



Politiche della sosta nelle città turistiche

Rosa Anna La Rocca

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: larocca@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Mobilità urbana e flussi turistici

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, fa riferimento proprio alla tipologia e al motivo dello spostamento per individuare differenti categorie di utenza ed eventualmente orientare l'offerta o costruire nuovi specifici "pacchetti" in grado di soddisfare un numero sempre più differenziato di "turismi".

Quale che sia la definizione o la distinzione tra tipologie turistiche è innegabile che vi sia una stretta connessione tra turismo e trasporti.

La crescita e l'evoluzione del turismo è stata profondamente condizionata dallo sviluppo del sistema di trasporti: è noto, infatti, che il trasporto ferroviario e successivamente quello aereo hanno contribuito in maniera determinante alla sua crescita e alla sua diffusione come fenomeno "di massa", in un arco temporale relativamente ristretto.

Una buona disponibilità di servizi di trasporto, inoltre, incide notevolmente sulla scelta di una meta rispetto all'altra in termini di accessibilità, ovvero rispetto alle possibilità di essere raggiunta e di essere visitata.

La domanda di spostamento espressa dall'utenza turistica, infatti, può essere riferita a due macro categorie. La prima fa riferimento allo spostamento compiuto per raggiungere, dal luogo di residenza, la meta stabilita.

La seconda si riferisce agli spostamenti necessari per visitare il luogo prescelto, ovvero per 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.

TeMA
01.09

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 1 - marzo 2009 pagg. 39-48

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Parking Policies in Tourist Cities

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

This work aims at proposing the realization of an integrated tourist parking network connected with urban supply of services and facilities dedicated to tourist customers. This purpose is based 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. Secondly 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 regards the 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 refers to different typologies of parking areas. Within this plan, tourist parking areas have a marginal role even though tourist activity is affecting more and more urban policies. In Italian tourist cities 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 problems due to tourist charges. These specific parking areas should be located outside the inner city whose connection should be ensured through:

- 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 visits especially for some specific tourist users (i.e. young people, families, students, etc.);
- taxi sharing allowing to reach rapidly central zones especially for business tourists;
- 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).

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, il turismo è inevitabilmente generatore di impatti negativi 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).

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. L'impegno per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità anche in riferimento allo sviluppo dell'attività turistica è da tempo intrapreso anche a livello europeo, attraverso la produzione di documenti e di codici comportamentali finalizzati sia alla realizzazione di politiche pubbliche integrate (convergenza di obiettivi tra differenti soggetti interessati) sia alla sensibilizzazione dell'utenza turistica (rispetto delle esigenze delle comunità locali; contenimento dei consumi; ottimizzazione degli spostamenti).

La riduzione degli impatti derivanti dal trasporto turistico sull'ambiente e sulla qualità dell'aria è uno degli obiettivi chiave individuato dal Tourism Sustainability Group che nel rapporto finale "Azione per un turismo europeo più sostenibile" indica le azioni necessarie all'abbattimento delle emissioni di CO₂ generate dalla mobilità turistica in Europa (si stima che il traffico aereo generi il 50% mentre il traffico

automobilistico il 41% delle emissioni di CO₂). La necessità di predisporre infrastrutture e servizi finalizzati ad incentivare forme e modalità di trasporto turistico maggiormente compatibili con le esigenze della sostenibilità (ambientale, sociale, economica) viene indicata come una delle possibili azioni da intraprendere.

