratteristiche fisiche sia soprattutto agli elementi funzionali e al sistema di offerta di servizi in grado di rendere maggiormente fruibile la meta prescelta.

L'azione di pianificazione urbana (la ricerca di un ordine attraverso un piano) potrebbe concentrarsi su questa componente al fine di conseguire livelli di efficienza adeguati alle differenti domande d'uso e di fruizione della città.

In questo lavoro, si è considerato che gli spostamenti turistici costituiscono un particolare segmento della mobilità urbana e sono caratterizzati da una elevata concentrazione spazio-temporale in grado di incidere notevolmente sul funzionamento della città.

La domanda di sosta espressa dall'utenza turistica, inoltre, costituisce un punto nevralgico delle problematiche di gestione della mobilità per le città ad elevata vocazione turistica.

Le politiche e gli strumenti di gestione della mobilità in ambito urbano, infatti, raramente considerano la componente relativa alla domanda di spostamento turistico demandandone la gestione ad interventi restrittivi, talvolta occasionali. Alla predisposizione di strutture destinate all'accoglienza di mezzi turistici viene dedicata un'attenzione ancora minore.

Generalmente, la gestione della mobilità turistica viene risolta attraverso interventi restrittivi per ridurre l'accesso e il transito dei bus turistici nei centri storici. Raramente tali interventi sono parte di un disegno più ampio che integra esigenze di spostamento con necessità di orientamento ed accoglienza dei flussi di visitatori

La predisposizione di strutture adeguate dedicate allo stazionamento dei bus turistici e all'accoglienza dei visitatori, invece, consentirebbe sia una migliore gestione degli spostamenti sia un miglioramento della conoscenza e della fruizione del luogo.

Assumendo come punto di riflessione iniziale tale considerazione, attraverso una breve panoramica delle più recenti disposizioni di gestione della mobilità e della sosta urbana nelle città ad elevata vocazione turistica, si propone di individuare gli elementi che contribuirebbero alla realizzazione di una rete della sosta turistica integrata (RSTI) come occasione di convergenza tra problematiche di gestione ed obiettivi di qualità urbana.

## **2 Politiche e strumenti per la gestione della mobilità urbana**

L'offerta di sosta rappresenta uno dei parametri principali dell'accessibilità di una città e può incidere anche sul suo livello di attrazione. La disponibilità di strutture per la sosta costituisce, di fatto, una componente importante del sistema dell'offerta urbana a fini turistici ed è una delle maggiori problematiche di gestione della mobilità per le città ad elevata vocazione turistica. Ciononostante, la predisposizione di misure adeguate all'accoglienza e all'orientamento dei mezzi turistici occupa un ruolo alquanto marginale nelle attuali politiche della mobilità urbana.

In realtà, la progettazione di aree da destinare alla sosta in ambito urbano è un'azione complessa che coinvolge operatori pubblici e privati e che deve essere integrata con un sistema di regole fissate, tese sia all'abbattimento dei livelli di congestione veicolare sia all'integrazione di forme di mobilità maggiormente sostenibili.

In Italia, il sistema di regole viene definito nell'ambito di specifici strumenti di pianificazione settoriale che, solo di recente, sono ispirati ad una visione innovativa che considera l'integrazione tra la pianificazione del sistema della mobilità e la pianificazione urbana e territoriale.

La maturazione di questo radicale mutamento nell'approccio alle problematiche della mobilità e alle esigenze della pianificazione urbana e territoriale, di fatto, ha ancora qualche difficoltà di applicazione nelle pratiche urbanistiche, sostanzialmente per la carenza di un reale coordinamento tra politiche di governo del territorio e pianificazione del sistema di trasporto (fig. 2). Tale difficoltà è ancora più evidente se riferita alla attività turistica, caratterizzata da un'elevata trasversalità e dalla disparità tra soggetti istituzionali distinti tra obiettivi di sviluppo ed esigenze di governo (fig. 1).

*Figura 2 Pianificazione della mobilità e governo del territorio: interazione tra strumenti*

LIVELLO	STRUMENTO	OBIETTIVI	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANA
NAZIONALE	Piano Generale dei Trasporti	<ul style="list-style-type: none"> <li>definire una strategia comune per la politica dei trasporti italiana;</li> <li>coordinare le competenze e l'attuazione degli interventi fra i diversi livelli di governo.</li> </ul>	
REGIONALE	Piano Regionale dei Trasporti	<ul style="list-style-type: none"> <li>definire un piano dei servizi integrati di trasporto;</li> <li>individuare le nuove infrastrutture di trasporto necessarie.</li> </ul>	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PROVINCIALE/COMUNALE	Piano Urbano della Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>definire strategie di lungo medio termine finalizzate al ridisegno dell'offerta di trasporto tra uno o più territori comunali.</li> </ul>	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
COMUNALE	Piano Urbano del Traffico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definire un insieme coordinato di interventi per il miglioramento, nell'area urbana, delle condizioni della circolazione stradale, dei pedoni, dei veicoli privati e dei mezzi pubblici.</li> </ul>	Piano Urbanistico Comunale
	Programma Urbano dei Parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Razionalizzazione dell'offerta di sosta urbana;</li> <li>soddisfare la domanda di parcheggio senza incidere sulla qualità ambientale.</li> </ul>	

