

ISSN 1970-9870 Volume 3 - Numero 3 - settembre 2010

03.10

MOVING FOR LEISURE

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab



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

TeMA
03.10

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 3 | Numero 3 | settembre 2010



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

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870

Chiuso in redazione nel settembre 2010

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE	5	EDITORIAL PREFACE
Moving for Leisure <i>Rocco Papa</i>		Moving for Leisure <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE		RESEARCHES
Leisure mobility per la fruizione della città <i>Rosa Anna La Rocca</i>	7	Leisure Mobility for Enjoying the City <i>Rosa Anna La Rocca</i>
Il turismo è un fenomeno spaziale <i>Pasquale Boccagna</i>	21	Tourism is a Spatial Phenomenon <i>Pasquale Boccagna</i>
SPERIMENTAZIONI		APPLICATIONS
I sistemi a fune come attrattori per la valorizzazione del territorio <i>Alberto Simeone, Enrica Papa</i>	35	Rope Transport Systems as Elements for Urban and Regional Development <i>Alberto Simeone, Enrica Papa</i>
Il progetto di accesso al castello di Verrès <i>Tito Berti Nulli</i>	51	The Verrès Castle Access Project <i>Tito Berti Nulli</i>
Waterway e sviluppo del territorio: nuova mobilità e turismo sostenibile <i>Oriana Giovinnazzi, Marta Moretti</i>	59	Waterways and Development of the Territory: New Mobility and Sustainable Tourism <i>Oriana Giovinnazzi, Marta Moretti</i>
CONTRIBUTI		FOCUSES
Andando in giro: mobilità, destinazione ed esperienza <i>Alan Clarke</i>	65	Going Round in Circles: Mobility, Destination, Experience <i>Alan Clarke</i>
Viaggiatori per "diporto" nella Napoli di antico regime <i>Paola Avallone</i>	73	Leisure Travellers in "Old Regime" Naples <i>Paola Avallone</i>
Gestione dei flussi turistici e sistemi di trasporto innovativi a Perugia <i>Leonardo Naldini, Margherita Ambrosi</i>	85	Management of Touristic Flows with Innovative Transport Systems: Perugia Example <i>Leonardo Naldini, Margherita Ambrosi</i>
La città dal filo: il trasporto a fune per la mobilità urbana <i>Romano Fistola</i>	97	The City from the Wire: the Aerial Cable Transport for the Urban Mobility <i>Romano Fistola</i>
Tre ipotesi di pedonalizzazione facilitata tra Posillipo e Marechiaro <i>Aldo Capasso</i>	107	Three Hypothesis of Facilitated Pedestrian from Posillipo to Marechiaro <i>Aldo Capasso</i>

OSSERVATORI

Web 113
a cura di Cristina Calenda
Leisure Mobility: ricerche e innovazioni

Pubblicazioni 117
a cura di Andrea Salvatore Profice
Mobility for Leisures

Normativa 121
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Indirizzi per la gestione del settore turistico

Pratiche urbanistiche 125
a cura di Fiorella de Ciutiis
La mobilità turistica: progetti ed esperienze

Napoli 2011 129
a cura di Daniela Cerrone
Servizi di trasporto per il turismo: il *Metrò del Mare*

News ed eventi 133
a cura di Floriana Federica Ferrara
Innovazione e sostenibilità dei Trasporti
e Grandi Eventi

AUTORI 137
Profili degli autori

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Leisure Mobility: Research and Innovations

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Mobility for Leisures

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
Directives for Tourism Management

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Tourism Mobility: Projects and Experiments

Naples 2011
ed. Daniela Cerrone
Tourist Transport Services: the *Metrò del Mare*

News and Events
ed. Floriana Federica Ferrara
Great Events between Innovation and Sustainability
into the Transport Sector

AUTHORS
Authors' Profiles



Leisure mobility per la fruizione della città

Leisure Mobility for Enjoying the City

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

Leisure mobility

In questo articolo, per *leisure mobility* si è intesa la mobilità attivata dai flussi turistici in ambito urbano.

Alla base del lavoro vi è la considerazione che l'attività turistica occupi un ruolo fondamentale nelle economie delle città attuali; gli investimenti in attività per il turismo e per il tempo libero, infatti, accomunano la maggior parte dei processi di riqualificazione urbana. Le attuali aree metropolitane così come le città di piccole e medie dimensioni, nel ridefinire il proprio modello di sviluppo puntano sul rinnovamento dell'offerta turistica e culturale allo scopo di attirare visitatori e turisti. In tale contesto, il sistema dell'offerta urbana a fini turistici si arricchisce di servizi orientati verso nuove modalità di fruizione della città. In particolare, l'offerta di trasporto, per consentire gli spostamenti interni all'area scelta come destinazione turistica, occupa un ruolo di rilievo.

Sempre più frequentemente, infatti, il vettore di trasporto diviene esso stesso attrattore turistico, modificando considerevolmente le possibilità di fruizione della città, sia in termini di positivo accrescimento dell'esperienza turistica, sia in riferimento al miglioramento dell'accessibilità al sistema di risorse e di attrattori presenti.

In relazione a tali premesse, l'articolo, nella prima parte contiene riferimenti agli aspetti teorici dell'attività turistica con l'obiettivo di evidenziarne elementi e caratteristiche.

Nella seconda parte, partendo dalla considerazione che lo spostamento sia una condizione necessaria allo svolgimento della pratica turistica, si propone una panoramica delle principali soluzioni adottate per incrementare l'offerta di trasporto urbano a fini turistici con l'obiettivo di evidenziare come tali scelte possano influire anche sul miglioramento della fruizione della città. Lo sviluppo del lavoro mostra che l'integrazione tra sistema di trasporto urbano e pratica turistica è un obiettivo possibile, ma ancora di difficile realizzazione.

TeMA
03.10

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 pagg. 7-20

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

© Copyright dell'autore.

This paper deals with *leisure mobility* that is a special form of mobility enabled by tourists in urban areas.

As a matter of fact, tourism activity occupies a central role in the economies of cities today.

Most of the processes of urban renewal actually still in progress always provide investment in tourism and leisure.

The metropolitan areas as well as small and medium-sized cities, to redefine its development model stake on the rejuvenation of the tourism and culture in order to attract visitors and tourists.

In this context, the urban supply system for tourism-oriented services has been enhanced with new ways of enjoying the city.

Transport supply to enable travel within the city plays a significant role. Sometimes the mean of transport turns into a tourist attraction itself both giving value to tourist experience and improving accessibility to urban attractions.

The first part of this paper refers to theoretical aspect of the tourism phenomenon.

This is to underline how tourism is a complex phenomenon and it needs the construction of an analytical framework to synthesize its multidisciplinary aspects.

The systems approach helps to reduce complexity by a simplified model allowing to understand how different elements fit together (Page 2003: 22). In such a vision, tourist demand and tourist supply can be considered as two sub-systems of the tourism system.

Demand analysis is the basis of economic evaluations.

Supply analysis mainly refers to what the city has to be attractive.

To simplify, one can argue that demand activates by the need of change and supply is something that could be better arranged. So, in the tourist process, demand could be considered as a "push factor" while supply could represent a "pull factor".

The supply system can be regarded as composed of three major components: the local resources, the services in support of tourism and the facilities for mobility.

The transport system is an important component of the supply system and it is a strongly attractive factors affecting tourist choice.

In the second part of the paper some aspect of mobility are discusses.

The aim is to demonstrate that some differences exist between urban mobility and *leisure mobility* especially if we refer to the disposal of time and the way to move.

In the final part, starting from the consideration that displacements are the "sine qua non" condition for tourism, the paper offers an overview of the main examples of tourist supply of transport aimed at improving the attraction of the city.

Private sector is much more present than public in supporting innovative forms of moving in the city. Public sector is much more engaged in managing the effects of tourism on the city.

As the paper shows the integration between the urban transport system and tourism is a still difficult to achieve. Success depends exclusively on coordination between all actors involved.

Il turista: un cittadino particolare

Turista è colui che svolge attività di vacanza, lavoro o altro in un luogo differente da quello della propria residenza per un periodo compreso tra un minimo di 24 ore (almeno un pernottamento) ed un massimo di un anno, oltre il quale il visitatore (da un punto di vista statistico) diventerebbe un residente.

La definizione è della World Tourism Organization (UNWTO/OMT) principale istituzione internazionale del sistema delle Nazioni Unite con finalità di diffondere lo sviluppo turistico sostenibile in particolare nei paesi in via di sviluppo.

Nella letteratura di settore, secondo una visione non molto differente ma forse leggermente più ampia, il turismo rappresenta *l'insieme degli spostamenti, originati dalla ricerca di luoghi e di attività differenti da quelli abituali senza motivazione di carattere economico da parte di chi compie lo spostamento* (Miossec 1976, Page 2003, Cohen 2004). Affinché ci sia turismo, dunque, devono coesistere almeno tre condizioni:

- uno spostamento dal luogo di residenza ad uno differente;
- una durata minima di ventiquattro ore per lo svolgimento delle attività per le quali avviene lo spostamento.
- il motivo dello spostamento deve essere differente dal trasferimento (anche temporaneo) connesso allo svolgimento di un'attività lavorativa.

Lo spostamento spazio temporale rappresenta la componente essenziale dell'attività turistica in mancanza del quale non vi è turismo. Il motivo per il quale lo spostamento si attiva costituisce anch'esso un elemento cardine per la definizione delle caratteristiche della *domanda turistica* ovvero dell'insieme delle esigenze espresse da una popolazione transeunte originatasi dal temporaneo spostamento dal suo luogo abituale di residenza, in base a diverse motivazioni (La Rocca 2003).

Il turista, dunque, è un "cittadino temporaneo" che, seppure per un periodo di tempo concentrato, esprime una domanda di servizi e di strutture alla quale la città è chiamata a rispondere in termini di prestazioni e dotazioni (offerta) adeguate. È intuibile che migliore è la qualità delle prestazioni offerte maggiore sarà la capacità di attrarre flussi turistici in un determinato luogo, città o territorio.

In realtà, il rapporto tra domanda turistica e offerta urbana non è una relazione semplice,

soprattutto se si considera che il turista è sempre più orientato alla costruzione della propria "esperienza turistica", come evidenziano numerosi studi, sia di matrice economica che sociologica (Cohen 1979, Casarin 1996, Peroni 1998, Corrigan 1999, Pencarelli 2001).

Per gli esperti del settore, infatti, la "economia delle esperienze" trova nel turismo globale la sua massima espressione dando luogo alla "mercificazione della esperienza culturale" (Rifkin 2000) secondo i principi della *new economy*. Nella logica dell'economia dell'esperienza, ciò che produce emozioni rappresenta il principale oggetto del "desiderio turistico" e al tempo stesso il principale prodotto da lanciare sul mercato turistico.

Nello scenario attuale è il turismo ad occupare un posto di rilievo nell'economia, sia come produttore di reddito che di posti di lavoro.

Sempre la OMT prevede che nel 2020 più di 1.6 miliardi di persone faranno un viaggio di piacere all'estero su una popolazione stimata in 7.8 miliardi di persone.

Alla base della diffusione del turismo globale vi è la crescente qualità dell'offerta di trasporto ed il miglioramento tecnologico

Attori e tempi del turismo nelle definizioni dell'OMT e dell'Istat.

<i>Visitatore</i>	chi si reca in un luogo diverso da quello abituale per un periodo di durata inferiore ad un anno per motivi diversi dal trasferimento anche temporaneo della residenza e dall'esercizio di una qualsiasi attività remunerata.
<i>Visitatore internazionale</i>	chi si reca in un paese diverso da quello di origine o nel quale ha la sua residenza abituale per un periodo inferiore ad un anno e per motivi diversi da quello della remunerazione di una qualsiasi attività.
<i>Turista</i>	si sposta dal luogo di residenza abituale per motivi di diporto o di cultura e trascorre almeno una notte nel luogo visitato.
<i>Escursionista</i>	visitatore che non pernotta nel luogo visitato.
<i>Turismo di vacanza</i>	svolto per motivi di svago, riposo, piacere, interesse culturale, visite a parenti e/o amici, partecipazioni a manifestazioni sportive o altro. Ha le seguenti caratteristiche: <ul style="list-style-type: none"> - impiego di tempo libero - spesa a carico di chi lo pratica - libera scelta delle modalità del viaggio e del soggiorno
<i>Turismo professionale</i>	svolto per motivi prevalenti di affari, lavoro temporaneo fuori sede retribuito nel luogo di residenza, missioni, partecipazioni a congressi, ecc. È caratterizzato da: <ul style="list-style-type: none"> - impiego di tempo di lavoro; - finanziamento della spesa da parte di enti o imprese; - condizionamenti e vincoli nella scelta delle modalità del viaggio e del soggiorno.
<i>Altri turismi</i>	svolti per motivi di studio, cura della salute, pellegrinaggi, obblighi di famiglia, ecc. Hanno generalmente uno scopo utilitaristico e sono soggetti a condizionamenti.
<i>Vacanza</i>	durata minima di 4 pernottamenti.
<i>Breve soggiorno</i>	fino a 3 pernottamenti.
<i>Arrivi</i>	registrazione presso un esercizio alberghiero. L'articolazione di un viaggio in tappe differenti dà origine ad un numero di arrivi pari al numero di tappe svolte
<i>Partenze</i>	quando si lascia definitivamente la struttura ricettiva..
<i>Presenze</i>	il numero di notti trascorse nella struttura ricettiva (Es. per un turista che pernotta 4 notti si registra 1 arrivo e 4 presenze).
<i>Permanenza media</i>	esprime il rapporto tra le presenze e gli arrivi.

che consente di coprire distanze sempre maggiori a prezzi sempre più contenuti. D'altra parte, l'evoluzione e lo sviluppo del sistema dei trasporti hanno fortemente veicolato la diffusione della pratica turistica come fenomeno di massa. Intuendo le enormi potenzialità offerte dalle innovazioni che stavano interessando il sistema dei trasporti e delle comunicazioni, infatti, Thomas Cook, nel 1841, per la prima volta consente a tutte le categorie sociali di avvicinarsi alla attività turistica, sino ad allora considerata di élite. Al prezzo di uno scellino (pranzo compreso) organizza un'escursione in treno per 570 passeggeri da Leicester a Loughborough (11 miglia pari a 17 km circa) e ottiene un successo inaspettato. Era stato inventato il turismo organizzato e di massa. L'esperienza del viaggio era stata aperta a tutti, ma non sarebbe stata possibile senza il supporto delle tecnologie dei trasporti e delle comunicazioni. Le proposte di viaggi organizzati dalla Cook & Son sono parte della storia del turismo, al suo inventore va il merito di aver percorso i tempi del cambiamento dall'economia di produzione all'economia di servizi prima e, di cultura dopo. Se l'idea di Cook è stata quella di standardizzare un modello di viaggio accessibile alla classe media, l'evoluzione attuale del viaggio organizzato di massa è sempre più orientato alla spettacolarizzazione dell'esperienza che, laddove carente per scarsa attrattiva delle risorse locali, viene appositamente plasmata in modo da rispondere alle aspettative e alle esigenze dell'utenza.