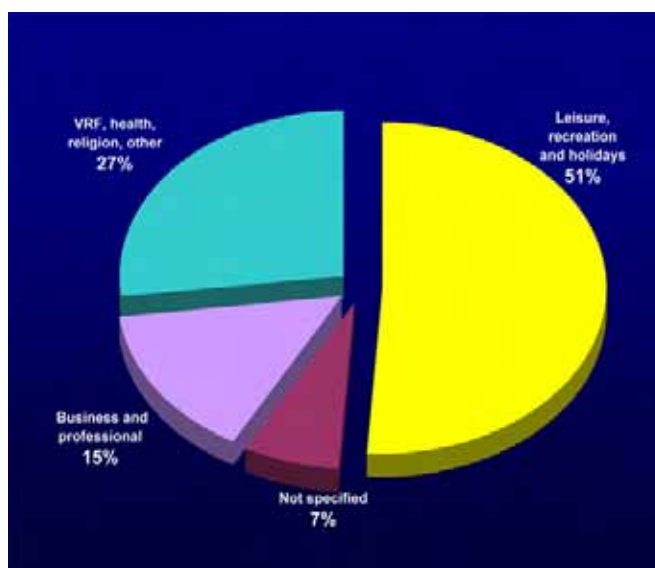
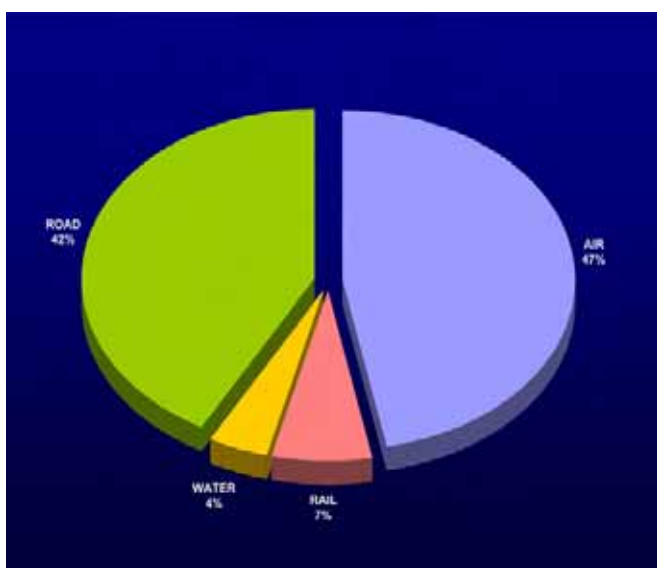
Questione complicata e di lungo termine se si considera che la realizzazione di simili obiettivi oltre ad una indispensabile collaborazione tra differenti soggetti (pubblici e privati) coinvolti nella pianificazione, promozione e gestione dell'attività turistica richiede un consistente mutamento comportamentale da parte dell'utenza.

Se, infatti, in relazione alla domanda turistica i dati relativi alla modalità di spostamento maggiormente utilizzata evidenziano una netta prevalenza della mobilità su gomma e di quella aerea rispetto alle altre modalità di trasporto, sul versante dell'offerta, almeno per quel che concerne l'Italia, la relazione tra soggetti pubblici preposti alla gestione dei flussi turistici e operatori privati è spesso conflittuale.

Un coordinamento tra le differenti competenze, invece, sarebbe auspicabile per la realizzazione di un sistema integrato di accoglienza 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 di una città rendendola più competitiva anche rispetto a mete turistiche maggiormente "pregiate" ma meno accessibili.

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



Dai dati di World Tourism Organization risulta che gli spostamenti turistici prevalenti si verificano per motivi di vacanza e tempo libero e che le modalità di trasporto su gomma ed aerea sono nettamente prevalenti rispetto alle altre.

	STATO	REGIONE	PROVINCIA	COMUNE
INDIRIZZO	■	■	■	
CONTROLLO	■	■		
PROMOZIONE DELL'IMMAGINE ALL'ESTERO		■		
PROMOZIONE DI STL TERRITORIALI			■	■
VIGILANZA SU SOGGETTI OPERANTI NEL SETTORE	■	■		
PROGRAMMAZIONE ATTIVITÀ CONNESSE ALLO SVILUPPO TERRITORIALE		■	■	■
GESTIONE DI SERVIZI DI ACCOGLIENZA			■	■
PROGETTAZIONE/PROGRAMMAZIONE DI AZIONI DI SVILUPPO				■
STATISTICHE ED ELABORAZIONE DATI		■	■	■

In Italia, in materia di turismo le competenze sono suddivise tra differenti livelli. La riforma costituzionale ha rafforzato il ruolo delle Regioni; 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.

Gli spostamenti turistici rappresentano un particolare segmento della mobilità urbana e sono caratterizzati da una elevata concentrazione spazio-temporale in grado di incidere notevolmente sul funzionamento della città.