Sistema urbano e sistema della mobilità (inteso come insieme di spostamenti che avvengono nella città per svolgere determinate attività) sono parte di un unico sistema integrato: la variazione degli elementi di un sistema provoca la variazione dell'altro in una relazione biunivoca. Nonostante l'evidente interrelazione tra il sistema di trasporto e l'evoluzione del sistema urbano, nella pratica la pianificazione dei trasporti e la pianificazione urbanistica seguono spesso due strade distinte (Papa, 2009, pag. 375).

A livello comunale, il principale strumento di governo della mobilità urbana è rappresentato dal Piano Urbano del Traffico (PUT)<sup>5</sup> finalizzato al miglioramento delle condizioni di spostamento delle persone, alla sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico

<sup>5</sup> I riferimenti normativi relativi al PUT sono il D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285. l'art. 36 del Codice della Strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 e le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, del 24 giugno 1995

ed atmosferico e al risparmio energetico. L'obbligo di adozione di tale strumento è relativo ai comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti. Tale obbligo è esteso ai comuni con popolazione inferiore, interessati da una particolare affluenza turistica, pur se concentrata in specifici periodi dell'anno. L'estensione dell'obbligo riguarda anche le città interessate da rilevanti fenomeni di pendolarismo.

L'offerta di strutture per la sosta in ambito urbano, invece, è regolamentata dal Programma Urbano dei Parcheggi (L.122/1989) che ha introdotto la possibilità, per le città sottoposte all'obbligo di redazione del programma, di usufruire dei finanziamenti stanziati dalla legge.

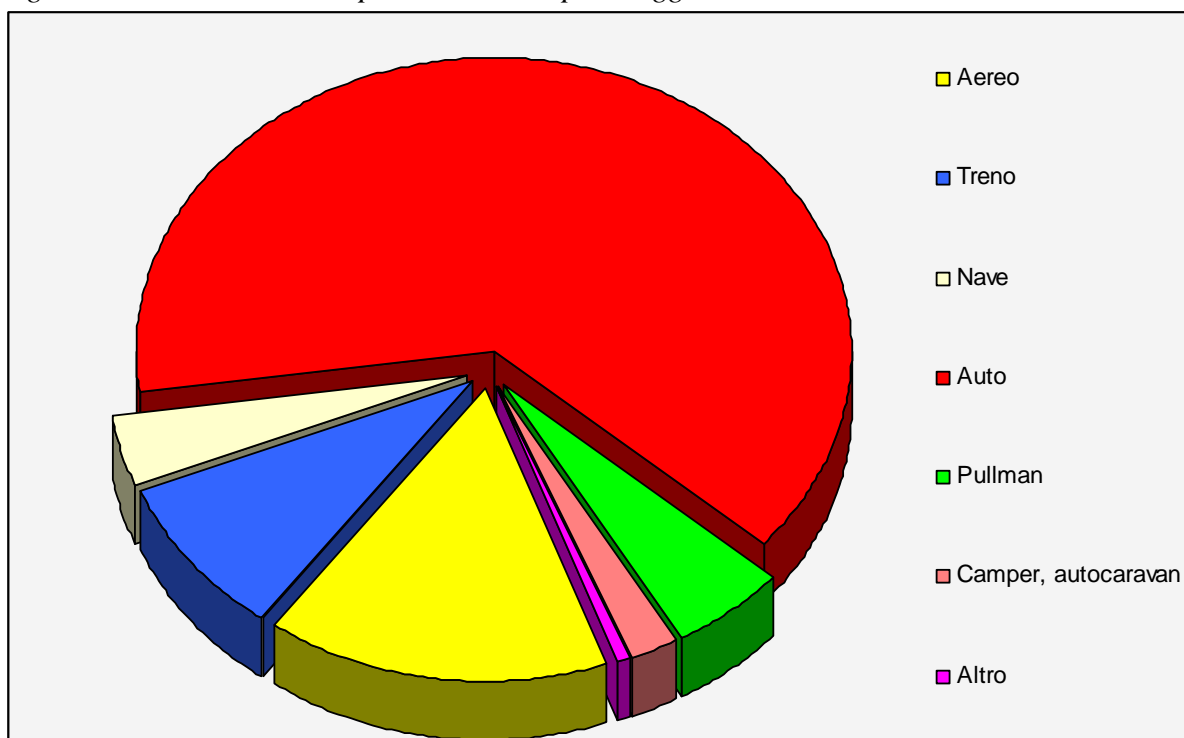
All'interno di tali strumenti, le disposizioni in materia di mobilità turistica variano in ragione dell'incidenza dell'attività turistica sul funzionamento della città.