Dal prodotto turistico (globale) all'esperienza turistica

Il prodotto turistico consiste in un sistema di beni, servizi, informazioni attrazioni, elementi culturali, emergenze ambientali, ecc. Ovvero, non è più la sola componente dei servizi atti a soddisfare i vari bisogni espressi dall'utenza turistica, bensì un insieme di elementi interagenti a comporre il sistema dell'offerta in base al quale una destinazione può essere più o meno appetibile e competitiva.

Sulla trasposizione dell'offerta da semplice mix di beni e servizi verso un sistema complesso di elementi in grado di accrescere la "esperienza turistica" fondano la gran parte delle politiche/strategie di sviluppo e promozione del territorio in chiave turistica.

In tale visione, la città è divenuta una delle mete turistiche privilegiate, proprio per la possibilità che offre di fruire, in uno stesso luogo, di una varietà di elementi tutti in grado di accrescere l'esperienza turistica, ovvero di rispondere alle esigenze delle domande turistiche emergenti.

Questo rinnovato interesse per la città da parte della domanda turistica costituisce uno degli elementi propulsori delle attuali strategie di promozione urbana.

L'organizzazione di grandi eventi internazionali, ad esempio, rappresenta sia un mezzo per richiamare visitatori, sia un'opportunità per incrementare i livelli di competitività urbana.

Il riferimento alla città come prodotto turistico esperienziale fa riferimento anche alla dimensione sistemico-dinamica del turismo, approfondita negli studi della scuola europea ed anglosassone in particolare (Pearce 1987; Ashworth 1992). Il ricorso all'approccio sistemico consente di semplificare la complessità del fenomeno e soprattutto di individuare le relazioni che si instaurano tra i suoi elementi.

In base a questo tipo di approccio, alcuni autori identificano gli elementi chiave che compongono il sistema (Laws 1991) facendo riferimento a tre categorie prevalenti:

- input (domanda e offerta turistica)
- output (esperienza turistica)
- fattori esterni che condizionano il sistema (contesto politico economico, preferenze dei consumatori, ecc).

Il sistema è *aperto* o *chiuso* in ragione della maggiore o minore incidenza dei fattori esterni sulla sua organizzazione.

Il riferimento alla componente esperienziale, invece, rappresenta una delle evoluzioni più recenti all'interno delle discipline che studiano il fenomeno turistico, soprattutto nella prospettiva del marketing territoriale.

L'offerta integrata proposta dalla Cook & Son per Napoli e il Vesuvio alla fine dell'Ottocento.





La schematizzazione dell'approccio sistemico alla conoscenza del turismo urbano secondo Page che evidenzia anche il ruolo del settore pubblico e di quello privato sulle componenti della domanda e dell'offerta.

centri turistici introduce il riferimento al territorio come palcoscenico, ovvero come luogo speciale (palcoscenico) nel quale diversi sistemi di offerta vengono proposti (messi in scena) da parte di attori territoriali pubblici o privati (registi).

In tale contesto, la città è divenuta il luogo privilegiato per concretizzare l'esperienza turistica.

A stimolare il crescente interesse verso la città come oggetto del desiderio turistico è la possibilità che essa offre di poter fruire nello stesso luogo sia di elementi di valore storico, artistico, architettonico, sia di prendere parte ad eventi, consentendo al turista, utilizzatore temporaneo della città, di partecipare alla vita urbana.

In tale contesto, la "esperienza turistica" è il prodotto del sistema turistico, elemento in grado di aggiungere valore e differenziare il sistema dell'offerta, dunque di accrescere la competitività di un territorio o di una città inserita nei circuiti turistici del mercato globale.

A differenza del prodotto turistico globale, il prodotto esperienza non è la mera sommatoria dei fattori di attrattiva, bensì la capacità di rendere in qualche modo unica la vacanza attraverso la produzione di emozioni.

La sfida che vede impegnate tutte le città attuali che ambiscono al ruolo di città turistiche internazionali consiste nella capacità di creare sistemi di offerta in grado di porsi in maniera originale rispetto alla tradizionale offerta di beni e servizi.

Il cambiamento nel modello dei consumi interessa particolarmente la sociologia che evidenzia come l'attuale società sia sempre più imperniata sul prodotto-spettacolo. L'applicazione delle teorie dell'economia dell'esperienza allo studio dei territori turistici (Pencarelli e Forlani 2003) e dei

Una dimensione turistica emergente: il turismo urbano

L'interesse verso il turismo urbano si manifesta a partire dagli anni Settanta sia per effetto della segmentazione della domanda turistica sempre più attivata da motivazioni collaterali a quella elusiva della vacanza (congressuale e business soprattutto), sia in riferimento al modificarsi del tempo medio da destinare alla vacanza derivato dal nuovo modello lavorativo post fordista.

Per la domanda turistica, la città diventa "una destinazione ideale per una vacanza breve" (Costa, Manente e Van Der Borg 1993) anche in ragione dell'elevato numero di fattori attrattivi che in essa si concentrano.

Sulla spinta di questo rinnovato interesse da parte dell'utenza turistica, le città rinnovano la propria offerta mettendo in campo politiche urbane sempre più finalizzate ad accrescere il proprio potenziale attrattivo.



Sulla definizione di questa particolare tipologia turistica, però, in ambito scientifico ancora si discute evidenziando la difficoltà di distinguere tra una domanda specifica espressa esclusivamente dall'utenza turistica e quella della popolazione residente che, per le attività connesse al tempo libero, di fatto, esprime una domanda d'uso della città del tutto simile a quella turistica. In tal senso, il turismo urbano è una particolare forma di turismo, ma è anche una parte attiva ed integrata della vita urbana.

L'interesse verso lo sviluppo del settore turistico, infatti, accomuna la gran parte delle politiche urbane attuali.

A partire dagli anni Settanta e per tutti gli anni Novanta, infatti, sviluppo e promozione del turismo assumono un ruolo centrale per il rilancio delle economie urbane.

Durante questo periodo la gran parte delle città è impegnata nella ricostruzione o nel rilancio della propria immagine per attrarre investimenti e visitatori. L'obiettivo di esercitare un'attrazione turistica diviene prevalente sia per le città europee che per quelle americane ed asiatiche tutte impegnate in processi di riqualificazione urbana imperniati sul recupero di edifici o aree dismesse da destinare alle attività turistiche e del tempo libero.

Il fenomeno della riqualificazione dei waterfront urbani può essere l'esempio più pertinente per sintetizzare il processo di riconversione degli spazi urbani in elementi di attrazione e di fruizione pubblica che ha interessato le città attuali.

L'apertura al pubblico del carcere di massima sicurezza di Alcatraz nella baia di San Francisco e la successiva trasformazione dell'isola in parco naturalistico può essere un altro rappresentativo esempio del ruolo primario che lo sviluppo turistico ha assunto all'interno delle politiche urbane e di come queste siano sempre più orientate all'accrescimento del potenziale attrattivo delle città.

Sul finire dello scorso secolo, infatti, intere città sono state riconvertite al ruolo di attrattori turistici (anche sulla base di precise azioni di marketing).

Torino, Bilbao, Essen, Atlanta ed altre città da esportatrici di flussi turistici sono diventate poli di attrazione turistica proprio in virtù di un processo di costruzione della visibilità turistica: dove non sembrava che vi fossero risorse (storiche, ambientali, infrastrutturali, ecc.) sufficienti, si è provveduto ad impiantarle; così come si è provveduto a migliorare e potenziare le città nelle quali le risorse presenti sembravano



Alcatraz: un milione di turisti all'anno per visitare un luogo tristemente celebre, divenuto oggi attrazione turistica e parco naturalistico. L'edificio sarà utilizzato anche per la produzione di energia elettrica attraverso pannelli fotovoltaici.

essere inadeguate a stimolare la curiosità turistica (Amendola, 1999).

La reale possibilità di una città di modificare il proprio ruolo e di rafforzare o di determinare una propria vocazione, dunque, sembra fortemente connessa alla capacità di organizzare la propria offerta in relazione alla domanda di prestazioni sempre più specifiche e sempre più differenziate. Dal suo canto, la domanda turistica, forse più di altre tipologie di utenza, è fortemente sensibile alle influenze esterne di natura economica, sociale, psicologica. È anche una componente di trasformazione (talvolta radicale) della città, del suo assetto, della sua organizzazione.

Comprendere i meccanismi che generano la domanda turistica, dunque, diviene prioritario anche per scongiurare il rischio connesso alla banalizzazione o alla omologazione del modello di sviluppo.

Fattori push e fattori pull nel "sistema turismo"

Il turismo è un fenomeno complesso, interdisciplinare e trasversale a molti settori (ambiente, economia, trasporti, cultura) pertanto per essere indagato, studiato e conosciuto necessita di specifiche basi teoriche e metodologiche.

L'adozione dell'approccio sistemico nello studio del fenomeno turistico consente di operare alcune semplificazioni e, soprattutto, di riferirsi alle componenti del "sistema turismo" e alle relazioni che tra queste si innestano.

In tale visione, domanda turistica e offerta urbana possono essere considerate come sottosistemi del sistema turistico. L'analisi della domanda è alla base delle valutazioni economiche: stabilire il motivo per il quale il turismo si sviluppa in una data città, individuare le motivazioni che spingono alla scelta di una città piuttosto che di un'altra sono i principali obiettivi per la definizione di strategie di sviluppo a lungo o medio termine di una destinazione turistica.

In relazione alla domanda, il turismo può essere definito come l'insieme delle esigenze espresse da una popolazione originatasi dal temporaneo trasferimento dal suo luogo abituale di residenza per motivi di natura diversa.

Le esigenze e le motivazioni rappresentano, dunque, i principali elementi della domanda turistica.

In via teorica la definizione del bisogno turistico non è affatto agevole, ma sintetizzando le posizioni di quanti si occupano anche di questo aspetto del fenomeno, il bisogno turistico deriva dall'aspirazione ad allontanarsi dal contesto di vita abituale per ricercare una dimensione spazio-temporale differente da quella che si vive quotidianamente¹.

Tale condizione, come tutte le azioni che si accompagnano all'esplicazione dell'attività turistica, è temporalmente circoscritta. La consapevolezza del ritorno, cioè, è l'elemento che caratterizza l'azione turistica ed è il principale elemento di spinta verso l'intrapresa di un viaggio.

È intuitivo che la definizione del bisogno turistico sia materia troppo attinente alla sfera psicologica e, perciò, difficoltoso a definirsi. Le motivazioni, invece, possono essere intese come l'esplicitazione del bisogno, ovvero la possibilità di tradurre in comportamenti concreti i bisogni turistici².

Per alcuni autori, le motivazioni rappresentano il "vettore" capace di trasformare in azione concreta il bisogno turistico (Pearce 1982, Moutinho 1987, Brunetti 1999).

L'analisi delle motivazioni è altrettanto ardua, ma consente di operare alcune classificazioni tipologiche seppur differenziate per comportamento e modalità di fruizione.

Una fondamentale distinzione operata in letteratura ed ampiamente condivisa nell'ambito degli studi che approfondiscono l'analisi del fenomeno turistico anche da settori disciplinari differenti (Muscarà, 1983, Becheri e Deodato 1994, Innocenti, 1996) fa riferimento alla distinzione tra turismo proprio ed improprio.

Nel primo caso il turismo è attivato da motivazioni esclusivamente di svago (leisure).

Nel secondo caso il turismo è attivato da motivi collaterali a quelli puramente di svago. Le due categorie non si escludono a vicenda, anzi coesistono.

Ciò è ancor più vero se si opera la distinzione dell'attività turistica in due grandi classi: la ricerca di svago, riposo, divertimento, da un lato; l'istanza di conoscenza, apprendimento, novità, dall'altro.

La trasposizione del modello analitico nella realtà restituisce una combinazione delle due categorie motivazionali.

D'altra parte, ciò che spinge a fare turismo, raramente, ha caratteristica di univocità; generalmente è un complesso di motivazioni interdipendenti e non gerarchicamente definite. Limitare l'analisi dell'attività turistica alla individuazione delle singole motivazioni, però, può essere estremamente limitativo (Pearce 1991).

In realtà, il processo attraverso il quale si attiva il turismo non è determinato esclusivamente da "fattori di spinta" (*push factors*); che influenzano la scelta turistica; un ruolo attivo e determinante è svolto anche da "fattori di attrazione" (*pull factors*) e dalle possibilità di fruizione di questi fattori presenti in una data località.

Il sistema dell'offerta presente in una città con aspirazioni di meta turistica, dunque, costituisce l'elemento di maggior peso nella determinazione della scelta da parte del potenziale utente.

Per quanto complesso ed eterogeneo, tale sistema può considerarsi composto da tre componenti sostanziali:

- risorse presenti sul territorio;
- servizi a supporto dell'attività turistica;
- strutture e servizi per la mobilità.

La prima componente rappresenta il "capitale" necessario affinché la città abbia capacità attrattiva.

La seconda componente fa riferimento ad una vasta gamma di servizi e *facilities* che rendono possibile lo svolgimento dell'esperienza turistica.

La terza componente ha una rilevanza strategica all'interno del sistema di offerta costituendo, al contempo, un indicatore di qualità ed un elemento indispensabile all'esplicazione dell'attività turistica.

In tale accezione, sistema dell'offerta e prodotto globale quasi coincidono.



La leisure mobility è una particolare forma di mobilità urbana che ha tempi e ritmi propri. Lo spostamento è occasione di scoperta e conoscenza è il mezzo per consumare l'esperienza turistica.

Se, infatti, il prodotto turistico globale, negli studi di marketing, viene definito come insieme di elementi eterogenei che, considerati congiuntamente, rendono possibile il soddisfacimento del bisogno di mutare stato esistenziale per un periodo limitato attraverso uno spostamento geografico (Brunetti 1999: 143), in relazione all'offerta il turismo viene inteso come uso e trasformazione del territorio per il soddisfacimento dei bisogni di coloro che compongono il flusso turistico (Rossini 1992).

La differenza tra sistema dell'offerta e prodotto turistico è ancora meno netta in riferimento al fenomeno del turismo urbano.

Per questa particolare tipologia turistica, la città è il prodotto turistico per eccellenza, nel quale concorrono elementi primari, secondari e supplementari (Page 1995, Jansen-Verbeke 1986).

Gli elementi primari fanno riferimento sia a caratteristiche del sistema fisico che a quelle di tipo socio culturale. Tali elementi, quindi, comprendono sia i fattori di attrazione turistica (i principali attrattori urbani) sia "il senso dei luoghi", ovvero tutte le caratteristiche che contribuiscono a rendere un luogo unico.