Le politiche e gli strumenti di gestione della mobilità in ambito urbano 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. Le politiche della sosta in generale si concentrano sulla predisposizione di azioni e interventi finalizzati da un lato a regolamentare l'uso di suolo pubblico, dall'altra a garantire strutture ed aree adeguate alla sosta per i residenti. Esistono, invece, altre modalità di spostamento (bici, moto, bus turistici), peraltro indicate come possibili alternative all'uso dell'auto, per le quali sarebbe opportuno predisporre specifiche strutture di stazionamento che dovrebbero essere considerate con maggiore attenzione nelle politiche di gestione della mobilità (CeMathèque 2007). La domanda di sosta espressa dall'utenza turistica rappresenta forse il principale di questi "segmenti minori" e costituisce un punto nevralgico delle problematiche di gestione della mobilità per le città ad elevata vocazione turistica.

Le politiche orientate alla gestione della mobilità turistica in ambito urbano generalmente si riferiscono ad interventi restrittivi per ridurre l'accesso e il transito dei bus turistici nei centri storici. Raramente tali politiche si ispirano ad un disegno di gestione della mobilità turistica integrato a funzioni

di accoglienza ed orientamento dei flussi di visitatori in transito nelle città.

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, l'articolo attraverso una breve panoramica delle più recenti disposizioni di gestione della mobilità e della sosta urbana nelle città ad elevata vocazione turistica 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.

Politiche urbane per la gestione della sosta turistica in Italia

L'offerta di sosta rappresenta uno dei parametri principali dell'accessibilità di una città e può incidere anche sul grado di attrazione¹ di un'area urbana.

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 più sensibili problematiche di gestione della mobilità urbana 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.

La progettazione di aree da destinare alla sosta in ambito urbano è un'azione complessa che coinvolge operatori pubblici e privati e 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 sostenuti da una visione innovativa che considera l'integrazione tra la pianificazione del sistema della mobilità e la pianificazione urbana e territoriale.

La maturazione di tale 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 azioni e di obiettivi delle politiche di governo del territorio e la pianificazione del sistema di trasporto.

Tale difficoltà è ancora più evidente se riferita alla attività turistica caratterizzata da un'elevata trasversalità e dalla

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

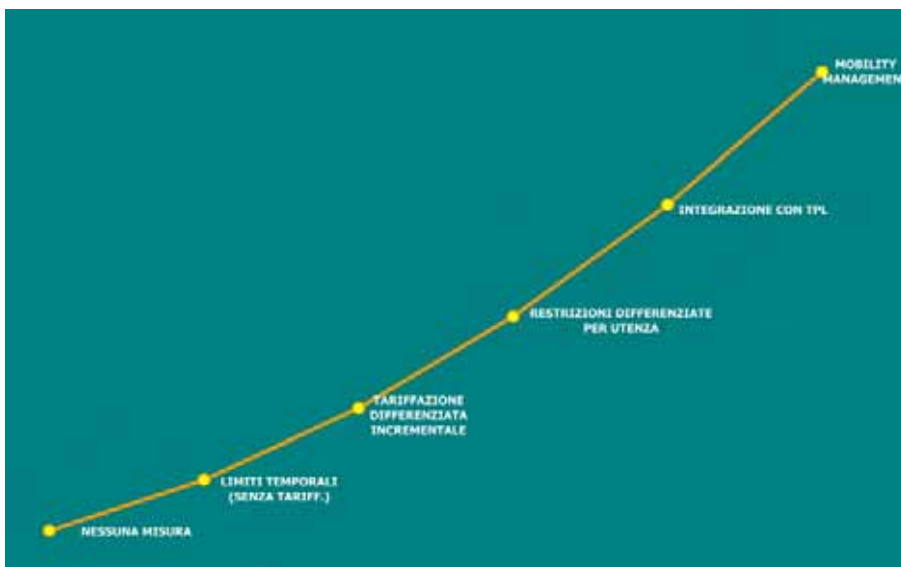
Gli strumenti di governo della mobilità e le interazioni con gli strumenti di governo del territorio.

disparità tra soggetti istituzionali distinti tra obiettivi di sviluppo ed esigenze di governo.

A livello comunale, il principale strumento di governo della mobilità urbana è rappresentato dal Piano Urbano del Traffico (PUT) finalizzato al miglioramento delle condizioni di spostamento delle persone, alla sicurezza stradale, alla

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 che predilige per gli spostamenti l'utilizzo della vettura privata o del bus turistico richiede l'attivazione di adeguate politiche per l'accoglienza e il ricovero di tali mezzi. 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 scaturito dalla necessità di alleggerire le aree urbane ad elevata concentrazione di attività limitando o impedendo l'accesso al traffico veicolare. Nelle città turistiche, in



L'attenzione alle politiche della sosta in ambito urbano ha seguito una traiettoria crescente dal disinteresse verso il mobility management.

particolare, tali aree coincidono con il centro urbano che solitamente costituisce una zona di attrazione sia per la concentrazione di elementi di particolare pregio sia per l'unicità del tessuto urbano stesso.