È innegabile che la concentrazione di flussi turistici di massa generi condizioni di stress per il funzionamento della città con effetti diretti sul sistema dei servizi e sul traffico urbano.

È altrettanto evidente che la minimizzazione di tali impatti necessiti di adeguate misure di governo finalizzate all'ottimizzazione del funzionamento della città e al ripristino delle condizioni di vivibilità sia per i residenti che per i visitatori.

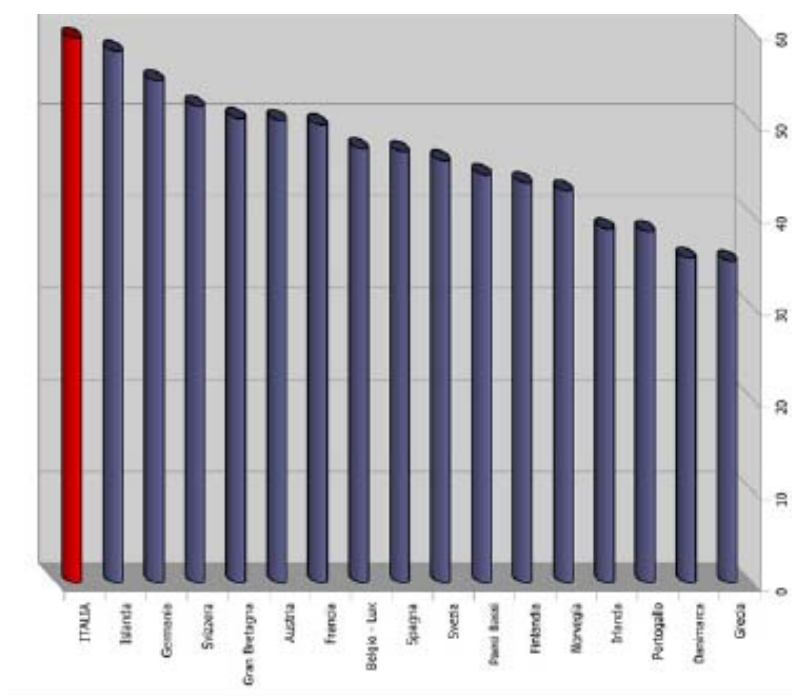
La mobilità turistica di medio raggio, attivata per effetto di particolari eventi o in occasione delle principali festività nazionali, predilige per gli spostamenti l'utilizzo della vettura privata o del bus turistico e richiede l'attivazione di adeguate politiche per l'accoglienza e il ricovero di tali mezzi (fig. 3).

*Figura 3      Mezzo di trasporto utilizzato per viaggi. Istat 2009*



Le politiche per la gestione e l'organizzazione della sosta dei mezzi turistici in ambito urbano non si discostano dall'approccio generale affermatosi nell'ultimo trentennio in Italia, basato sulla necessità di alleggerire le aree urbane ad elevata concentrazione di attività impedendo l'accesso al traffico veicolare. Generalmente, nelle città turistiche tali aree coincidono con il centro storico dove si concentrano elementi di particolare pregio, oltre alle principali funzioni urbane. Nonostante le limitazioni e l'attuale tendenza nelle politiche di gestione della mobilità verso l'utilizzo del trasporto pubblico in alternativa al trasporto privato, il tasso di motorizzazione in Italia si attesta su valori elevati rispetto alla media europea (fig. 4). Cresce, così, anche la disparità tra domanda di sosta e disponibilità di spazi su suolo pubblico (fig. 5).

*Figura 4 Tasso di motorizzazione nei principali paesi europei, ACI 2009.*



*Figura 5 Tasso di motorizzazione e offerta di sosta su strada nei capoluoghi di provincia. Istat 2000-2007.*

anni	n. comuni con PUT adottato	tasso di motorizzazione (autovetture per 1000 ab)	% di stalli di sosta a pagamento su strada (per 100 ab)
2000	65	609,2	1,9
2001	70	626,9	2
2002	76	638,4	2,3
2003	77	642,4	2,5
2004	78	613,1	2,6
2005	82	615,6	2,7
2006	83	617,3	2,8
2007	86	620,9	3

Il ricorso alla tariffazione per la sosta su suolo pubblico viene indicata come una delle principali soluzioni, per immediatezza ed applicabilità del provvedimento, per disincentivare l'uso dell'auto privata a prescindere dal motivo dello spostamento. La sosta a tariffa oraria differenziata penalizza soprattutto la sosta di lunga durata ma non impedisce la circolazione di veicoli all'interno dell'area.

La più recente politica del *road pricing*, pur basata sull'introduzione di un pedaggio, introduce un concetto sostanzialmente differente definendo una tariffa di ingresso all'area urbana interessata, in aggiunta al prezzo da pagare per le esigenze di sosta.