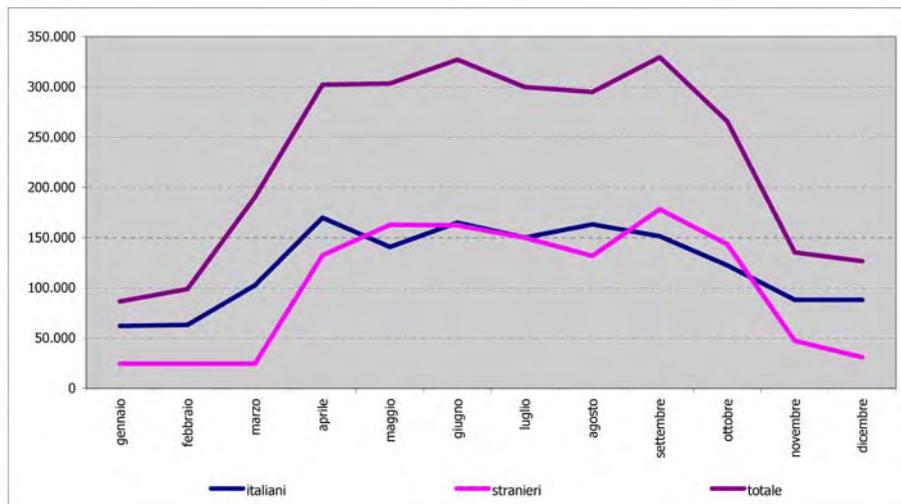
Gli elementi secondari si riferiscono ai servizi di consumo turistico (ricettività, ristorazione, shopping, ecc.) che contribuiscono alla formazione dell'esperienza turistica e caratterizzano l'offerta urbana di servizi dedicata a questa categoria di utenza.

Gli elementi supplementari fanno riferimento ai servizi di supporto allo svolgimento dell'attività turistica che apportano qualità al sistema dell'offerta incidendo positivamente sull'esperienza turistica (parcheggi, centri di informazione turistica specializzati, integrazioni con il trasporto pubblico locale, segnaletica turistica, informazioni, guide, ecc.).

Questa componente ha assunto un ruolo di rilievo per l'accrescimento del potere attrattivo di una città.

Leisure mobility vs urban mobility

Per quanto il turismo rappresenti un settore fondamentale per lo sviluppo economico, è sempre più evidente che la sua diffusione comporta ricadute sul sistema ospitante, soprattutto in termini di incremento dei livelli di invivibilità. Proprio in ragione di questa invasività, il rapporto tra attività turistiche ed attività urbane, spesso, è conflittuale ed interessa molto da vicino il sistema della mobilità.



I dati relativi agli arrivi nelle strutture ricettive durante l'arco dell'anno fanno registrare dei picchi quasi sempre in corrispondenza dei periodi di ferie e di vacanze scolastiche.

Nelle città turistiche, infatti, si verifica una sovrapposizione tra almeno due tipi differenti di mobilità.

Ai flussi di spostamento giornalieri, generati dall'uso quotidiano della città da parte della popolazione residente e degli utilizzatori abituali (city users e pendolari), si sovrappongono flussi di spostamento generati da un'utenza occasionale (turisti ed escursionisti) particolarmente numerosi soprattutto in specifici periodi dell'anno.

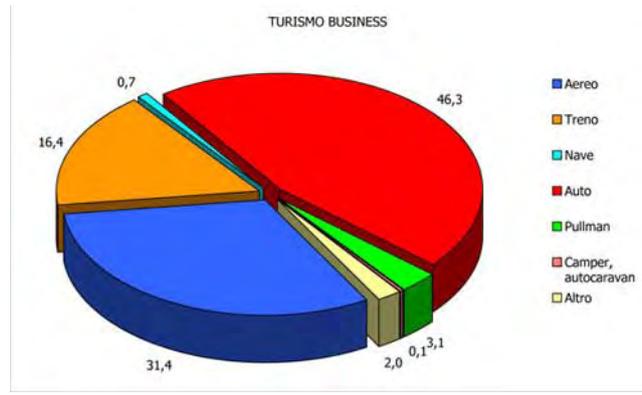
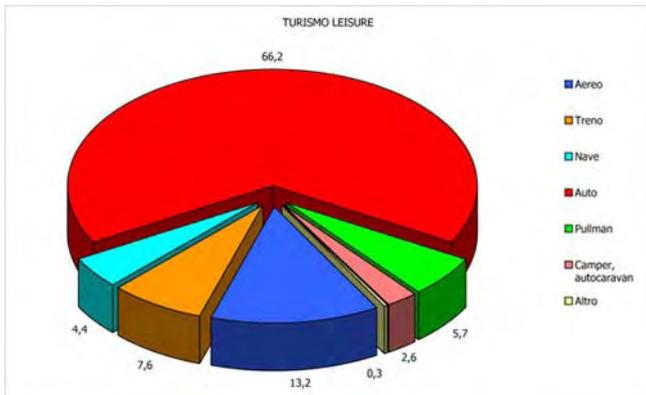
Questa sovrapposizione genera fenomeni di congestione fisica (traffico, inquinamento atmosferico ed acustico) e di commistione funzionale che interessano particolarmente le aree urbane centrali.

La concentrazione spazio temporale dei flussi turistici rappresenta una delle caratteristiche salienti del fenomeno. Tali flussi tendono a concentrarsi nelle aree urbane maggiormente pregiate, caratterizzate dalla presenza di attrattori storici, artistici ed architettonici, in specifici periodi dell'anno.

Alla problematica della stagionalità si tenta di rispondere attraverso un'offerta di occasioni ed eventi maggiormente distribuita sull'arco dell'anno, sebbene l'organizzazione del lavoro e delle attività scolastiche, almeno per quanto concerne la situazione italiana, non ancora consente di superare i limiti derivanti dalla concentrazione del periodo di ferie. Alla concentrazione spaziale dei flussi turistici, invece, sinora si è tentato di dare risposta attraverso la chiusura al traffico dei centri storici o l'istituzione di zone a traffico limitato interdette alla circolazione dei bus turistici.

Rari sono gli esempi dove gli interventi si inseriscono in un quadro organico di pianificazione e di integrazione con il sistema della mobilità³ locale.

L'interesse verso la mobilità del tempo libero, infatti, trova ancora poco spazio all'interno sia delle politiche urbane di gestione e di promozione di modalità di spostamento



I dati Istat sul mezzo utilizzato per motivo di spostamento evidenziano la netta prevalenza dell'utilizzo dell'auto sia negli spostamenti di turismo leisure che di quello business.

alternative all'uso del mezzo proprio (auto, scooter, bus, ecc.), sia in ambito scientifico, molto più concentrato sugli aspetti relativi agli impatti economici ed ambientali della mobilità veicolare.

Probabilmente una delle difficoltà oggettive che ostacola lo sviluppo di questo particolare settore di ricerca, almeno per quanto riguarda la situazione italiana, è rappresentato anche dalla difficoltà di reperire dati attendibili e significativamente valutabili, se non attraverso indagini dirette che necessitano di ampia disponibilità di tempo e di risorse economiche.

Eppure questo segmento della mobilità, dove gli spostamenti legati all'esplicazione delle attività turistiche possono essere inglobati, rappresenta una componente di rilievo tra le varie forme di mobilità urbana.

Nell'ultimo rapporto dell'Istituto Superiore Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT) del 2009 "La domanda di

mobilità degli Italiani" si evidenzia come gli spostamenti *leisure* rappresentino la fetta più rilevante (32,5%) del totale degli spostamenti urbani, seguiti da quelli effettuati per sbrigare commissioni e faccende familiari (32,2%). L'utilizzo del mezzo privato rispetto a quello pubblico è nettamente prevalente oltre che in crescita rispetto all'anno precedente.

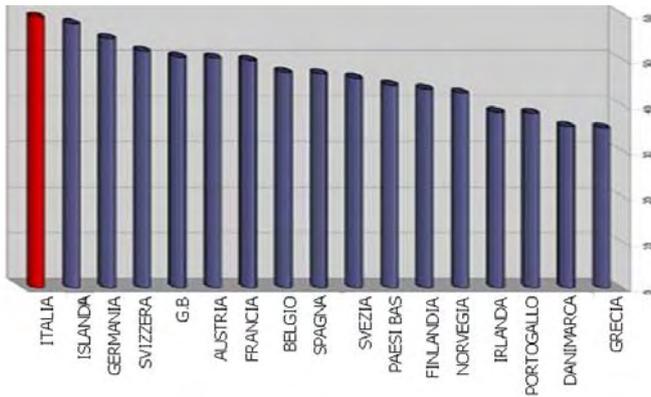
Anche i valori descrittivi della propensione a modificare l'uso dell'utilizzo del mezzo proprio a favore di quello pubblico non lasciano sperare in un mutamento radicale nei costumi almeno in tempi brevi (+ 1,4% è l'incremento assoluto 2008-2009 a favore dell'utilizzo dell'auto).

Sebbene l'indagine non faccia riferimento esplicito agli spostamenti di tipo turistico si può considerare rappresentativa di una maniera di intendere la mobilità che caratterizza fortemente la situazione italiana più di altri paesi europei.

Mezzi di trasporto
(spostamenti per modalità - Valore percentuale)

		Piedi o bici		Mezzi motorizzati		solo mezzi motorizzati				Totale		
		2008	2009	2008	2009	Moto, ciclomotore		Mezzi privati (auto)			Mezzi pubblici	
						2008	2009	2008	2009		2008	2009
Totale		21,0	20,6	79,0	79,4	5,7	5,3	82,0	84,2	12,3	10,5	100,0
Sesso	Maschio	17,8	17,8	82,2	82,2	8,1	7,9	80,8	82,1	11,1	10,0	100,0
	Femmina	24,3	23,6	75,7	76,4	3,0	2,3	83,3	86,5	13,7	11,1	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	14,4	15,2	85,6	84,8	10,2	9,7	68,2	71,5	21,7	18,8	100,0
	Da 30 a 45 anni	14,3	13,9	85,7	86,1	5,5	5,0	87,6	88,5	6,9	6,5	100,0
	Da 46 a 64 anni	23,5	21,6	76,5	78,4	4,0	4,0	86,0	87,0	10,0	9,0	100,0
	65 anni e oltre	39,6	38,3	60,4	61,7	1,6	2,4	82,1	84,5	16,3	13,1	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	13,6	14,0	86,4	86,0	5,2	5,5	85,5	86,5	9,2	8,0	100,0
	Occupato in conto proprio	13,5	13,4	86,5	86,6	6,6	4,6	87,1	88,0	6,3	7,5	100,0
	Disoccupato	25,3	19,4	74,7	80,6	7,1	4,6	82,5	87,9	10,4	7,6	100,0
	Casalinga	33,4	31,4	66,6	68,6	1,0	1,1	90,7	92,6	8,3	6,3	100,0
	Studente	17,0	18,2	83,0	81,8	12,5	12,8	56,8	59,1	30,7	28,1	100,0
	Ritirato dal lavoro	36,7	35,1	63,3	64,9	2,7	2,8	84,1	85,6	13,2	11,7	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	23,1	23,1	76,9	76,9	4,4	4,8	78,7	80,8	17,0	14,4	100,0
	Nord-Est	23,0	22,0	77,0	78,0	5,4	4,3	83,7	85,8	11,0	9,9	100,0
	Centro	16,9	18,2	83,1	81,8	7,9	7,1	78,5	81,4	13,6	11,6	100,0
	Sud e Isole	20,7	19,5	79,3	80,5	5,5	5,1	85,7	87,1	8,9	7,7	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	15,3	15,6	84,7	84,4	1,9	3,2	89,1	89,6	9,0	7,3	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	17,0	16,2	83,0	83,8	3,7	3,6	87,0	89,3	9,3	7,1	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	19,0	20,8	81,0	79,2	4,6	4,0	87,4	89,7	8,1	6,3	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	24,6	22,0	75,4	78,0	7,4	5,8	83,0	86,2	9,6	8,1	100,0
	Oltre 250.000 ab.	28,4	28,2	71,6	71,8	11,3	10,0	61,1	65,3	27,6	24,7	100,0

indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009



In base ai dati Aci del 2009, il tasso di motorizzazione (auto per 100 abitanti) l'Italia è al primo posto tra i paesi europei.

La necessità di velocizzare i tempi degli spostamenti può in parte spiegare la scarsa propensione all'utilizzo del mezzo pubblico da parte dell'utenza urbana abituale e intuitivamente offre la possibilità di osservare che le maggiori conflittualità tra le differenti utenze urbane (residenti, city user, turisti)⁵ si verificano proprio in relazione alla mobilità e, soprattutto, in riferimento ai tempi d'uso e di fruizione della città.

Il conflitto non è solo fisico (incremento di traffico, intasamento di strade urbane, rallentamenti, ecc.) fondamentalmente dovuto al carico aggiuntivo rappresentato dai turisti sul sistema urbano, ma coinvolge anche la sfera sociale.

Particolarmente significativi i casi di Barcellona e di New York, dello scorso giugno, dove sui marciapiedi degli assi viari maggiormente affollati dai turisti sono state disegnate corsie differenziate per flussi di utenza (turisti e residenti).

La proposta provocatoria, nel caso di Barcellona è stata avanzata dall'associazione di quartiere del centro storico per sensibilizzare l'amministrazione pubblica circa la necessità di riflettere sulle modalità di uso e di tempo che differenziano in maniera sostanziale la popolazione residente da quella turistica.

Alcune settimane prima, anche sulla Fifth Avenue a New York erano state disegnate sui marciapiedi corsie differenziate per residenti e turisti. La proposta non è stata accolta dalle amministrazioni delle due città che, anzi, hanno ritenuto necessario ribadire l'importanza delle presenze turistiche per l'economia della città.

In realtà l'ambiguità del turismo risiede proprio nell'essere al contempo fattore di sviluppo economico ed elemento di disequilibrio dei meccanismi di organizzazione e funzionamento della città.

Su questo secondo aspetto, ovvero sulla possibilità di ridurre gli impatti negativi derivanti da una crescita non governata del fenomeno, l'azione pubblica locale deve concentrarsi anche in ragione della distribuzione di ruoli, competenze e responsabilità definiti dalla legislazione vigente.

Su questo secondo aspetto, ovvero sulla possibilità di ridurre gli impatti negativi derivanti da una crescita non governata del fenomeno, l'azione pubblica locale deve concentrarsi anche in ragione della distribuzione di ruoli, competenze e responsabilità definiti dalla legislazione vigente.

Nell'attuale quadro normativo italiano (L. 135/2001 e L. 3/2001), infatti, i Comuni e le Province per gli ambiti territoriali di competenza, ricoprono funzioni di attuazione delle politiche intersettoriali ed infrastrutturali necessarie alla qualificazione dell'offerta turistica.

Ben differente è il ruolo ma anche lo scopo dell'operatore privato il quale sostanzialmente persegue obiettivi di profitto, seppure orientati alla garanzia di un prodotto di qualità.

Lungimirante ed auspicabile, invece, sarebbe l'integrazione tra i due settori soprattutto in riferimento alla possibilità di migliorare il sistema dell'offerta per gli spostamenti turistici urbani.

Proprio in ragione dei differenti tempi nell'uso e nella fruizione della città (*slow time*) la *leisure mobility* può e deve essere occasione per promuovere forme di spostamento alternative all'uso del mezzo proprio e pertanto maggiormente sostenibili.

Politiche di integrazione trasporti-turismo: il diffondersi delle "visit card"

Sinora, la risposta alla necessità di mettere a punto politiche e strategie integrate volte da un lato, ad incrementare l'offerta di servizi a supporto del turismo, dall'altro a catturare segmenti di offerta sempre più diversificati sembra possa essere individuato nell'istituzione delle "visit card" o "tourist pass".