Dalla primitiva assenza di regolamentazione della sosta urbana si è passati a misure finalizzate ad orientare l'utenza verso l'uso del trasporto pubblico sia per gli spostamenti per motivi di lavoro sia per quelli legati ad attività del tempo libero ed acquisti. L'applicazione di tariffe differenziate per la sosta, affermatosi prevalentemente durante gli anni Settanta, scaturisce da questa finalità ed agisce sulla modalità di sosta al fine di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

D'altra parte è intuitivo che ad un'alta disponibilità di aree per la sosta corrisponda un incremento dell'utilizzo delle auto, soprattutto se tali aree sono facilmente raggiungibili e a costi contenuti.

È altrettanto evidente che l'integrazione di tali aree con l'offerta di trasporto pubblico sostenuta da tariffe agevolate costituisce una misura sufficientemente persuasiva verso la scelta di modalità di trasporto integrate (park and ride).

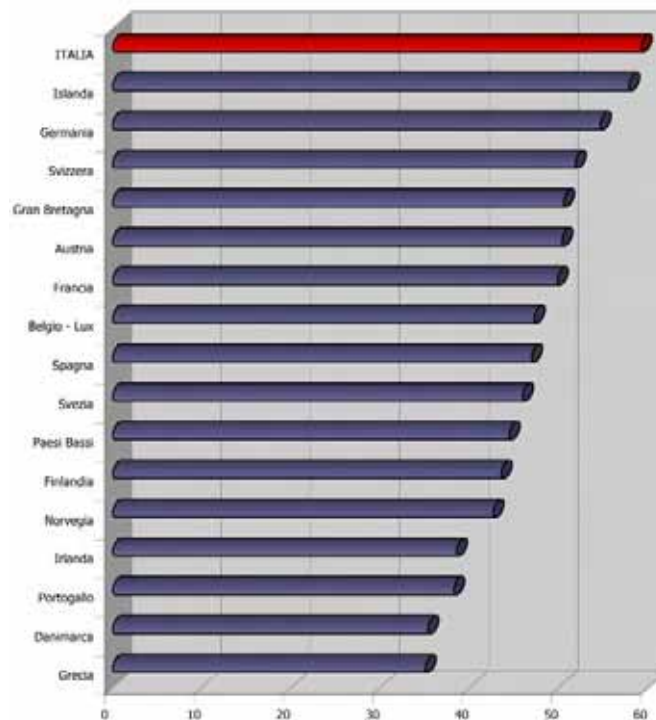
La restrizione nell'uso e nell'accesso delle aree urbane centrali - caratterizzate da un elevato potere polarizzazione di flussi di spostamento per la concentrazione di un numero differenziato di attività urbane presenti e dalla scarsità di suolo - è una costante delle recenti politiche di gestione della sosta urbana.

In materia di parcheggi, tuttavia, la situazione italiana è ancora fortemente caratterizzata da un profondo divario tra fabbisogno ed effettiva disponibilità di spazi per la sosta almeno su suolo pubblico.

Anche le aspettative aperte dalla Legge Tognoli (122/1989) che, oltre all'introduzione di specifiche tipologie di parcheggio, prevedeva soprattutto l'impegno di spesa per la loro realizzazione, sono state ampiamente disattese.

A ciò si aggiunge l'elevato tasso di motorizzazione privata che seppure in decremento si attesta su valori superiori alla media europea.

Il ricorso alla tariffazione per la sosta su suolo pubblico è individuata come una delle principali soluzioni, per immediatezza ed applicabilità del provvedimento, finalizzata



Secondo i dati ACI relativi al tasso di motorizzazione in Europa nel 2007 l'Italia è al primo posto per numero di macchine ogni 100 abitanti.

a disincentivare l'uso dell'auto privata a prescindere dal motivo dello spostamento.