Alla base del provvedimento vi è l'ampliamento del principio "chi inquina paga", introdotto a livello comunitario nel 2004, al fine di istituire un regime di responsabilità ambientale (Meli, 1996).

L'applicazione della *Congestion Charging* per l'accesso al centro di Londra è considerato uno dei casi di maggior successo, a dispetto delle polemiche che pure tale provvedimento ha suscitato. Introdotta nel 2003 con un iniziale ticket di accesso di circa 5 sterline al giorno (il prezzo attuale è di circa 8 sterline), nel 2007 l'area interessata dal provvedimento (*Central London*) è stata ampliata verso ovest (*West London*) comprendendo le aree di Chelsea e di Kensington che attraggono un numero consistente di visitatori al giorno (circa 14.7 milioni di visite, london tourism statistics 2009). Le cifre relative al numero di visitatori nella West London evidenziano che il provvedimento non ha inciso negativamente sul livello di attrazione dell'area interessata (*Transport of London* rapporto sul monitoraggio degli impatti sul contesto urbano).

La città di Oslo ha anticipato l'esempio londinese di almeno un decennio, con l'istituzione di un *Toll Ring* i cui introiti sono stati utilizzati per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità. Il *Toll Ring System* è composto da 19 stazioni collocate a distanze comprese tra i 3 e i 7 chilometri dal centro urbano sulle principali arterie di accesso.

Il costo relativamente contenuto del pedaggio (2 euro/giorno) non ha influito in maniera consistente sulla riduzione del traffico registrato nei varchi di accesso (dal 2% al 5% del traffico totale registrato nel 2007), ma ha consentito la realizzazione di interventi per il miglioramento della rete stradale e delle infrastrutture di trasporto pubblico.

In Italia, a Milano è stata istituita già da due anni (2 gennaio 2008) la *Ecopass Area* (coincidente con l'Area dei Bastioni) sottoposta ad un pedaggio proporzionale alla classe inquinante del mezzo di trasporto. L'area interessata è delimitata da 43 varchi elettronici che attraverso telecamere rilevano il passaggio dei veicoli in ingresso e trasmettono il dato ad un elaboratore remoto che emette il valore del ticket e verifica la disponibilità del credito sulla apposita card preventivamente acquistata dall'utente.

Nel report sul monitoraggio degli effetti dell'*Ecopass*, a cura del Comune di Milano, si rileva che nel primo anno di applicazione del provvedimento si è registrato un decremento del traffico veicolare sia all'interno che all'esterno dell'area Ecopass (-4.4% rispetto al periodo



precedente all'Ecopass; -3.4% sul totale del traffico registrato nel 2007) a favore di un miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma in relazione sia alla frequenza, sia al numero di vettori circolanti (+16%).

Se, l'introduzione di una tariffa di accesso estesa a tutta l'utenza urbana in Italia è relativamente di recente istituzione, il pagamento di un ticket di ingresso alla città per l'utenza turistica è un provvedimento adottato già da un decennio che ha rapidamente interessato la maggior parte dei comuni turistici italiani.

Pur essendo in vigore in tutte le principali città turistiche europee, il provvedimento è ampiamente avversato dagli operatori di settore che lo interpretano come un'azione ostacolante dello sviluppo turistico piuttosto che una misura a favore di forme maggiormente sostenibili di trasporto collettivo. In realtà, In Italia, già agli inizi del Novecento, la legislazione fiscale aveva previsto l'introduzione di un tributo di soggiorno per i turisti<sup>6</sup> destinato a contribuire ai costi da sostenere per lo sviluppo della stazione balneare o climatica ospitante. Istituzionalizzata negli anni Trenta, l'imposta di soggiorno è stata definitivamente abolita nel 1989.

La proposta, avanzata nel 2007, di ripristinare la tassa di soggiorno (da 2 a 5 euro in ragione della dimensione del comune turistico) ha avuto vita breve ed è stata abolita a favore del fondo per la mobilità sostenibile nei comuni turistici. Per far fronte all'attuale crisi economica la tassa di soggiorno rispunta tra le indicazioni della manovra finanziaria (2010).

Il riferimento all'imposta sul soggiorno turistico fa riflettere sul fatto che per quanto riconosciuto come fattore di sviluppo economico, il turismo genera un aggravio di carico per l'uso seppur momentaneo di strutture e servizi al quale sinora si è risposto attraverso l'istituzione di tributi più o meno onerosi in ragione sia delle caratteristiche (qualità) del sistema urbano o territoriale di riferimento (unicità, pregio, rarità) sia della stima del consumo turistico. Tale logica che, in qualche modo, vede contrapposti obiettivi di sviluppo a logiche di governo ha informato la gran parte dei provvedimenti in materia di mobilità turistica in ambito urbano. Gli interventi finalizzati alla riduzione degli impatti sulla congestione urbana generati dall'utenza turistica fanno riferimento a due provvedimenti prevalenti:

- definizione di ZTL per bus turistici sul territorio urbano;
- istituzione di un pass per mezzi turistici per consentire l'accesso e/o il transito nelle ZTL appositamente definite.