L'integrazione avviene tra sistema dell'offerta turistica e sistema dei trasporti locale. Acquistando la carta, cioè, si acquisisce la possibilità sia di accedere alle principali attrazioni turistiche (musei, strutture espositive, scavi archeologici, ecc.), sia di utilizzare i mezzi pubblici (su gomma e su ferro) nell'ambito dell'area urbana centrale, solitamente coincidente con la sede delle principali emergenze turistiche.



In maniera provocatoria a Barcellona e a New York sono state disegnate corsie per differenziare i turisti dai residenti lungo i marciapiedi delle strade maggiormente trafficate.

In alcuni casi la convenzione comprende anche sconti presso ristoranti e negozi.

Lo scopo principale è quello di proporre un tipo di offerta integrata a prezzo particolarmente vantaggioso in modo da invogliare anche una tipologia turistica di tipo *short break*. La possibilità di usufruire di una visit card o di un pass accomuna attualmente le principali città turistiche di Europa secondo un modello sufficientemente standardizzato.

Al suo esordio, alla fine degli anni Novanta, la card avrebbe dovuto consentire fra l'altro la raccolta di dati ed informazioni utili alla quantificazione ed il monitoraggio dei flussi turistici, oltre a permettere di comprendere le preferenze degli utenti, attraverso la registrazione del pass in appositi lettori ottici posti in prossimità dei luoghi convenzionati.

Il sistema è stato testato a Londra e ha permesso di orientare le scelte finalizzate al miglioramento dell'offerta presente in base all'effettiva domanda espressa dall'utenza.

Le visit card rappresentano uno dei tentativi di integrazione tra offerta turistica e trasporto urbano.

Più recenti nel panorama dei pass offerti nella gran parte delle città turistiche sono le "destination card".

A differenza delle "city card" dove l'offerta si esplica in ambito urbano, questo tipo di smart card propongono un'offerta estesa ad un territorio più ampio, solitamente di dimensioni regionali.

La Campania artecard rappresenta un esempio significativo di questo tipo di offerta integrata valida per l'intera regione o per una particolare città campana.

Le offerte, in particolare, fanno riferimento a nove itinerari differenti (Napoli e il centro antico; Napoli e i Campi Flegrei, Castelli di Napoli, Regge e siti borbonici, archeologia del golfo, Cilento, tutta la Regione in 3 giorni; tutta la regione in 7 giorni). Obiettivo dell'iniziativa è garantire la fruizione di itinerari artistico-culturali della Campania abilitando l'accesso, in un'unica soluzione, ad una serie di servizi di pubblica utilità, tra i quali:

CARDS	OFFERTA PROPOSTA	COSTO (min. max)	AREA DI VALIDITÀ
 COPENHAGEN CARD	<ul style="list-style-type: none"> • 72 ore di libera circolazione sui trasporti; • circa 60 fra musei e luoghi di interesse. 	35 ÷ 65 EURO	centro storico
 LONDON PASS	<ul style="list-style-type: none"> • Libera circolazione sui trasporti pubblici; • circa 70 fra musei e luoghi di interesse; • sconti per shopping; • offerte per integrazioni trasporti speciali (crociera sul Tamigi ed altro) 	Variabile in base alla durata da 3 a 7 giorni	Aree centrali
 NEW YORK PASS	<ul style="list-style-type: none"> • Libera circolazione sui trasporti pubblici; • circa 70 fra musei e luoghi di interesse; • sconti per shopping; • offerte per integrazioni trasporti speciali (crociera sul Tamigi ed altro) 	Variabile in base alla durata da 3 a 7 giorni 97 ÷ 140 EURO	Aree centrali
 AMSTERDAM CARD	<ul style="list-style-type: none"> • utilizzo illimitato dei mezzi di trasporto pubblici; • ingresso ai principali musei e altre attrazioni; • sconti presso esercizi convenzionati 	Variabile in base alla durata da 2 a 3 giorni 49 ÷ 59 EURO	Aree centrali



- utilizzo di tutta la rete di trasporto pubblico;
- ingresso ai musei;
- sconti su prezzi di libri e pubblicazioni d'arte;
- possibilità di effettuare prenotazioni alberghiere e teatrali.

La maggiore innovazione è relativa all'offerta integrata con il sistema di trasporto pubblico locale allargata anche ad alcune delle isole del Golfo (Ischia e Procida) e al servizio navetta "Alibus", che collega l'Aeroporto di Capodichino con il centro della città.

Allo stato attuale, dunque, le card turistiche rappresentano il maggiore risultato di integrazione tra l'offerta di attrattori presenti e il sistema di trasporto locale. L'integrazione in alcuni casi è fortemente sostenuta dall'azione pubblica (Regione, Provincia, Comune) che nella card individua anche uno strumento strategico per la promozione del territorio. Non è da sottovalutare la possibilità connessa all'utilizzo delle smart card come possibili strumenti per la creazione di data base che consentirebbero da un lato, il monitoraggio dei flussi turistici, dall'altro la definizione di strategie turistiche maggiormente efficaci.

L'offerta di leisure mobility nelle principali città turistiche

Il turismo esprime una domanda di spostamento che rappresenta anche la condizione essenziale per il suo svolgimento.

In particolare, sono due le forme di spostamento attivate. La prima fa riferimento allo spostamento necessario per raggiungere la meta stabilita dal luogo di abituale residenza. La seconda è relativa alla quantità, tipologia e modalità di spostamento necessario per visitare la meta prescelta.

Esiste, poi, una terza modalità in cui lo spostamento è lo scopo principale del viaggio (turismo itinerante).

In questa parte, l'articolo tenta di fornire una panoramica sulle differenti modalità di fruizione della città attraverso l'offerta di spostamento esplicitamente dedicata all'utenza turistica.

La recente evoluzione dell'offerta urbana a fini turistici mostra come questo segmento abbia acquisito rilievo crescente esprimendosi attraverso forme e modalità differenti.

Si possono individuare almeno tre categorie di modalità di spostamento dove il mezzo utilizzato riveste il ruolo di attrattore turistico contribuendo alla esperienza turistica come fattore esperienziale:

- le funivie per "volare sulla città";
- i city sightseeing per "fruire della città";
- le alternative per "muoversi lenti".

Le *funivie urbane* da sempre esercitano un fascino particolare soprattutto in ragione dell'opportunità di poter fruire della città dall'alto e in movimento.

Dalla storica Roosevelt Island Tramway di New York, costruita nel 1976 per garantire un collegamento alternativo al battello per gli abitanti del quartiere residenziale realizzato a seguito di un'operazione di riqualificazione sull'isola, alla più turistica teleferica di Madrid (el Teleférico), che collega il centro della città con il parco della Casa de Campo, costruita alla fine degli anni Sessanta.

Più moderna e tecnologicamente avanzata la Jewel-Box di Singapore tra il Monte Faber e l'isola di Sentosa. Costruita negli anni Settanta, la teleferica è stata oggetto di una recente operazione di ammodernamento e potenziamento dell'impianto proprio in ragione dell'elevato numero di visitatori/anno (12 milioni).

Altrettanto scenografica e moderna la funivia di Caracas, rinnovata nel 2003, che oltre a costituire un'originale modalità di spostamento (il percorso copre 1,7 km di distanza e sorvola il quartiere di S. Augustin) è anche mezzo per il "trasporto" simbolico di valori sociali.

Su ciascuna "gondola" (è il nome delle cabine) infatti sono impresse le parole amore, partecipazione, equità, uguaglianza.

Nel caso di Caracas, si tratta di un vero e proprio sistema metropolitano di trasporto progettato per facilitare gli spostamenti pendolari. Il metro cable è connesso al sistema di trasporto metropolitano di Caracas con 5 stazioni differenti. Ognuna di esse è caratterizzata da un sistema di edifici dedicati allo sport, alla cultura, all'amministrazione, all'educazione ed al verde pubblico.

A Saragozza la funivia è un'eredità dell'Expo del 2008 e consente la fruizione sia dell'area espositiva attualmente





riconvertita in parco tecnologico, sia delle architetture-icone realizzate, sempre per l'Expo, dall'archistar Zaha Adid.

Il caso di maggiore successo nell'ambito dell'offerta urbana di spostamento a fini turistici, probabilmente, è rappresentato dai *city-sightseeing*.

L'originalità dell'offerta consiste nel mezzo utilizzato (bus turistici a due piani "decappottati") mentre il prodotto è costituito dalla più tradizionale visita guidata itinerante lungo i percorsi che collegano i principali monumenti.

Altra innovazione è la modalità *jump on - jump off* a richiesta che consente al turista sia di lasciare il mezzo in corrispondenza di apposite fermate e approfondire la visita presso alcune delle strutture illustrate lungo il percorso, sia

di proseguire il percorso indipendentemente utilizzando, con lo stesso biglietto, entro 24 ore, anche i mezzi pubblici, sia infine di attendere un mezzo successivo e continuare il percorso precedentemente iniziato.



Rivolto ad un segmento

di utenza sostanzialmente differente dal precedente, l'offerta di itinerari culturali da fruire all'interno di antiche vetture del trasporto urbano riconvertite in ristoranti itineranti, rappresenta l'offerta emergente per un turismo d'élite in alcune delle principali città turistiche italiane.

Si è già evidenziata la differenza nei tempi di fruizione dello spostamento turistico che è, per definizione, uno spostamento lento, particolarmente favorevole alla sperimentazione di modalità di trasporto innovative e sostenibili.

Nelle città dove l'uso della bicicletta è parte integrante del sistema della mobilità urbana si stanno diffondendo nuove modalità di spostamento turistico basate sull'utilizzo di questo mezzo altamente sostenibile.



Le proposte, comunque, per ora sono in gran parte lasciate all'iniziativa privata mentre l'azione pubblica è ancora molto concentrata sull'istituzione di divieti o all'interdizione al transito veicolare di alcune zone della città.

Esistono, tuttavia, alcuni esempi dove l'offerta di trasporto a fini turistici è integrata all'offerta di trasporto pubblico.

In Danimarca, per esempio, a Copenhagen e nelle altre città a vocazione turistica, sono state istituite specifiche linee di autobus urbani (City-Circle) elettrici che consentono il collegamento tra i principali poli di attrazione turistica presenti in città.

L'adeguamento del trasporto pubblico alle esigenze della domanda turistica pone indubbiamente alcune problematiche sinora ancora non considerate dalle società (private o municipalizzate) che gestiscono il trasporto (bagagli, segnaletica, informazioni, ecc.) e richiede la messa



a punto di specifiche strategie gestionali e di marketing coordinate tra tutti gli attori coinvolti.

Conclusioni

La *leisure mobility* è una forma di mobilità particolarmente adatta alla sperimentazione di modalità di spostamento maggiormente sostenibili.

La disponibilità di tempo che differenzia l'utenza turistica da quella abituale della città deve far riflettere sulle opportunità offerte dall'utilizzo di mezzi e modalità di spostamento alternativo all'auto.

Nel 2003, in Svizzera il tema "traffico per il tempo libero" è stato studiato nell'ambito del Programma nazionale di ricerca, NRP 41 "Traffico e ambiente – effetti reciproci Svizzera-Europa". La ricerca metteva in allarme rispetto alla rapidità di crescita del traffico per il tempo libero, proponendo alcune soluzioni per ridurre l'uso del mezzo privato per questo tipo di spostamenti.

A distanza di tempo, la regione transalpina rappresenta un caso di successo in merito alle iniziative messe in campo per integrare la domanda di spostamento turistica con il sistema di trasporto pubblico.

Sebbene l'esperienza condotta riguardi un territorio composto prevalentemente da piccoli centri con una forte predisposizione a "fare sistema" in maniera da "spalmare" gli effetti positivi dello sviluppo turistico, può ugualmente rappresentare un esempio di come il coordinamento tra diversi attori operanti nel settore turistico, in quello dei trasporti e nell'amministrazione locale, sia una condizione indispensabile al successo delle iniziative intraprese.

Ben diversa è la realtà delle principali città turistiche in Italia, dove la componente pubblica e quella privata sono ancora troppo nettamente differenziate tra la necessità di gestire gli effetti del turismo e l'esigenza di promuoverne lo sviluppo. Eppure l'articolo, attraverso una seppur sommaria panoramica di casi ha tentato di evidenziare come la *leisure mobility* possa essere occasione di integrazione tra sistema di trasporti e domanda di spostamento espressa dall'utenza turistica. Si è visto come spesso il vettore di spostamento sia esso stesso attrattore turistico (le funicolari, i people mover, le gondole, i bateau mouche, ecc.) offrendo la possibilità di fruire della città da insoliti punti di vista.

La reale sfida riguarda però il settore pubblico, ovvero la possibilità di poter integrare l'offerta di trasporto pubblico nel sistema dell'offerta turistica. Su questo punto c'è ancora da lavorare, ma le opportunità non



sono poche così come le possibilità di sperimentare nuove modalità di fruizione della città.

Note

- ¹ Il turismo è necessità di evasione, sentimento di libertà, antagonismo rispetto al quotidiano (Perussia 1984)
- ² La definizione della domanda turistica come funzione composta di bisogni e motivazioni è stata definita in La Rocca R.A. (2003) *Turismo Turismi e città*, Collana Di.Pi.S.T. sezione giovani ricercatori e dottorato di ricerca, n. 2, Università degli Studi di Napoli Federico II, Giannini Editore, Napoli, pag. 28-33.
- ³ Nel sistema della mobilità sono compresi oltre all'insieme degli spostamenti necessari a compiere un'attività anche il sistema dell'offerta di trasporto e di sosta presenti in una determinata città.
- ⁴ Il rapporto congiunturale raccoglie i dati di rilevamenti effettuati dall'Osservatorio Audimob durante il 2009. I dati sono raccolti su un campione di circa 15.000 intervistati, territorialmente distribuito, di età compresa tra 14 e gli 80 anni, attraverso tecniche CATI e fa riferimento a spostamenti effettuati durante i giorni feriali. Il numero di spostamenti effettuati viene calcolato sul totale della popolazione mobile.
- ⁵ Con riferimento alle diverse tipologie d'utenza della città è interessante la trattazione operata nell'articolo di Martinotti, G. (1994), "La nuova morfologia sociale della metropoli" in *Urbanistica*, anno XLVI luglio-dicembre 1994, INU. In quest'articolo, l'autore definisce quattro tipologie di popolazioni (notturna; diurna; consumatori metropolitani e metropolitani businessmen) che gravitano sulle metropoli ed individua altrettante fasi dell'evoluzione dell'assetto funzionale del sistema urbano. Nella prima fase la popolazione notturna (residenti) e la popolazione diurna (lavoratori) coincidono. Nella seconda fase si verifica una scissione tra le due popolazioni che corrisponde all'insorgere del pendolarismo quale fenomeno legato anche ai differenti ritmi di vita (aumento del reddito familiare e del tempo libero). In questa fase si riscontra la crescita del fenomeno turistico come stile di vita (gli individui e le famiglie non si muovono più solo per lavorare e tornare a casa ma anche per motivi di svago, abbandonando in massa le città in determinati periodi dell'anno). Nella terza fase la città si afferma come grande attrattore di flussi per la capacità di offrire servizi specializzati di livello superiore sia per le attività primarie che per quelle di svago. La popolazione dei consumatori metropolitani (*city users*) è una popolazione transitoria di gran lunga meno governabile, in grado di incidere notevolmente sui livelli di congestione urbana. I turisti di massa, ad esempio, possono essere inclusi in questa tipologia di popolazione. Nella quarta fase una nuova tipologia di popolazione impone i suoi ritmi all'evoluzione funzionale del sistema urbano. I *metro buisnessmen* gravitano sul sistema urbano per svolgere attività lavorative specialistiche (meeting, riunioni d'affari, congressi, fiere commerciali, visite ai clienti) in un periodo di tempo sufficientemente breve. Quest'ultima tipologia, assimilabile ai flussi di turismo congressuale e d'affari, si muove in percorsi prestabiliti ed esprime una domanda di servizi di qualità (Martinotti, 1994).
- ⁶ È un tipo di turismo emerso per effetto dell'offerta di voli low cost che ha aperto alla possibilità di trascorrere vacanze di breve durata (week-end) nelle principali capitali europee e non. La scarsa disponibilità di tempo per questa tipologia di utenza turistica la rende particolarmente adatta ad un prodotto di tipo "visit card" o "pass turistico".