In tale visione si inserisce la politica del *road pricing* che seppur basata sull'introduzione di una tariffa, introduce un concetto sostanzialmente differente.

Nel caso della sosta a pagamento con tariffa oraria differenziata crescente l'intervento penalizza soprattutto la sosta di lunga durata ma non impedisce la circolazione di veicoli all'interno dell'area. Il concetto del *road pricing*, invece, fa riferimento all'introduzione di una tariffa di ingresso all'area urbana interessata dal provvedimento, 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.

anni	n. di comuni che hanno adottato un PUT	Domanda di trasporto pubblico (n. passeggeri annui trasportati da TPL per ab)	Tasso di motorizzazione (autovetture per 1000 ab.)	Consistenza dei motocicli (motocicli per 1000 ab)	Densità di piste ciclabili (per 100 kmq di superficie comunale)	% Stalli di sosta a pagamento su strada (per 100 ab)
2000	65	206,9	609,2	72,9	5,6	1,9
2001	70	212,9	626,9	82,5	6,2	2,0
2002	76	217,4	638,4	91,0	7,1	2,3
2003	77	216,9	642,4	97,9	7,6	2,5
2004	78	212,8	613,1	100,3	8,9	2,6
2005	82	213,8	615,6	107,7	9,6	2,7
2006	83	218,8	617,3	115,1	10,5	2,8
2007	86	229,6	620,9	121,1	12,0	3,0

I dati ISTAT relativi alla situazione nei comuni capoluogo di provincia in Italia riferita all'offerta di trasporto e di sosta su strada nel periodo 2000 - 2007 evidenziano gli elevati indici di motorizzazione rispetto alla scarsità di offerta di sosta.

L'applicazione della *Congestion Charging* per l'accesso al centro di Londra viene indicato tra i casi di maggiore 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) e ha interessato in maniera più sostanziale l'attività turistica comprendendo le aree di Chelsea e di Kensington che attraggono un numero consistente di visitatori. Nel sesto rapporto annuale elaborato da Transport of London che gestisce l'operazione e relativo al monitoraggio degli impatti della misura sul contesto urbano, si fa riferimento al numero di visitatori registrati nelle strutture museali presenti nell'area, evidenziando come il provvedimento non abbia inciso negativamente sul flusso di visitatori in seguito all'estensione dell'area interessata.



La politica del *road pricing* è stata applicata in Europa già da un ventennio a Oslo e più recentemente a Londra (2003).

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.

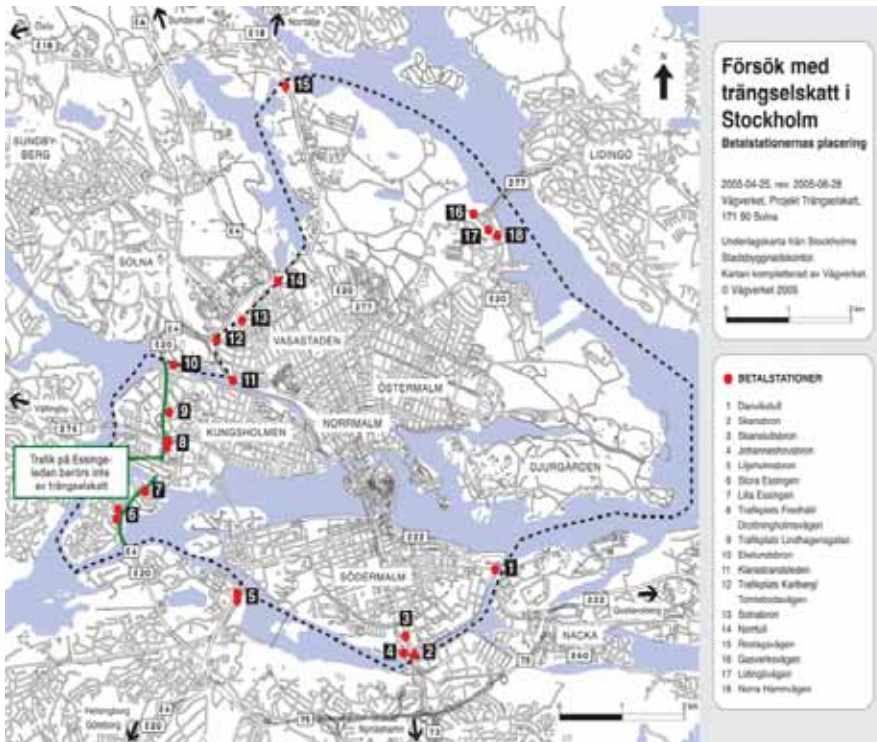
In Italia, a Milano è stata recentemente istituita (2 gennaio 2008) la *Ecopass Area* (coincidente con l'Area dei Bastioni) sottoposta ad un pedaggio proporzionale alla classe inquinante del mezzo di trasporto.