Generalmente, contenuti nell'ambito dei PUT comunali, tali provvedimenti si concentrano sulla regolamentazione della circolazione e del transito dei bus turistici, limitandosi ad individuare all'interno del territorio urbano i "punti di approdo" in prossimità delle aree di

---

<sup>6</sup> Il tributo era applicato nelle stazioni di soggiorno, cura e turismo, oltre che nelle località climatiche, balneari e termali o comunque di interesse turistico, individuate da un decreto del Ministero dell'Interno ed interessava chi soggiornasse in maniera temporanea presso strutture ricettive o in case e alloggi di vacanza per un periodo superiore a cinque giorni.

attrazione per consentire il carico e lo scarico dei passeggeri in un tempo ristretto che varia dai 10 ai 20 minuti.

Gli esempi più recenti riguardano l'individuazione di aree da destinare a due tipologie di sosta differenziate in ragione della permanenza del mezzo nel luogo della visita.

La città di Palermo, ad esempio, ha approvato un piano per la sosta dei bus turistici che individua 14 aree da destinare alla fermata o alla sosta dei bus turistici.

A Roma, il piano per i bus turistici approvato nel gennaio del 2010 ha di fatto incrementato del 150% l'offerta di sosta disponibile, prevedendo in particolare tre modalità differenti:

- aree di parcheggio per sosta breve ubicate in zone centrali dove è consentita la sosta a pagamento per un massimo di un'ora;
- aree di parcheggio di scambio localizzati lungo il circuito del Grande Raccordo Anulare;
- aree di parcheggio in prossimità, localizzati a ridosso di aree centrali di attrazione.

L'utilizzo delle aree di sosta è sottoposto all'obbligo di registrazione (check-point) e al pagamento di un ticket di accesso. L'aspetto maggiormente innovativo del nuovo piano per bus turistici riguarda le misure anti inquinamento che prevedono il progressivo impedimento all'accesso nelle ZTL di bus altamente inquinanti e, per inverso, incentivi e sconti per ecopullman (fino al 50% per i bus a metano, GPL o elettrici).

A Venezia, la circolazione dei bus turistici è regolamentata dall'istituzione di una ZTL BUS alla quale è possibile accedere previo pagamento di un pass dal costo differenziato in ragione della destinazione finale. Lo stazionamento dei mezzi è distribuito su tre aree (gestite da società private) esterne al centro collegate mediante linee di trasporto locale. Tra gli altri interventi, il PUM del Comune di Venezia approvato nell'agosto del 2008 ha previsto la realizzazione di un *people mover*, che consente il collegamento tra piazzale Roma e l'isola del Tronchetto.

A Firenze, la circolazione e la sosta dei bus turistici è disciplinata dal sistema BussPass indicato nell'ambito del Piano Urbano del Traffico come strumento di tutela dell'ambiente e razionalizzazione del traffico urbano. Il sistema BusPass Tourist Ecoprogram istituisce la prenotazione obbligatoria e il versamento di una tariffa di accesso pagabile presso specifici check point localizzati sulle direzioni di accesso alla città.

Tra i casi italiani, la città di Bologna si distingue per la realizzazione di un Terminal di accoglienza dei bus turistici localizzato nella Autostazione di Bologna. Realizzata per rispondere alle esigenze di collegamento e di mobilità urbana, l'Autostazione rappresenta di fatto un polo di erogazione di servizi a supporto anche dell'utenza turistica integrando al suo interno funzioni di orientamento (informazioni, guida turistica) con un'offerta di servizi di supporto (negozi, punti di ristoro, sicurezza; credito; servizi alla persona).

Sebbene non specificatamente predisposta a rispondere alle esigenze espresse dall'utenza turistica, la struttura bolognese rappresenta ad oggi uno dei pochi esempi di integrazione tra funzioni di accoglienza e necessità di ricovero dei bus turistici.

Se, infatti, la maggior parte dei provvedimenti adottati per regolamentare la mobilità turistica sono accomunati dalla scelta/obbligo di impedire o sottoporre a pagamento il transito nella parte storica delle città, sono rari gli esempi che prevedono la definizione di una rete di aree per la sosta dedicate a questa particolare tipologia di spostamento.

Raramente le politiche della sosta dedicate al ricovero dei mezzi turistici si integrano con le misure di moderazione del traffico veicolare, limitandosi all'indicazione delle aree urbane nelle quali è consentita la sosta per il tempo necessario ad una visita di breve durata (meno di 24 ore). Tali aree spesso sono caratterizzate da una carenza di servizi di supporto dedicati ad esempio alla cura del mezzo o del conducente e si configurano come luoghi di insicurezza urbana.