Riferimenti bibliografici

- Ashworth G.J. (1992) "Is there an urban tourism?", *Tourism Recreation Research*
- Becheri, E. e Deodato, G., (1994), "Il turismo, evoluzione storica e tendenze attuali", *Tecnologia 2000*, n. 9, Le Monnier, Firenze.
- Brunetti F. (1999) *Il turismo sulla via della qualità*, CEDAM, Padova.
- Casarin F. (2005), "La soddisfazione del turista tra ricerche quantitative e qualitative", in *Sinergie*, n°66.
- Cohen E. (1979) "A phenomenology of tourist experience", *Sociology*, vol 13, n.2.
- Cohen E. (2004) *Contemporary tourism: diversity and change*, Elsevier, London.
- Corrigan P. (1999) *La sociologia dei consumi*, Franco Angeli, Milano.
- Costa P., Manente M., Van Der Borg J. (1993) *Traditional Tourism Cities: Problems And Perspectives*, quaderni CISET, n. 1.1/93.
- Forlani F. (2001) *Il marketing turistico nella prospettiva dell'economia delle esperienze*, Università degli Studi di Urbino, Facoltà di Economia.
- Innocenti P. (1996), *Geografia del turismo*, La Nuova Italia Scientifica, Roma.
- ISFORT (2009) La domanda di mobilità degli italiani, Rapporto congiunturale di fine anno, www.isfort.it
- Jansen-Verbeke M. (1986) "Inner city tourism: resources, tourists and promoters", *Annals of Tourism Research*, Elsevier.
- Laws E. (2002) *Tourism marketing: quality and service management perspectives*, Continuum.
- La Rocca R.A. (2003) *Turismo, Turismi e città*, Giannini Editore, Napoli.
- Martinotti G. (1994), "La nuova morfologia sociale della metropoli" in *Urbanistica*, anno XLVI luglio-dicembre 1994, INU Edizioni, Roma.
- Miossec J.M. (1976) *Elements pour une Theorie de l'Espace touristique*, Chet, Aix- en-Provence.
- Moutinho L. (1987) "Consumer behaviour in tourism", *European Journal of Marketing*, Emerald.
- Muscarà, C., (1983), *Gli spazi del turismo, geografia ed organizzazione dello spazio territoriale*, Patron, Bologna.
- Page S.J. (1995) *Urban Tourism*, Routledge, London.
- Page S.J and Hall M. (2003) *Managing urban tourism*, Pearson Education limited, Harlow, Essex, UK
- Pearce P. (1982) *The social Psychology of Tourism*, Pergamon, Oxford.
- Pearce D.G. (1987) *Tourism Today: A Geographical Analysis*, Longman, London.
- Pearce P.L. (1991) "Analysing tourist attractions", *Journal of Tourism Studies*, vol.2 n. 1, May, 1991.
- Pearce D.G. (1992) *Tourism Organization*, Longman, Harlow.
- Pencarelli T., Forlani F. (2005), *Management e marketing delle destinazioni turistiche. L'esperienza di alcuni S.T.L. italiani*, in Atti del convegno "Marketing Trend", Paris.
- Peroni G. (1998) *Marketing turistico*, Franco Angeli, Milano.
- Rifkin J. (2000) *L'era dell'accesso. La rivoluzione della new economy*, OscarMondadori, Milano.
- Pencarelli T., Forlani F. (2002) *Il marketing dei distretti turistici – sistemi vitali nell'economia delle esperienze*, in *Sinergie*, n.58.
- Pencarelli T., Forlani F. (2003) *La valorizzazione dei centri storici. Il contributo del marketing*, studio presentato al convegno *La valorizzazione dei centri storici. Un contributo al marketing territoriale*, Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo", 21/02/2003.
- Perussia F (1984) "Le motivazioni psicologiche del turista" in *Touring Club Italiano, 90 anni di turismo in Italia 1894-1984*, Milano.
- Rossini, L., (1992), "Principi e metodologie per la localizzazione degli investimenti turistici" in AA.VV., (1992), *Problematiche e tendenze nel turismo: orizzonte 1992*, FrancoAngeli, Milano.

Referenze immagini

L'immagine di pag. 9 è tratta da www.vesuvioinrete.it, lo schema di pag. 10 è tratto da Page e Hall 2003: 22, l'immagine di pag 10 al centro in basso è tratta da www.comune.arezzo.it, le foto di pag. 11, 15, 17 e 18 sono tratte da <http://commons.wikipedia.org>. La foto di pag. 18 al centro a sinistra è tratta da www.girami.it. Latabella di pag. 14 è tratta dal Rapporto IFORT, tutte le altre immagini sono dell'autore.



Il turismo è un fenomeno spaziale

Tourism is a Spatial Phenomenon

Pasquale Boccagna

Dipartimento Economia Aziendale
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: pasquale.boccagna@unina.it

Il turismo è mobilità sostenibile

Il turismo è un fenomeno di consumo ed è un fenomeno spaziale (Fumagalli, 1987) per cui è utile approfondire lo studio in due dimensioni: quella locale e quella globale. Peroni (2007) definisce il turismo come lo *"spostamento di consumi nello spazio"*, in quanto esso è il risultato di una scelta di spesa di una parte del reddito che il consumatore-turista ha prodotto in un luogo, che è quello di abituale dimora, diverso dalla destinazione del suo viaggio.

Il turismo comporta non solo il consumo nelle funzioni d'uso specifiche quali il pernottamento e la ristorazione ma anche tutta una serie di attività che sono collegate alla soddisfazione del bisogno psicologico di vivere un'esperienza di soggiorno temporaneo o viaggio in una località diversa dalla propria abituale dimora (Ejarque, 2003, Peroni, 2007, Cooper, 2008, Della Corte, 2009, Franch, 2010).

Il turista nel suo spostamento in un'altra località porta con sé anche le necessità legate al suo stato di salute e al suo sistema di relazioni e occupazioni che si traducono, in sostanza, in un *"carico umano"* che impatta direttamente in tutte le dimensioni (mobilità, sanità, ecologia, relazioni sociali, consumi) sul sistema della *destination* (Della Corte 2009, p.24, Franch 2010, p. 7).

Cooper (2008), riprendendo il modello di Leiper (1990), parla del turismo come un complesso di individui, imprese, organizzazioni e luoghi che si combinano in qualche modo per produrre una esperienza di viaggio; esso, in sostanza, è una attività multidimensionale e multiforme che coinvolge molti aspetti della vita e molte e diverse attività economiche (ibidem, p.11).

Nel modello spaziale di Leiper sono tre gli elementi caratterizzanti del turismo:

- i turisti,
- gli elementi geografici,
- il settore turistico.

Tourism and activities it generates are combined with the territorial factor giving rise to the process of using the service in which, essentially, the delivery and consumption of tourism, an entity largely immaterial, are simultaneous in a geographical context chosen by the consumer and defined tourist destination. If clarification of the concept of tourism and tourism product was essential to explain to some extent the reasons for the offer, the opportunity to single out, among the various definitions that have been proposed in the literature, the characteristic features of the destination seems equally significant to get to the explanation of why management system offered (comprehensive and complex product). The basic questions are: What drives tourists to go from a place of habitual residence to a place in which the natural, environmental and cultural region are completely different from starting? What does turning a geographical place into a tourism destination? Because some tourists prefer certain destinations than the other? What is the impact of tourism in terms of territorial and urban mobility? The transport system can be considered a resource-generating competitive advantages?

The framework of the article is represented by the Marshallian theory of industrial district which puts the land and its resources behind the development of the local system. It tries to overlay the framework VRIO (Value, Rarity, inimitably, Organization), derived from the Resource Based View, in determining whether a particular resource area can generate a sustainable competitive advantage and lasting. Stakeholder Theory is the framework that leads the analysis of the impact of tourism development policy on local businesses and the framework of Corporate Social Responsibility leads in environmental issues. Against this background, in this paper will be exhibited in the various contributions of the literature on tourism systems starting from the basic that tourist is a person who drives a process of spending a part of his income in a place other than in his habitual residence. The choice of the destination to enjoy the tourist facilities and carry out the complementary activities of consumption is the result of a complex decision-making process based on selection among alternative competitive solutions that are able to respond to a set of needs and aspirations to equal costs and level of services required. Then you will be taken into consideration of the manner in which a geographic location becomes a tourist destination and the way in which the structural characteristics and infrastructure are able to express a point of *"emotional"* for tourists; the encounter between supply and demand is seen according to the post-Fordist framework of *"Mutual Value"* that drives the service process in tourism businesses and the way in which assets may be able to generate a competitive advantage in the market. Herein after the tourism phenomenon is related to the concept of territorial mobility to highlight the impact that it creates on environmental and urban planning, and the need to monitor and plan the phenomenon for structural and infrastructural adjustment of the territory in the way of sustainability. Finally they will be exposed some cases of urban and extra-urban mobility in tourism according to a perspective that sees the urban and suburban transport as a real resource (VRIO) generating competitive advantage for the local system.

I turisti

Sono gli attori principali del sistema. Cooper (2008, p.11) afferma che il turismo, dopo tutto, è una vera e propria esperienza umana, vissuta, pregustata e ricordata da molti come alcuni dei più importanti momenti della vita; la *motivazione al viaggio* è il fondamento su cui si basa tale esperienza e gli elementi che la caratterizzano sono 7 (Dann, 1981, Della Corte, 2009, p.9):

1. il viaggio è la risposta a ciò che manca e si desidera;
2. la capacità attrattiva di una destinazione (*pull*) è una risposta al livello di desiderio maturato nella domanda (*push*);
3. la motivazione del viaggio è anche il risultato della propria fantasia individuale;
4. la motivazione dipende da una serie di esigenze (visite a parenti ed amici, studio, piacere, ecc.);
5. è possibile individuare diverse "tipologie motivazionali" classificabili nello schema "*sunlust*" se prevale la ricerca di attrattive non presenti nel luogo di abituale dimora, oppure nello schema "*wonderlust*" se prevalgono esigenze legate alla volontà di sperimentare e visitare località insolite;
6. motivazione ed esperienza realmente vissuta dal turista sono collegate tra di loro;
7. la motivazione è anche auto-definizione e significato, in termini di comprensione generale e capacità di vedute.

Gli elementi geografici

Sono rappresentati dalle *regioni generatrici di viaggiatori*, dalle *regioni di destinazione* dei flussi turistici e dalle *regioni di transito*. Le regioni generatrici di viaggiatori rappresentano il "mercato" delle "destination" che forniscono l'impulso allo stimolo e alla motivazione del viaggio.

Le destinazioni sono la causa del turismo e sono anche il territorio su cui si hanno tutte le ricadute del turismo; in esse esiste l'attrazione all'esperienza turistica che stimola creazione della domanda di viaggio nelle regioni generatrici di domanda turistica.

Tutte le innovazioni di prodotto e di processo si verificano a livello di destinazione, dove i nuovi prodotti e le esperienze vengono distribuiti facendo della destinazione il luogo "dove impattano le più rilevanti e drammatiche conseguenze del sistema" (Leiper, 1990, p.23).

Franch (2009, p.27) definisce gli elementi di attrattiva di una destinazione come fattori "pull".

Essi consistono in: **elementi naturali o artificiali** che spingono un visitatore verso un luogo; **accessibilità** (geografica, socio-politica, economica)¹; **informazione, accoglienza e ricettività**, ossia le azioni che la destinazione svolge per facilitare l'accoglienza e le strutture che dispone per ospitarli²; **immagine turistica**, ossia il grado di considerazione positiva che il mercato turistico ha del luogo e delle sue caratteristiche che si traduce in fattore di

successo in quanto i turisti scelgono di visitare un luogo perché suscita in essi un intenso piacere, alimentato attraverso il sogno e l'immaginazione di una esperienza fuori dall'ordinario (Urry, 1995).

Il settore turistico.

Il turismo, come osservano Della Corte e Sciarelli (2003) può essere definito come un sistema dove i vantaggi, in un'ottica RBV, vanno riferiti alle "destination" nella loro globalità, intese come capacità e competenze espresse dal sistema di offerta ("business") di combinare in vario modo il sistema di risorse presenti nella località da offrire come servizio nelle varie forme. Volendo utilizzare il modello di Grönroos (2010) si può esprimere tale concetto parlando di Valore Potenziale (*Potential Value*) che si trasforma in valore concreto allorché la produzione proposta al mercato incontra la disponibilità all'acquisto da parte del consumatore in considerazione della sua percezione³, dell'utilità e del grado di soddisfazione dei propri bisogni che tale produzione promette (*Value in Use*).

Il settore turistico è un complesso di imprese e di organizzazioni coinvolte nella produzione del prodotto turistico (Cooper et alii 2008) che sono diversamente localizzate a seconda della loro funzione: ad esempio, le agenzie di viaggio e i Tourist Operator in genere sono localizzati nelle regioni di generazione della domanda turistica, le attività di attrazione e di ospitalità sono localizzate nelle regioni di destinazione e le attività di trasporto in genere sono largamente presenti nelle regioni di transito.

Su queste premesse si può ritenere che il turismo sia l'insieme di "attività di persone che viaggiano e risiedono in posti fuori dal loro abituale ambiente per non più di un anno consecutivo per piacere, affari altri scopi" (WTO e UNSTAT, 1994). Da questa concezione del turismo (*demand-side definition*) emergono, quindi, cinque elementi centrali per comprendere il fenomeno e spiegare le ragioni dell'offerta (Cooper et al., 2008):

1. il turismo è movimento di persone da una regione di abituale dimora verso altre destinazioni in cui soggiornare; da questo punto di vista Peroni (2007) definisce il turismo come un *fenomeno essenzialmente spaziale in cui si realizza uno spostamento di consumi nello spazio*;
2. nel turismo vi sono due elementi centrali: il viaggio e il soggiorno;
3. il viaggio e il soggiorno si realizzano fuori dall'ambiente di abituale dimora e occupazioni, rivelandosi, quindi, come un fenomeno che reca possibilità di crescita alle attività presenti nelle destinazioni e possibilità di lavoro alle popolazioni ivi residenti;
4. il movimento verso le destinazioni è temporaneo e di breve durata (non meno di 1 notte e non più di 1 anno);
5. le destinazioni sono visitate per scopi diversi dal prendere residenza stabile o di impiego.