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)



In Italia dal 2008 è attiva la *ecopass Area* a Milano che istituisce il pagamento di un pedaggio per l'accesso all'area centrale per tutti i veicoli inquinanti.



La *Congestion Tax* a Stoccolma è stata reintrodotta nel 2007 sul risultato di un referendum che ha visto circa l' 80% della popolazione favorevole all'applicazione del provvedimento.

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 dalla maggiori città d'arte italiane già da un decennio e 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 più come un'azione

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 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 relativi a tali provvedimenti riguardano l'individuazione di aree da destinare a due

CITTÀ	EURO/GIORNO
VENEZIA	280 ÷ 470 (Tariffa agevolata TPL da 180 a 370 €)
FIRENZE	150 ÷ 240
ROMA	150 ÷ 200
SIENA	100
LUCCA	80
S.GIMIGNANO	70
VOLTERRA	70
MONTEPULCIANO	70
MONTECATINI	70
MONREALE	15 ÷ 65
AMALFI	240
VERONA	30
ASSISI	90
PERUGIA	52

Ticket di accesso per i bus alle principali città turistiche italiane.



Napoli non dispone ancora di specifiche aree destinate alla sosta turistica. La promiscuità con il traffico veicolare aggrava la condizione problematica che da diversi anni caratterizza la città.

tipologie di sosta differenziate in ragione della permanenza del mezzo nel luogo della visita.

La città di Palermo, ad esempio, ha recentemente 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, invece, la regolamentazione della sosta e della circolazione dei bus turistici fa riferimento a tre tipologie di sosta:

- 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 localizzate lungo il circuito del Grande Raccordo Anulare;
- aree di parcheggio in prossimità, localizzate a ridosso di zone 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.

A Venezia la circolazione dei bus turistici è regolamentato 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 prevede di portare a termine la realizzazione di un sistema di trasporto del tipo *people mover* che consentirà il collegamento tra piazzale Roma e l'isola del Tronchetto. Il progetto prevede la costruzione di una monorotaia che consentirà una portata massima di circa 3000 passeggeri/giorno.

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 esaminati, 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

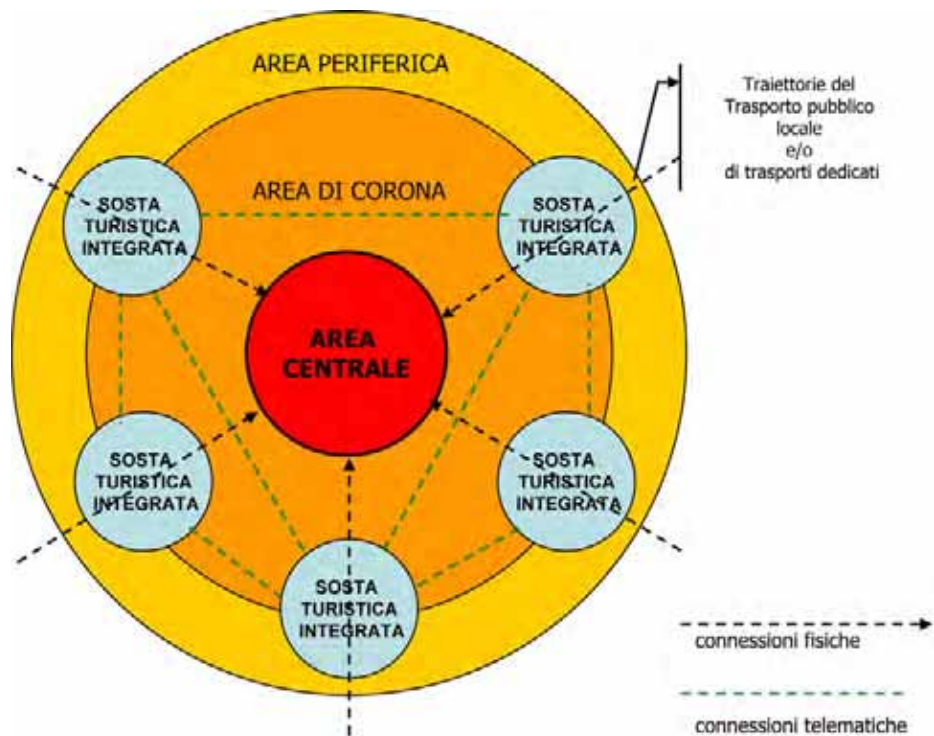
aree da destinare alla sosta turistica (9% dell'offerta di sosta totale progettata) non ha ancora operato scelte decisive in tale direzione. La sosta dei mezzi turistici è consentita lungo assi urbani di collegamento previo pagamento di un ticket giornaliero, mentre l'accesso alla città storica viene 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.