La città di Napoli, ad esempio, pur disponendo di un Programma Urbano dei Parcheggi, approvato nel 1998, che ha previsto in fase di elaborazione la realizzazione di specifiche aree da destinare alla sosta turistica (9% dell'offerta di sosta totale progettata) non ha ancora operato scelte decisive in tale direzione. La sosta dei mezzi turistici è consentita lungo assi urbani di collegamento previo pagamento di un ticket giornaliero, mentre l'accesso alla città storica viene consentito attraverso l'individuazione di aree di sosta breve per consentire il carico/scarico dei visitatori.

La progettazione di apposite aree di parcheggio turistiche comunque solleva alcune problematiche relative alla necessità di dover rispondere ad esigenze e bisogni espressi da una particolare tipologia di utenza (quella turistica appunto) composta spesso da soggetti socialmente “deboli” (anziani, bambini, donne in attesa, ecc.) e dunque necessita di una particolare attenzione nella scelta localizzativa, ma soprattutto esige la convergenza tra esigenze di tutela del patrimonio urbano e obiettivi di sviluppo.

La risposta propositiva a tali problematiche potrebbe venire dalla realizzazione di una rete di aree della sosta integrata con funzioni turistiche di accoglienza e di orientamento connessa alle principali direzioni di accesso alla città.

### **3 Qualità dell'offerta urbana: la rete della sosta turistica integrata**

Il turismo è un'attività prevalentemente economica ma la gestione e il governo di tale attività interessa l'ambito delle politiche territoriali e urbane.

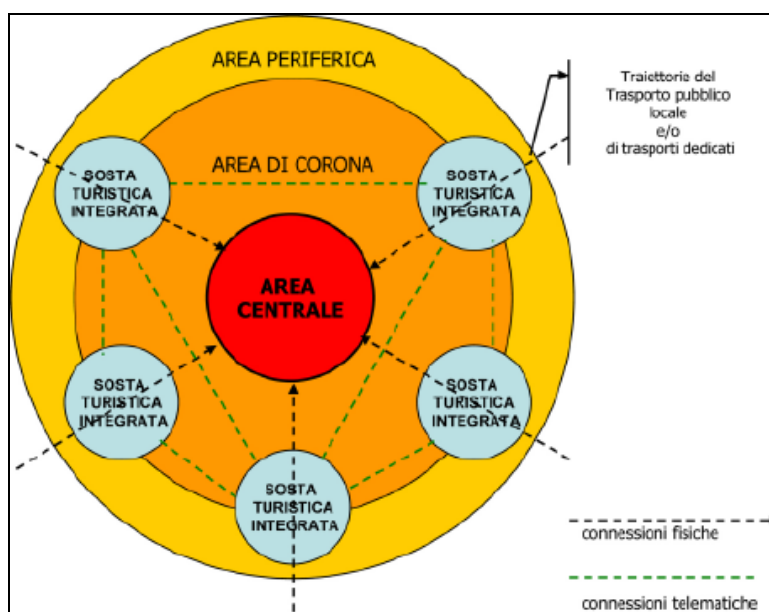
La mobilità turistica incide in maniera sostanziale sul funzionamento e sull'organizzazione della città chiamata a rispondere alle esigenze di un carico aggiuntivo al suo uso quotidiano. Si è visto come la problematica relativa alla gestione della mobilità turistica in ambito urbano venga affrontata attraverso interventi restrittivi che seppur tesi alla salvaguardia delle aree urbane particolarmente sensibili e pregiate non migliorano né il funzionamento né la qualità dell'offerta urbana. In particolare, si è visto come generalmente le misure di moderazione della circolazione dei bus turistici necessarie per la riduzione degli impatti sull'inquinamento

dell'aria, raramente si integrano con la predisposizione di interventi per consentire il ricovero e lo stazionamento dei mezzi turistici.

La consapevolezza che alla carenza nell'azione di governo del fenomeno turistico corrisponda un'amplificazione degli effetti negativi sul sistema urbano dovrebbe spingere verso un approccio integrato capace di coniugare le aspettative di sviluppo con le esigenze di vivibilità urbana.

La progettazione di una rete della sosta turistica integrata (RSTI) potrebbe rappresentare una opportunità di soluzione alle problematiche della congestione urbana per le città interessate da flussi turistici consentendo al contempo un miglioramento sia nella qualità dell'offerta di servizi urbani sia nelle condizioni di fruizione della città (fig. 6).

*Figura 6 Schema della distribuzione delle aree per la sosta integrata*



Le aree per la sosta turistica integrata si configurano come poli di servizi specializzati all'accoglienza e all'orientamento dei flussi turistici verso i punti di attrazione presenti sul territorio.