Quanto più un'attrazione è unica, specifica e inimitabile, "tanto più alta sarà la sua capacità di generare flussi di visitatori, divenendo un bene posizionale" e, pertanto, "la forza competitiva della destinazione è strettamente legata al grado d'imitabilità e di riproducibilità delle attrazioni turistiche di cui dispone" (Franch, 2010, p. 27).

L'intervento dell'uomo consistente nella creazione di attrazioni artificiali (strutture, infrastrutture ed eventi) si rivolge nella direzione di "esaltare le attrazioni naturali disponibili" (ibidem)⁴.

Concetto e configurazione di "destinazione turistica"

Alle domande sul perché nasce e come si sviluppa e si gestisce una *destination* si cercherà di fornire risposta nel prosieguo, consapevoli che, come afferma Pencarelli (2009), "la stessa era dei servizi stia per essere sottoposta a importanti trasformazioni indotte dal sopraggiungere della cosiddetta economia delle esperienze (Pine e Gilmore). Le imprese dei servizi, per personalizzare l'offerta e per intercettare e soddisfare i segmenti più evoluti della domanda (...), stanno percorrendo sentieri di accrescimento del valore economico mediante la creazione di esperienze (ad esempio, un evento, un viaggio) o la proposta di trasformazioni (ad esempio un corso di formazione), ossia mediante l'offerta di soluzioni fortemente centrate sull'immaterialità e sulla conoscenza e che si traducono in sistemi di prodotto complessi, formati in prevalenza da componenti intangibili che rappresentano i maggiori vettori del valore per le imprese e per i clienti e che solo limitatamente poggiano su input fisici".

Il connubio tra cliente e produttore per generare valore è presente, in varia portata, in molti approcci. Secondo Franch (2010, p.23) "la necessità di definire cosa sia una destinazione assume infatti rilevanza nel momento in cui la scelta del turista assume caratteri di **selezione competitiva** fra molteplici alternative, caratterizzate dalla **diversa capacità** di rispondere a bisogni e motivazioni, dal costo comparato e dal livello di qualità dei servizi".

In tale affermazione è utile evidenziare due espressioni significative: la **selezione competitiva** e la **capacità** e competenza con cui l'offerta è in grado di soddisfare la domanda. Prosegue Franch (ibidem): "la destinazione è infatti un luogo obiettivo di viaggio, che il turista desidera visitare grazie alle attrazioni naturali o artificiali che essa offre. Per questo essa deve disporre di tutte le strutture e le infrastrutture necessarie al soggiorno (trasporto, alloggio, ristorazione, attività ricreative), ma anche di un'adeguata **capacità di richiamo emozionale** legato alla notorietà e alla sua immagine. Questo significa che un luogo diviene destinazione quando il mercato ne acquisisce consapevolezza e quando questa consapevolezza si traduce in domanda

effettiva anche grazie alla capacità di comunicare i servizi offerti". E' evidente che, in tale prospettiva di analisi, le condizioni per la nascita di una destinazione turistica sono essenzialmente legate a due categorie di fattori: le **risorse** (naturali e artificiali) e le **competenze** organizzative della popolazione attiva che riescono a combinare tali risorse in una offerta adeguata.

Ci si muove in una prospettiva Resource Based View.

Tale contesto offre spunti di analisi anche nella prospettiva Mutual Value allorché nel processo di creazione del valore (potenziale) dell'offerta diviene fondamentale il ruolo del mercato (Valore in Uso) nella sua funzione di acquisizione della **consapevolezza** di una destinazione e della traduzione di essa in domanda turistica (Mutual Value).

La condizione del successo di tale processo risiede, comunque, nella capacità di **comunicare** al mercato i servizi offerti dalla destinazione. In sostanza, il tentativo di giungere ad una definizione esaustiva del concetto di destinazione, nella prospettiva offerta da Franch, muove essenzialmente in due direzioni: quella dell'offerta e quella della domanda. La prima si rinviene nella qualificazione degli elementi fondamentali ("condicio sine qua non") che costituiscono la destinazione (le risorse e le competenze: "amalgama di prodotti, servizi, e attrazioni variamente composte in uno spazio geografico", ibidem, p.24) e la sua offerta. La seconda deriva dalla necessità che il mercato sia in grado di identificare la destinazione tenendo in conto la tipologia di offerta espressa dal sistema, nella convinzione che "le destinazioni sono definite dalla domanda attraverso meccanismi variabili nel tempo e nello spazio: una località diviene destinazione soltanto attraverso l'interazione con il mercato, quando diviene una meta che si posiziona all'interno delle preferenze dei turisti essendo percepita come un luogo nel quale sono disponibili fattori di attrattiva capaci di rispondere in modo convincente ed economicamente a specifiche motivazioni di viaggio" (ibidem, p.24).

Casarin (1996, p.47) assimila il concetto di destinazione all'idea di prodotto globale i cui elementi costitutivi, nella prospettiva del turista-consumatore, sono i seguenti:

- gli elementi di attrazione presenti nella destinazione e nelle regioni di transito;
- i servizi e le *facilities* presenti nella destinazione e nelle aree di transito;
- l'immagine della destinazione;
- l'informazione.

Nella visione di questo Autore, l'offerta turistica espressa in una località rimane una offerta potenziale fino al momento in cui la domanda non interviene a valorizzarla concretamente in tutti gli aspetti.

In sostanza si tratta di una prospettiva Mutual Value.

Tamma (2002) suggerisce un concetto di destinazione operato prevalentemente nell'ottica dell'offerta basato su tre elementi costitutivi:

- a) lo spazio geografico;
- b) presenza di un'offerta e di un mercato (segmenti);
- c) presenza di un aggregato di risorse, strutture, attività e attori che operano nell'offerta.

In tale prospettiva manageriale, che considera il territorio come variabile dipendente, si pone l'accento sulle capacità e competenze nell'organizzazione dell'offerta, e la destinazione diviene "un insieme di attori e fattori di attrattiva che, situati in uno spazio definito (sito, località, area), siano in grado di proporre un'offerta turistica articolata ed integrata, ossia rappresentino un sistema di ospitalità turistica specifica e distintiva che valorizza le risorse e la cultura locali" (ibidem).

Pencarelli (2003) e Sainaghi (2004) sostengono una definizione della destinazione sulla base di una impostazione distrettualistica. Pencarelli sottolinea l'aspetto delle buone pratiche trasferibili dal mondo manifatturiero a quello dei servizi secondo una tipica impostazione nella logica del distretto industriale, qualificando, in senso sistemico, il distretto turistico come un ambito territoriale dai confini labili ma sufficientemente distinguibili e condivisi da domanda e offerta, che "si caratterizza per uno o più fattori di attrattività percepiti come differenzianti dai turisti rispetto ad altre destinazioni nella scelta di dove trascorrere la vacanza e che vengono proposti unitariamente (in modo più o meno consapevole) al mercato dagli attori distrettuali" (ibidem 2003).

Un distretto turistico è tale quando presenta un'elevata concentrazione di attrattive e servizi turistici, quando è esso stesso un sistema specializzato ed aperto, un produttore di servizi, un soggetto competitivo e presenta analogie con i distretti industriali (Sainaghi 2004). In tale prospettiva, la *governance* del sistema rappresenta una necessità al fine di coordinare gli output e i comportamenti dei vari attori (soprattutto piccole e medie imprese) in un'ottica strategica di sviluppo e di competitività, con la previsione di sanzioni per i comportamenti devianti. Il principale ostacolo sulla strada dell'ottica sistemica locale è rappresentato dalla difficoltà di applicare i meccanismi gerarchici tipici dell'impresa in un contesto in cui vi è una molteplicità di *stakeholder* e un numero elevato di piccole imprese indipendenti con diverse combinazioni prodotto/mercato.

Nella stessa direzione, sostanzialmente, si collocano le visioni, di impostazione distrettualistica, di Lazzaretti, Capone, Petrillo, Bonetti, Simoni, Maulet, Guia, Prats e Comas (2006) secondo cui un distretto turistico è costituito da un insieme di risorse naturali, culturali, artistiche a cui si collega un gruppo di attori economici ed istituzioni specializzati nel senso turistico identificabile sulla base del modello dei sistemi locali del lavoro. In un sistema turistico le "relazioni e legami" tra tutte le risorse coinvolte presentano un livello di connessione reciproca più elevato rispetto ad altre risorse territoriali con differenti vocazioni economiche.

Per Della Corte (2000 e 2009) la prospettiva di analisi della destinazione, definita *overlapping*, deve tenere in conto sia della logica della domanda che quella dell'offerta. Sostiene l'Autrice che la destinazione "*si configura come un prodotto turistico complesso, dal punto di vista della domanda; ma è anche una forma di offerta complessa, realizzata dagli sforzi congiunti e coordinati dei diversi soggetti coinvolti, per promuovere la località turistica nel suo insieme*". La destinazione, secondo questa visione, assume una doppia connotazione: la prima sottintende un riferimento geografico ad un comprensorio caratterizzato dalla presenza di risorse e l'altra contiene un riferimento al prodotto come complesso delle attività realizzate per esprimere l'offerta.

La prospettiva manageriale del territorio: valorizzazione di risorse e competenze per creare "sistema".

È essenziale che in una località turistica siano presenti, oltre alle attrattive, anche un insieme di servizi in grado di soddisfare un complesso di necessità espresse dal turista che consentono, in via complementare ed indiretta, una soddisfacente fruizione del prodotto turistico, per cui "*non è sufficiente avere solo servizi, così come non è sufficiente avere solo attrattive*" (Ejarque, 2003, p.7). Mentre negli anni Ottanta e Novanta era sufficiente l'esistenza di alcune risorse naturali, amenità o attrattive per far diventare meta turistica qualunque località, oggi non è più così per alcune ragioni (ibidem):

- 1) il cliente dei servizi turistici richiede qualità totale e servizi rispondenti alla promessa dell'offerta oltre che al prezzo pagato;
- 2) la concorrenza fra le destinazioni, fra città e regioni è aumentata replicando il modello dei mercati dei prodotti di massa;
- 3) la globalizzazione ha spinto in avanti la concorrenza tra destinazioni turistiche facendo assurgere il prodotto turistico di qualunque località a livello di prodotto internazionale.

In questa visione essenzialmente manageriale "il prodotto turistico ha caratteristiche tali per cui sia nella fase della produzione, sia nella fase della commercializzazione, si può e si deve operare secondo regole che sono proprie di tutti i prodotti di massa.

Non ci sono differenze sostanziali fra il processo di vendita della Coca Cola e quello di una città" (Ejarque, ibidem).

In sostanza, come afferma Ejarque, quello che oggi caratterizza la destinazione rispetto alla risorsa turistica è la stessa differenza che passa tra una città d'arte come Roma e un'altra come Assisi o Torre Ciudad (Huesca, Spagna) dove si trova il santuario dell'Opus Dei. Queste ultime non possono essere considerate destinazioni turistiche quanto

meta di visite "guidate" o tappe di un tour: la gente vi passa poche ore e poi se ne va non trovando servizi a sufficienza tale da giustificare una permanenza più lunga.

E' la stessa differenza che passa tra Disneyland e Gardaland: la prima con l'offerta di alberghi a tema, ristoranti e spettacoli per la sera riesce a trattenere i visitatori anche per più giorni. La seconda invece, priva degli stimoli analoghi al caso precedente, non offre appetibilità per permanenze superiori ad un giorno.

In tale prospettiva, secondo la distinzione tra regioni di destinazione e regioni di transito (Cooper, 2008), solo le prime, a rigore, possono essere considerate "destinazioni turistiche" che beneficiano, rispetto alle seconde, di un processo manageriale di costruzione dell'offerta caratterizzato dalla prevalente e significativa presenza di eventi, in grado di soddisfare il turista non solo nella sua ricerca delle 4S (*sun, sea, sand and sex*) ma anche delle 3L (*landscape, leisure and learning*).

Il concetto di destinazione si è evoluto nel tempo passando da una concezione basata essenzialmente su di un riferimento geografico ad una concezione basata su un connotato di natura percettiva (Buhalis, 2000, p.97): la destinazione viene interpretata soggettivamente dal turista, in base al proprio *background* culturale, allo scopo della visita, al livello di educazione e di esperienza.

La definizione di destinazione secondo Buhalis (ibidem) è la seguente: "una regione geografica definita, che viene percepita dai visitatori come una entità unica, con una struttura politica e legislativa che si occupa dell'attività di marketing e di pianificazione dell'area".

Per l'Autore il concetto di destinazione è basato sulla rilevanza del management della destinazione operato dalle strutture organizzative create *ad hoc* con il potere e le risorse necessari al raggiungimento degli obiettivi strategici prefissati.

Nel suo aspetto unitario, la destinazione è la risultante della combinazione di tutti i prodotti e servizi utilizzati dal turista, assumendo, pertanto, la connotazione di *prodotto-marca*, con un riferimento geografico anche più esteso rispetto al concetto di singola località fino a poter coincidere con un intero comprensorio, ad esempio l' *Arge Alp*⁵ (Pechlaner, Weiermair e Laesser, 2003).

Secondo questo angolo visuale, una destinazione è caratterizzata da 6 elementi fondamentali:

- 1) i fattori di attrattiva;
- 2) l'accessibilità;
- 3) i servizi turistici;
- 4) la disponibilità di pacchetti turistici;
- 5) le attività proposte ai turisti;
- 6) i servizi ancillari, complementari ai servizi di base.

Il turismo è una "complessa esperienza di consumo" (Gunn, 1988, Peroni, 2008) che ha attirato l'attenzione degli studiosi per il fatto di aver evidenziato un trend di crescita in termini

di PIL, fatturato e occupazione maggiore degli altri settori dell'economia. In alcuni paesi rappresenta una risorsa nazionale.

Questa prospettiva ha evidenziato l'opportunità di una visione sistemica delle destinazioni turistiche nell'ipotesi dell'integrazione dell'offerta e del coordinamento delle attività nell'ambito di strategie di sviluppo armonico e sostenibile. La principale problematica è rappresentata dalla non facile applicabilità dei modelli aziendalistici ad un prodotto (*destination*) formato da due componenti essenziali (Murphy, Pritchard e Smith, 2000):

- 1) **infrastruttura dei servizi** (ricettività, trasporti, ristorazione, servizi, attività commerciali, etc);
- 2) **elementi ambientali**.

La prospettiva manageriale si complica notevolmente quando ai due elementi citati si sovrappone il citato *fattore esperienziale* del turismo come fenomeno complesso di consumo di servizi e prodotti durante la vacanza (ibidem, 44). In tale esperienza, un peso rilevante è esercitato dall'*effetto ambiente* grazie alla percezione di *elementi fisici* della destinazione (paesaggio, flora, fauna, clima), di *fattori sociali*, quali la cordialità dei residenti, le strutture familiari, le attività lavorative anche non strettamente collegate al turismo, l'architettura dell'urbanistica, l'efficienza nell'erogazione dei servizi pubblici; di *fattori economici* e di *fattori politico-culturali*, quali ad esempio, la storia, le tradizioni e le consuetudini locali, il grado di apertura alle influenze estere e di sensibilità politica nei confronti del fenomeno turistico locale.

La dimensione manageriale dell'offerta turistica locale è legata alla possibilità di integrare e coordinare risorse e competenze di una destinazione in una prospettiva strategica di sviluppo sostenibile, soprattutto sul piano ambientale.