La rete della sosta turistica integrata come elemento di qualità urbana

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



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.

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 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. Per essere efficiente la rete della sosta turistica integrata dovrebbe prevedere l'offerta di due principali categorie di servizi:

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

Se la prima tipologia garantirebbe 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:

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

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 shiring) 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 (scuolaresche, anziani, famiglie, giovani, ecc.) integrando l'offerta di sosta con le modalità di visita (visit card; mobility card, ecc.).

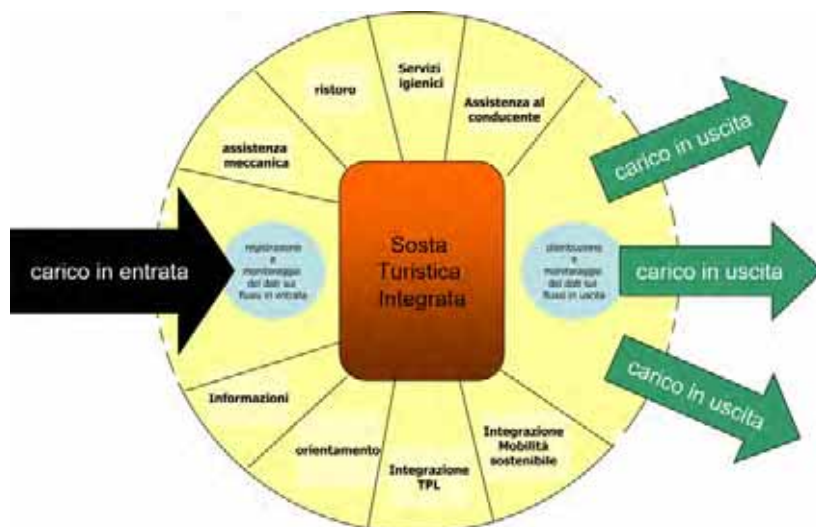
Condizione indispensabile alla realizzazione di una simile offerta di servizi specifici e dedicati è l'armonizzazione tra agenti, pubblici e privati, coinvolti nella gestione e nella promozione dell'attività turistica.

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.

Note

¹ 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.



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.

- ² La legge 122/1989 disponeva che 15 grandi città (Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Cagliari, Catania, Palermo) fossero sottoposte all'obbligo di redazione del PUP.
- ³ 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.

Riferimenti bibliografici

- ACI (2007) Il parco veicolare in Italia, www.aci.it.
- Aipark (2007) Indagine Nazionale della sosta, Traffic Technology and parking n. 39.
- CeMathèque 2007 dossier thématique, Le stationnement: besoins spécifiques, available at <http://mobilite.wallonie.be>.
- Costa P., Manente M., Van Der Borg J. (1993) *Traditional Tourism Cities: Problems And Perspectives*, quaderni CISET, n. 1.1/93.
- Page S.J., Hall M.C. (2003) *Managing Urban Tourism*, Pearson Education Limited, London.
- Tourism Highlights 2008 editions, UNWTO – OMT – IOHBTO, available at <http://www.unwto.org>.
- Tourism Sustainability Group (2007) *Action For More Sustainable European Tourism*, final report available at http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/major_activities/tourism_sustainability_group/index_en.htm.

Referenze immagini

Le foto di pag. 44 sono tratte da www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging e da www.ecopassmilano.com; l'immagine di pag. 45 è tratta da www.stockholm.se.