Le aree della sosta integrata possono essere localizzate lungo i principali assi di accesso all'area centrale, che, come si è detto, rappresenta il principale polo attrattivo per l'utenza turistica. Gli spostamenti verso le aree di attrazione dovrebbero essere garantiti da appositi sistemi di collegamento. Può essere verificata la possibilità di integrazione con le linee di trasporto pubblico locale soprattutto con quelle su ferro (metropolitane, tram, funicolari, ecc.). Le connessioni telematiche tra le differenti aree della rete di sosta turistica consentono di conoscere in tempo reale la disponibilità di posti e il livello di efficienza dei collegamenti con l'area centrale.

All'interno di ciascun area di sosta dovrebbe essere attivo un sistema telematico di prenotazione ai principali poli di attrazione presenti sul territorio urbano.

In particolare, per essere efficiente la rete della sosta turistica integrata dovrebbe prevedere l'offerta di due principali tipologie di servizi:

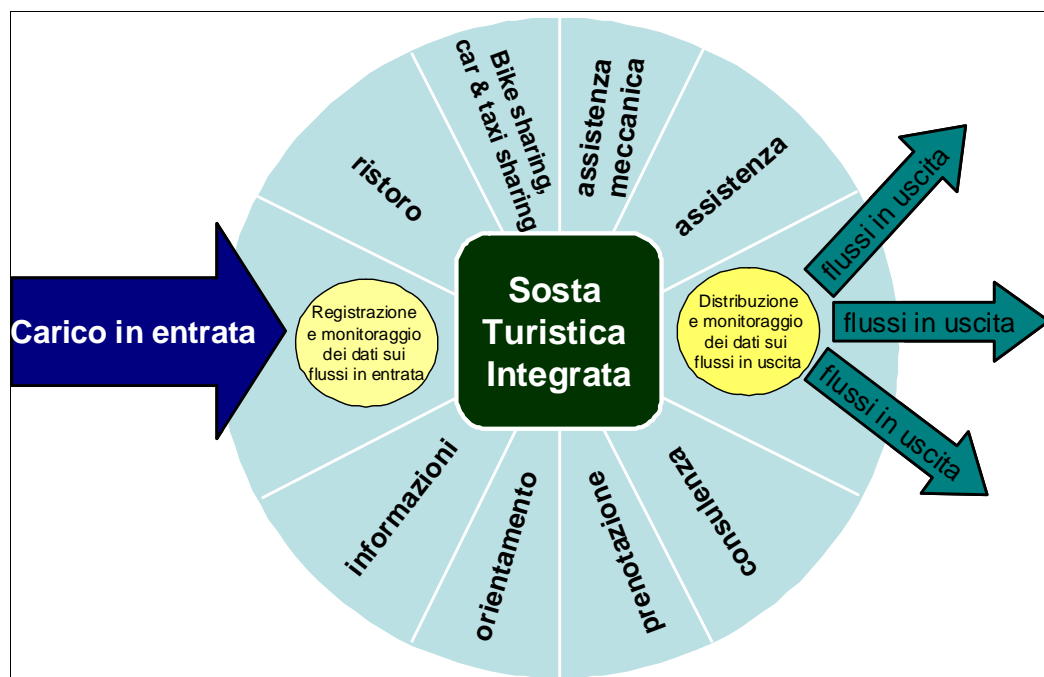
- di supporto al mezzo;
- di accoglienza e di orientamento all'utenza turistica.

Se la prima tipologia potrebbe garantire un miglioramento delle condizioni di sicurezza; la seconda tipologia consentirebbe di ottimizzare i tempi e le modalità di visita in ragione delle differenti tipologie di utenza.

I servizi di accoglienza e di orientamento per l'utenza turistica dovrebbero fare riferimento ad attività di (fig.7):

- ristorazione;
- accoglienza conducente autobus;
- distribuzione di informazioni dettagliate e progettazione di percorsi di visita;
- prenotazione e accompagnamento;
- servizi alla persona.

*Figura 7 Distribuzione del carico “filtrato” dalle aree di sosta turistica integrata.*



Le aree della rete della sosta turistica integrata individuano sul territorio dei punti di erogazione di servizi di supporto all'utenza turistica consentendo al contempo il monitoraggio dei flussi in entrata e la distribuzione dei flussi di visitatori attraverso opportuni collegamenti di accesso alle aree di attrazione turistica presenti sul territorio.

Le aree per la sosta turistica integrata dovrebbero essere localizzate in zone esterne al centro urbano escluso dalla circolazione veicolare.

L'accesso alle aree di attrazione turistica dovrebbe essere garantito attraverso:

- l'istituzione di collegamenti dedicati attrezzati con appositi sistemi di informazione che potrebbero preparare alla visita consentendo ai visitatori una migliore conoscenza del luogo;

- l’offerta di modalità di trasporto alternative (bike sharing) che consentirebbero una maggiore libertà nella pianificazione degli spostamenti;
- l’istituzione di percorsi pedonali e/o ciclistici attrezzati e integrati con servizi di informazione sulle principali attrazioni turistiche presenti nel luogo.