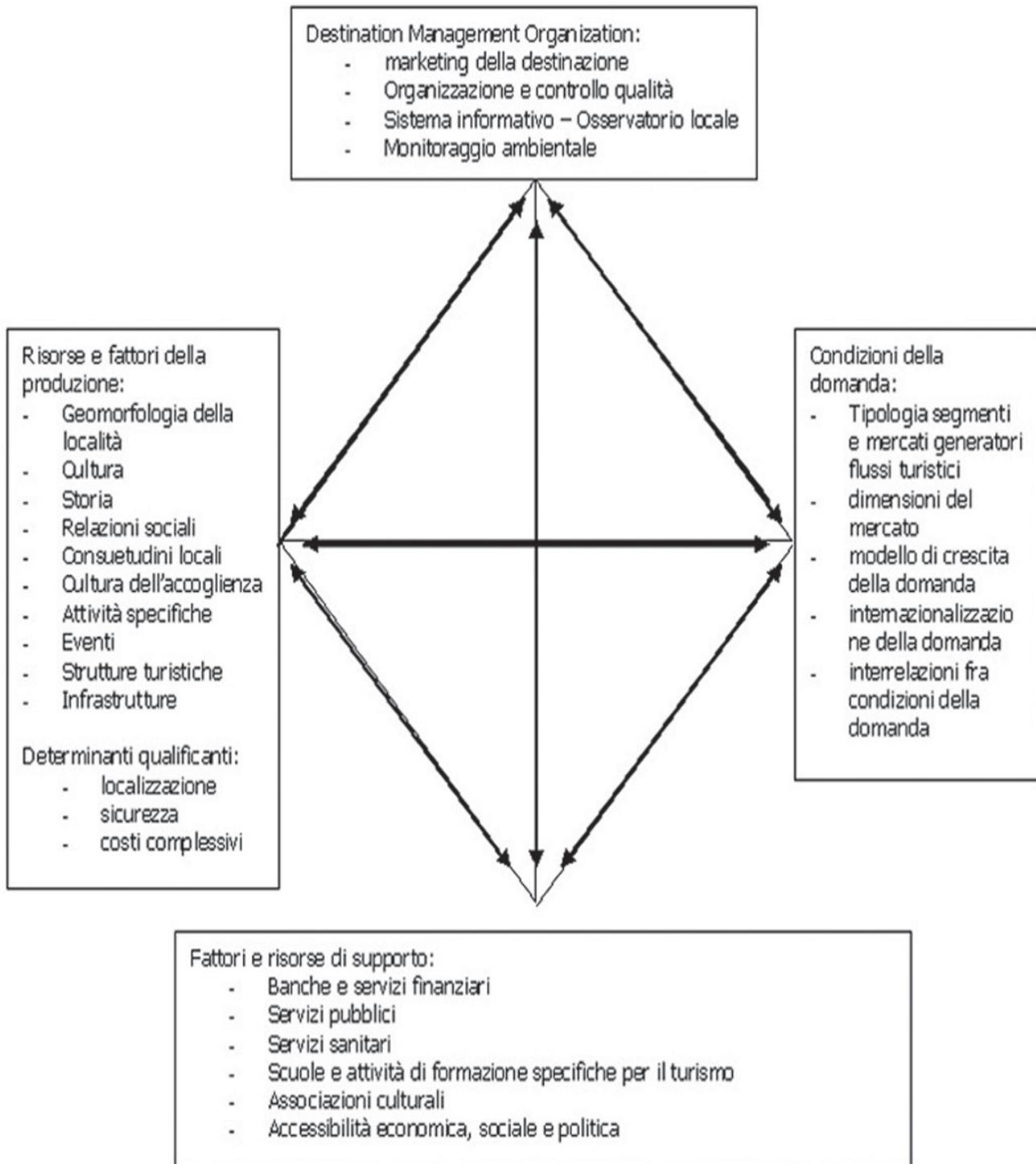
Questa prospettiva, definita **Destination Management**, è emersa in alcuni studi che hanno evidenziato come alcuni elementi della destinazione hanno una stretta somiglianza con alcune aree di *business* dell'impresa e come la destinazione stessa, intesa quale prodotto globale, sia essa stessa oggetto di strategie competitive nei confronti di altre *destination*, non solo sul piano spaziale (competitività geografica). ma anche a livello stagionale (Flagestad, Hope 2001, Kozak, Rimmington 1999).

In base a questa osservazione, si deduce la possibilità che teorie e strumenti per la gestione strategica dell'impresa possano essere applicati anche alla gestione della destinazione turistica configurandosi come un prodotto unitario con una propria posizione competitiva in concorrenza con altre destinazioni nel mercato turistico (Bieger, 2001, Weiermair, 2003, Laesser C., 2003).

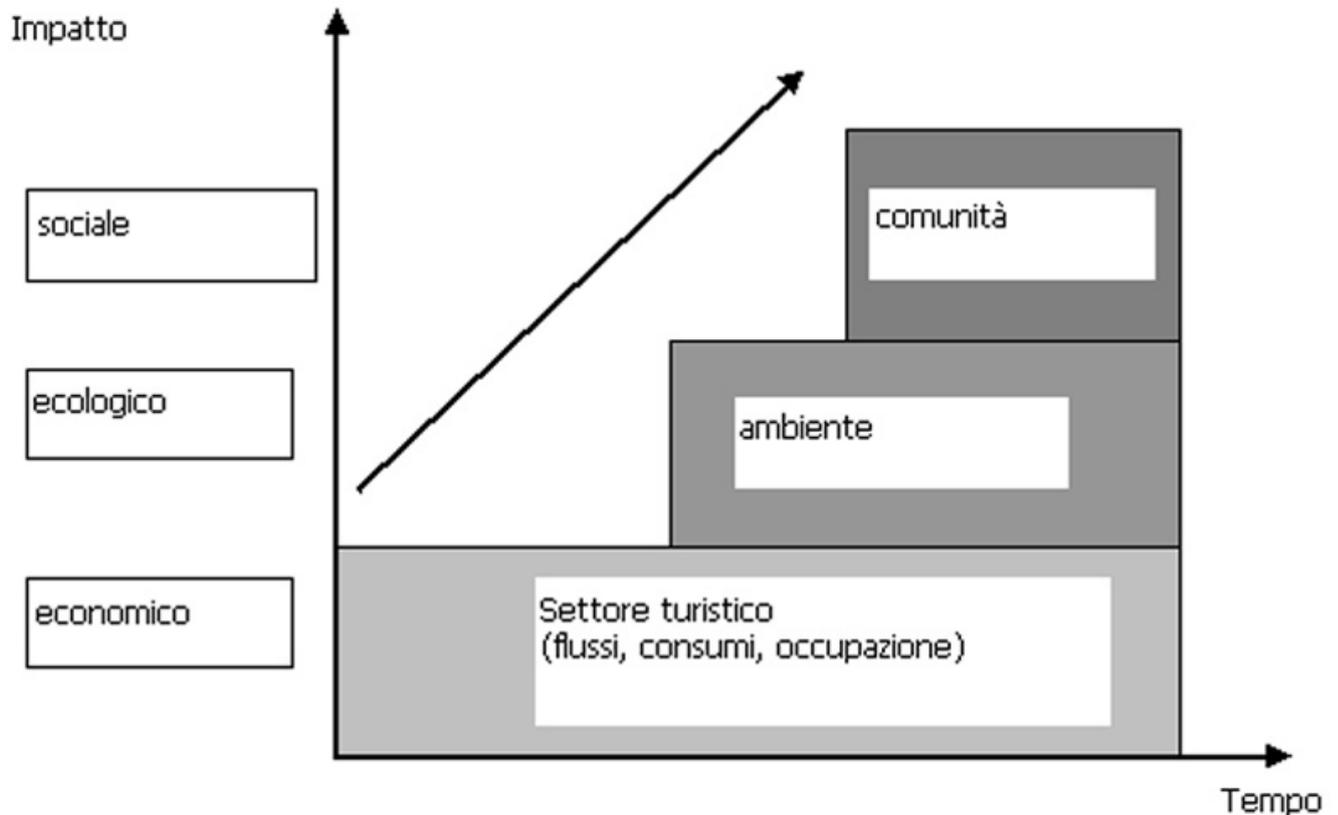
In particolare, Laesser (ibidem) evidenzia che "un significato un po' più consolidato di competitività indica la capacità di un **prodotto** o di una **destinazione turistica** di conseguire valore per i consumatori".

I dati quantitativi e qualitativi espressi dagli arrivi o dai redditi generati in una *destination* sono elementi di base per misurare e confrontare la competitività internazionale delle destinazioni turistiche.

Sono, in particolare, gli aspetti qualitativi della destinazione maggiormente apprezzati dai turisti a generare la determinante dei risultati quantitativi (Kozak, Rimmington, ibidem).



Il concetto di competitività delle destinazioni turistiche è stato rappresentato (Ritchie, Crouch 2000) elaborando il cosiddetto “**diamante della competitività**” di Porter sulla base degli elementi che caratterizzano il fenomeno:
 a) le risorse e i fattori di attrattiva fondamentali; b) i fattori e le risorse di supporto; c) il Destination management; d) le determinanti qualificanti.



L'impatto del turismo inizia sempre dal livello economico (investimenti in strutture e infrastrutture a servizio dei turisti, relazioni tra flusso turistico e reddito), per proseguire sul piano ecologico (modifica del paesaggio, impatto ambientale) e finire sul piano sociale (comportamenti e sistema culturale dei residenti). Secondo Franch (2010) è opportuno che tali dimensioni di sostenibilità impattino in modo omogeneo.

La sostenibilità del turismo sotto il profilo della mobilità: il punto di vista della *Stakeholder Theory*.

Per lo scioglimento della problematica della sostenibilità dell'impatto del turismo sul territorio (dal punto di vista ambientale) e sulla comunità locale (dal punto di vista socio-economico) può essere opportuno il riferimento alla *teoria degli Stakeholder* (Freeman 1984)⁶.

Secondo questa prospettiva, in ogni iniziativa attività posta in essere dall'uomo occorre valutare le influenze che su tale attività possono venire da un certo numero di soggetti (*stakeholders*), individuali o collettivi, e gli effetti che tali azioni possono produrre sugli interessi di tali soggetti.

Il problema dell'impatto dello sviluppo turistico deve essere esaminato in un'ottica di Corporate Social Responsibility (CRS) e di soddisfazione degli interessi di tutti gli *stakeholder*. Aderendo ad una delle più condivise impostazioni della teoria degli *stakeholder* che consente di individuare i vari portatori di interesse in base alla **forza**, **legittimazione** ed **urgenza** (Mitchell, Agle, Wood 1997) con riferimento alla problematica in esame, si può constatare che il numero di tali soggetti è veramente elevato.

Addetti delle imprese locali, imprenditori, associazioni culturali, politiche ed ambientali, famiglie e istituzioni sono le macrocategorie entro cui riconoscere i vari portatori di interesse la cui soddisfazione può dipendere dagli aspetti della forza, legittimazione ed urgenza.

Uno degli aspetti che in letteratura specialistica è stato sottolineato è quello della consumabilità del territorio e dell'ambiente con speciale riferimento agli insediamenti turistici. Pertanto esso può benissimo essere classificato come in interesse primario in base al criterio della forza, legittimazione ed urgenza nei vari contesti in cui tali interessi vengono in superficie. In campo turistico questo aspetto si esalta se si pensa che le destinazioni turistiche sono di vario tipo. Secondo il criterio territoriale si possono distinguere i seguenti tipi di destinazione (Buhalis 2000):

- 1) destinazioni urbane
- 2) destinazioni balneari
- 3) destinazioni alpine
- 4) destinazioni rurali
- 5) destinazioni in paesi autentici
- 6) destinazioni emergenti (in Asia, Sud America ed Africa)
- 7) destinazioni esotiche esclusive.

Come si evince dalle principali posizioni espresse nella letteratura specialistica il turismo implica necessariamente un fenomeno di mobilità sul territorio, sia nel luogo di destinazione finale che nei luoghi di transito.

Per questo è importante definire l'impatto che esso genera sul territorio e sulle popolazioni residenti nei luoghi di transito e di destinazione finale al fine di monitorare e gestirne la soglia di sostenibilità.

L'impatto del turismo inizia sempre dal livello economico (investimenti in strutture e infrastrutture a servizio dei turisti, relazioni tra flusso turistico e reddito), per proseguire sul piano ecologico (modifica del paesaggio, impatto ambientale) e finire sul piano sociale (comportamenti e sistema culturale dei residenti).

Secondo Franch (2010) è opportuno che tali dimensioni di sostenibilità impattino in modo omogeneo.

Gli elementi per la valutazione della sostenibilità del turismo e la soddisfazione degli interessi dei vari stakeholders possono essere individuati nei seguenti punti (ibidem, p. 14):

A) per la valutazione della sostenibilità economica:

- ricavi dai servizi turistici, spesa dei turisti;
- possibilità di integrazione del reddito per la popolazione locale;
- possibilità di sviluppo per l'indotto;
- creazione di occupazione;

- aumento del valore degli immobili;
- attrazione di investimenti e capitali;
- generazione di reddito fiscale legato al turismo (effetti positivi sul bilancio dello Stato).

B) Per la valutazione della sostenibilità sociale:

- grado di accettabilità del turismo da parte dei residenti;
- grado di distanza fra lo stile di vita, cultura e sistemi di valori tra la popolazione locale e quelli dei turisti;
- grado di apertura al contatto con altre culture;
- modifica delle relazioni sociali nel territorio;
- modifica nelle attività dei residenti;
- grado di variazione del carico antropico ed effetti sulla mobilità e vivibilità del territorio;
- modifica dello stile urbanistico e architettonico;
- qualità della vita per le popolazioni locali generata dal turismo;
- qualità delle condizioni di lavoro generate dal turismo.

C) Per la valutazione della sostenibilità ecologica:

- modifica del paesaggio;
- consumo o deterioramento delle risorse naturali;
- consumo di acqua e di energia;
- inquinamento e produzione di rifiuti;
- effetti sulla flora e sulla fauna;
- effetti sul riscaldamento globale.

La previsione di un pacchetto di servizi turistici offerto dall'azienda dei trasporti piemontesi è un valido esempio di pianificazione strategica della sostenibilità della mobilità a fini turistici. Il tram ristorante *Ristocolor* è stato ricavato da storiche carrozze di tram fuori servizio opportunamente ristrutturate dall'azienda dei trasporti pubblici di Torino (GTT).



Da questa visione scaturisce la necessità di una pianificazione territoriale sia sotto il profilo legislativo, sia sotto il profilo organizzativo dell'attività turistica locale al fine di garantire organicità e coerenza tra attività realizzate ed impatto ricevuto (Hunter e Green, 1995, Hjalager, 1996, Godfrey e Clarke, 2000, Ritchie e Crouch, 2000).