Il ticket di accesso alle aree di sosta turistica integrata dovrebbe essere proporzionato alla disponibilità dei servizi offerti, alla durata della sosta e alla categoria del mezzo utilizzato. In linea con le attuali tendenze di promozione dell’offerta turistica, potrebbero essere previsti particolari incentivi per specifiche tipologie di utenza (scolaresche, anziani, famiglie, giovani, ecc.) integrando l’offerta di sosta con le modalità di visita (visit card; mobility card, ecc.).

Condizione indispensabile alla realizzazione di una simile offerta di servizi specifici e dedicati è l’armonizzazione tra agenti, pubblici e privati, coinvolti nella gestione e nella promozione dell’attività turistica.

La predisposizione di aree di sosta turistica integrata deve essere necessariamente supportata anche dalla definizione di criteri per la progettazione delle strutture.

Tali aree, infatti, se sottoposte ad attente misure progettuali coerenti con la crescente domanda di sostenibilità anche nell’uso di materiali e fonti energetiche alternative potrebbero individuare sul territorio dei poli di erogazione di servizi di eccellenza.

#### **4 Bibliografia**

ACI (2007) Il parco veicolare in Italia, [www.aci.it](http://www.aci.it)

Aipark (2007) Indagine Nazionale della sosta, Traffic Technology and parking n. 39

Boyer M. (1996) *L’invention du tourisme*, Gallimard, Paris.

Costa P., Manente M., Van Der Borg, J., (1993), *Traditional Tourism Cities: Problems And Perspectives*, quaderni Ciset, n. 1.1/93.

Gulotta G. (2003) *Psicologia turistica*, Giuffrè, Milano.

Innocenti P. (1996) *Geografia del turismo*, La Nuova Italia scientifica, Roma.

Meli M. (1996) *Il principio comunitario "chi inquina paga"*, Giuffrè, Milano

La Rocca R. (2003) *Turismo, turismi e città*, Collana Di.Pi.S.T. n. 2, Università degli Studi di Napoli Federico II, Giannini Editore, Napoli.

Page SJ and Hall MC(2003) *Managing Urban Tourism*, Pearson Education Limited, London.

Papa R. (2009) ed. *Il governo delle trasformazioni territoriali*, Franco Angeli/Urbanistica, Milano.

UNWTO – OMT – IOHBT *Tourism Highlights 2008*, available at <http://www.unwto.org>

Tourism Sustainability Group (2007) *Action For More Sustainable European Tourism*, final report.

## Abstract

This article deals with management of tourism mobility particularly referred to urban parking area for tourist buses and cars.

This work aim at proposing the realization of an integrated tourist parking network connected with urban supply of services and facilities dedicated to tourist customers. This purpose bases on some general considerations. First of all the awareness that tourism generates direct impacts on urban mobility increasing both the levels of pollution and urban congestion. Secondary the need to integrate management exigencies with objectives of development to maximize positive effects of tourist activity. Parking policies represent an important knot in the mobility planning process and they could have a central role in reducing urban pollution levels. Normally this target is obtained by the introduction of tolls to reach the central area of the city both to discourage car use and to safeguard the more sensitive part of the city. Inner city, in fact, is characterized by a high concentration of urban functions and elements of tourist attraction too.

As regard Italian situation, the mobility management at urban level is regulated by Urban Traffic Plan that defines the rules to improve urban traffic, to reduce pollution and to ensure good levels of road safety. Urban Parking Program, instead, is aimed at offering possibility to realize parking infrastructures within the city. This plan has been introduced by law (122/1989) and it referred to different typologies of parking areas. Within this plans, tourist parking areas have a marginal role even though tourist activity is affecting more and more urban policies. In Italian tourist city the actions aimed at regulating urban tourist mobility especially refer to:

- establishment of Limited Traffic Zone for tourist buses whose access is permitted against payment of a “tourist bus ticket”;
- identification of mooring points for setting down and picking up visitors.

Rarely, parking policies refer to individuation of urban zones specifically dedicated to tourist bus parking also in tourist cities. This underlines a lack of integrated planning and policies aimed at optimizing urban supply to reduce the congestion caused by tourist flows. Parking facilities should be built in order to avoid urban congestion problem due to tourist charge. These specific parking areas should be located outside the inner city whose connection should be ensured though:

- ecologic tourist shuttle also equipped to give information about visit modalities and tourist attractions;
- bike sharing or other sustainable transport modality allowing flexibility in scheduling visit especially for some specific tourist users (i.e. young people, families, students, etc.);
- taxi sharing allowing to reach rapidly central zones especially for business tourist;
- design of equipped pedestrian and cycling routes to get information or other kind of support services aimed to optimize the visit.

Special incentives could be provided for some specific tourist typologies (i.e. students, seniors, families, young people).