Il turismo può trasformare un territorio sotto il profilo infrastrutturale per le esigenze di accessibilità al territorio come per quelle di fruizione dei servizi di ospitalità, sotto il profilo strutturale (proporzione ed equilibrio tra attività commerciali, turistiche, industriali, artigianali, etc), sotto il profilo ambientale per gli effetti dell'inquinamento derivanti da un eccessivo carico di presenze turistiche, e sotto il profilo sociale per gli effetti distorsivi sui comportamenti della popolazione residente riproducibili da modelli di consumo eccessivi ostentati dai turisti, perdita di identità culturale, dimensione eccessiva delle infrastrutture rispetto ai bisogni della popolazione locale e relativo inutilizzo (Cooper et al. 2005, Della Corte 2009, Franch 2010).

Sulla base di tali elementi di osservazione si giunge alla necessità di una gestione del sistema locale per generare valore sostenibile.

Per Franch (2010, p.7) l'aspetto della sostenibilità del turismo nel sistema locale è un elemento di importanza capitale e osserva che lo sviluppo turistico impatta in modo globale sul territorio secondo una logica che sfugge alle normali leggi di mercato di qualunque altro bene e o servizio. Il turismo fa leva soprattutto sulle caratteristiche di non riproducibilità delle risorse naturali per cui, in tale prospettiva, il loro sfruttamento incontrollato può compromettere la possibilità di fruizione da parte delle generazioni future. Secondo questa visione, il turismo "consuma" il territorio impattando sulle risorse non riproducibili, favorendo infrastrutture più vicine ai bisogni dei turisti che dei cittadini, modificando il paesaggio e favorendo fluttuazioni speculative dei valori di mercato (ibidem).

In una prospettiva sociologica, "i modelli culturali del turismo prendono il posto del turismo culturale" (Savelli 2004, p.).

Il turismo può essere un principio di vita e di sviluppo se controllato e gestito secondo la direttrice di sviluppo armonico e sostenibile, ma anche un principio di morte e distruzione se lo sviluppo è incontrollato ed insostenibile (Franch 2010, p.11).

Il Leiper (1990, p.23) si esprime in tale direzione quando afferma che una destinazione è il luogo dove impattano le più rilevanti e drammatiche conseguenze del sistema ("where the most noticeable and dramatic consequences of the system occur").

L'impatto del turismo raggiunge una soglia di insostenibilità quando il territorio viene asservito alle esclusive esigenze dei turisti.

Tale processo ha inizio dalla creazione di strutture ed infrastrutture abnormi rispetto alle esigenze della popolazione

residente sia nelle regioni di transito che in quelle di destinazione.

In questa prospettiva le esigenze legate allo sviluppo turistico si sommano agli interessi di natura logistica provenienti dal mondo del commercio e dell'industria.

Nel caso delle regioni di transito può essere rilevante l'impatto del trasporto ad alta velocità su strada ferrata e su gomma. La costruzione delle strutture ad alta velocità deve prevedere necessariamente la presenza di sottopassaggi o ponti per favorire la circolazione della popolazione residente che non deve soffrire limitazioni.

Inoltre, occorre prevedere dei piani adeguati di gestione delle emergenze e dei punti di criticità per non scaricare sul territorio di transito gli effetti pesanti della mobilità sia di tipo turistico che di tipo commerciale.

Nel caso italiano, sono in grande evidenza le emergenze che si sono create lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria in occasione delle copiose precipitazioni nevose del 2008. Anche la chiusura dei tratti autostradali per lavori di manutenzione genera pesanti riflessi sulla circolazione locale, in occasione dei periodi di punta dei flussi turistici, a causa delle deviazioni sulla viabilità ordinaria e urbana.

Il turismo è essenzialmente un "viaggio" attraverso territori per raggiungere una destinazione e, pertanto, si somma alla mobilità per fini commerciali o di lavoro.

Per questo motivo, occorre pianificare gli interventi infrastrutturali non solo nelle destinazioni ma anche nei territori di transito.

Come si può notare in questa disamina, la partenza dei turisti dai luoghi di origine genera un impatto nelle regioni di transito e di destinazione.

Tale impatto va previsto ogni qualvolta un qualunque tipo di destinazione si propone delle azioni di marketing dirette a sostenere l'offerta locale.

Per programmare in modo adeguato le azioni di sistema occorre una forte integrazione tra gli attori del territorio sulla base di relazioni di vario tipo (accordi di programma, intese, alleanze strategiche, fusioni) e la presenza di un'organizzazione (DMO) in grado di assumere decisioni strategiche condivise sulle modalità di condurre lo sviluppo del territorio.

La competitività sostenibile del territorio: innovare il sistema dei trasporti per generare vantaggio competitivo sostenibile e duraturo.

Per l'analisi della competitività del sistema dei trasporti può essere opportuno applicare il framework **VRIO Management**⁷ (Valore; Rarità; Inimitabilità; Organizzabilità). Il sistema dei trasporti è la principale risorsa che viene utilizzata nell'ambito del fenomeno turistico; essa può generare esternalità negative e positive sulla comunità locale



L'Azienda dei Trasporti Milanesi ha realizzato il servizio ristorante turistico su tram denominato "ATMOSFERA" restaurando due "carrelli" storici trasformandoli in ristoranti dal gusto retrò su rotaie.

e gustando la cucina piemontese". Il servizio viene offerto esclusivamente su prenotazione (massimo 32 posti) ed il costo si aggira sui 50,00-55,00 € a persona. Il giro durante il quale degustare i tipici menù piemontesi dura circa due ore nel centro della città, con animazione e musica dal vivo⁸. La previsione di un pacchetto di servizi turistici offerto dall'azienda dei trasporti pubblici piemontesi è un valido esempio di pianificazione strategica della sostenibilità della mobilità a fini turistici. Oltre al Ristocolor, l'azienda offre la navigazione sul fiume Po, l'ascensore della Mole, la tranvia a dentiera Sassi-Superga, i bus Sightseeing Torino e i bus navetta. I treni storici a vapore pur previsti nell'offerta dei servizi turistici dell'azienda di trasporto sono in pratica poco utilizzati a causa dell'impatto ambientale generato dalla tecnologia del mezzo di locomozione che rimane, pertanto, un cimelio

e pertanto è fondamentale che essa venga gestita nella logica dell'intermodalità e della sostenibilità.

Se il turismo "consuma" il territorio impattando sulle risorse non riproducibili quali l'ambiente ed il paesaggio, occorre che la pianificazione strategica del territorio tenga conto delle innovazioni tecnologiche per ridurre al minimo le conseguenze negative generate dalla mobilità per esigenze turistiche sia nelle regioni di transito che in quelle di destinazione. In questa logica, lo stesso sistema di trasporti si può rivelare una risorsa generatrice di vantaggio competitivo sostenibile e duraturo. Secondo la visione della **Resource Based Theory** (Barney, Sciarelli M., Della Corte 2006) le risorse generano vantaggi competitivi quando rientrano nel framework **VRIO** (presentano caratteristiche di Valore, di Rarità, di Inimitabilità e di Organizzazione).

Il sistema dei trasporti locali può rappresentare per la comunità una risorsa competitiva sul piano del turismo sostenibile? Come può essere utilizzata l'attuale rete dei trasporti in funzione delle necessità di sviluppo turistico e commerciale e nel rispetto dell'ambiente e del territorio? E' possibile evitare la moltiplicazione all'infinito delle vie di comunicazione terrestri?

A queste domande si tenterà di giungere ad una risposta per mezzo dell'esame di alcuni casi.

Il caso dei ristoranti su tram rappresenta una modalità di generazione di vantaggio competitivo sostenibile nelle destinazioni urbane. A Torino da alcuni anni è presente un tram ristorante ricavato da storiche carrozze di tram fuori servizio opportunamente ristrutturate dall'azienda dei trasporti pubblici di Torino (GTT).

Il servizio è stato denominato "Ristocolor – Il tram del gusto" ed è stato definito come "un piacevole e curioso salotto-ristorante dal quale ammirare Torino comodamente seduti

museale. Anche a Milano e Roma sono presenti iniziative simili.

In particolare, a Milano l'Azienda dei Trasporti Milanesi ha realizzato il servizio ristorante turistico su tram denominato "ATMOSFERA" restaurando due "carrelli" storici trasformandoli in ristoranti dal gusto retrò su rotaie.

Il servizio viene offerto solo su prenotazione per il pranzo, con partenza alle ore 13,00, e per la cena, con partenza alle ore 20,00, ed il costo è di € 65,00.

La durata del viaggio è di circa 2 ore nel centro della città. A Roma il servizio di tram-ristorante viene offerto con concerto jazz dal vivo.

Sul piano dei trasporti stradali non si è avuto modo di osservare innovazioni di rilievo se non quelle strettamente tecniche necessarie alla costruzione di strutture adeguate a mezzi e modalità di trasporto sempre più veloci. Il problema della verifica della compatibilità ambientale della circolazione automobilistica, soprattutto a livello urbano, è tutt'ora aperto. Le soluzioni del potenziamento della rete dei trasporti pubblici e dell'utilizzo di mezzi ecologici (con relativi incentivi) non sembra che hanno prodotto risultati soddisfacenti.

Nell'analisi della problematica potrebbe essere applicato l'approccio SWOT (Strength, Weakness, Opportunities, Threat).

Il trasporto stradale è una risorsa critica per lo sviluppo economico ed è sotto il controllo pubblico. Esso sta attraversando una fase di ristrutturazione di lungo termine per consentire l'adeguamento della rete autostradale alle esigenze di sicurezza e di alta velocità.

I punti di debolezza del sistema a livello nazionale sono rappresentati dal sistema orografico che non consente facili adeguamenti strutturali con nuovi percorsi e dalla carenza di percorsi alternativi, mentre a livello urbano il sistema soffre

a causa dell'inadeguata pianificazione dello sviluppo dei centri abitati. Le soluzioni ai problemi urbani possono essere inquadrare solo in un'ottica di lungo periodo. I punti di forza sono costituiti dal fatto che i percorsi stradali rappresentano essi stessi una possibile risorsa per fini turistici.

Si pensi al caso delle strade ad alto impatto turistico quale la Strada Statale 163 Amalfitana, la Strada Statale 145 Sorrentina o lo stesso sistema delle antiche strade consolari che tutt'oggi rappresenta una struttura fondamentale della mobilità in Italia.

Si può affermare che, da questo punto di vista, i punti di forza del sistema viario sono anche i punti di forza del territorio in cui esso esiste per il fatto di facilitare l'accesso sia dal punto di vista turistico che commerciale; allo stesso tempo essi sono tali perché non sono state ideate ancora delle alternative valide al sistema viario, in specie

per quello locale; l'efficienza e la validità stessa del sistema viario è la fonte del problema della sostenibilità della circolazione urbana ed extraurbana.

Dal punto di vista delle minacce per il territorio, l'esistenza di una rete stradale diffusa e ad elevata intensità di traffico produce elevate conseguenze negative sull'ambiente e sulla comunità a causa degli agenti inquinanti, non solo chimici ma anche sonori e visivi.

Maggiore è il carico di strade e di traffico in un territorio, maggiore è la minaccia di consumo e distruzione delle risorse naturali ed ambientali.

Dal punto di vista delle opportunità la presenza di una massiccia rete di collegamenti stradali può offrire l'occasione per sfruttare la mobilità pubblica non inquinante (tram, bus elettrici, metrò di superficie) per gestire i collegamenti tra centri urbani e per decentrare attività e uffici pubblici a cui consentire, a tal fine, l'accesso solo con i mezzi pubblici citati.

Un fattore che gioca a favore di tale soluzione viene dalle innovazioni tecnologiche che con le TIC si sono realizzate nel sistema della Pubblica Amministrazione e delle imprese: oggi non è più necessario rivolgersi di persona agli uffici pubblici, se non nei casi particolari, in quanto ogni cittadino può gestire i suoi rapporti con l'Amministrazione Pubblica via internet; con il tele-lavoro, dove è praticabile, i lavoratori possono svolgere il proprio lavoro a casa e ridurre il carico di pendolarismo.

Tale opportunità appare praticabile e sostenibile anche nel breve termine.

Nel considerare il sistema stradale ed autostradale come fonte di vantaggio competitivo per il sistema turistico nazionale le possibili strategie di sviluppo dovrebbero tenere presenti i seguenti elementi di fondo:



A Roma il Risto-Tram percorre due itinerari prestabiliti lungo i quali si possono osservare alcune delle principali emergenze storiche e archeologiche.

1) integrazione della gestione, per garantire maggiore efficacia ed efficienza al sistema consentendo ad operatori specializzati, quali Tour Operator ed Agenzie di Viaggio, di gestire il sistema degli accessi stradali con pedaggio che, pertanto, si configurerà come servizio *inclusive tour* che permette al viaggiatore-turista di ottenere non solo l'accesso alla rete stradale ma anche una serie di servizi variamente configurabili, dalla ristorazione al pernottamento, grazie ad un network nazionale di attori del sistema turistico.

In tale prospettiva è essenziale la funzione di un ente di DMO (Destination Management Organization) nel ruolo *facilitator* dell'offerta di vitto e alloggio che proviene soprattutto dai piccoli centri abitati dislocati nei territori di transito del flusso stradale.

Gli operatori turistici (ristoranti ed alberghi) localizzati nelle regioni di transito, oltre alle aree di servizio già presenti sulla rete autostradale, sarebbero i principali destinatari della domanda di sosta programmata per i viaggiatori turistici e commerciali.

L'integrazione dell'offerta dei servizi di vitto ed alloggio con il sistema network può consentire al viaggiatore una maggiore scelta tra alternative di qualità e prezzo, uscendo e rientrando nella rete autostradale senza ripetere il pedaggio.

2) Differenziazione della politica tariffaria, consentendo alle Regioni di stabilire la propria tariffa stradale, in un'ottica di federalismo fiscale, in ragione del carico di movimenti stradali e del tasso di inquinamento provocato dai singoli automezzi. Secondo tale prospettiva le Regioni di transito, quali quelle del centro, potrebbero ottenere i maggiori benefici fiscali dal sistema dei trasporti stradali trasformando la loro posizione di svantaggio, in quanto zona di transito di trasporti a lungo



Conclusioni

Il turismo è un fenomeno in crescita per effetto della globalizzazione, dell'aumento delle capacità di spesa e della competitività dei sistemi turistici.

Esso genera notevoli conseguenze sul piano della mobilità per l'esistenza di considerevoli flussi turistici.

Globalizzazione e competitività dei sistemi turistici, specialmente nel caso delle destinazioni di tipo "corporate" (villaggi turistici nei paesi esotici, ecc.) hanno potuto trovare ragioni di sviluppo grazie alle innovazioni e al potenziamento della mobilità aerea.

I trasporti su strada ferrata, urbana ed extraurbana, sono in fase di adeguamento strutturale (alta velocità, potenziamento delle reti metropolitane, ecc.).

In particolare, il sistema di trasporti urbano, recentemente, ha offerto spunti di vantaggio competitivo per l'offerta turistica urbana.

Il riutilizzo di mezzi in disuso, rappresentativi della storia dei trasporti è stato lo strumento per creare tipologie di offerta originale ed alternative anche in linea con i principi della sostenibilità. I cosiddetti "tram-ristoranti", infatti, rappresentano un nuovo segmento di offerta turistica emergente.

Esistono ancora considerevoli opportunità di sviluppo, se il sistema di trasporti su ferro viene gestito nell'ottica dell'integrazione con le politiche di Destination Management. Il sistema della mobilità stradale è una risorsa critica che deve essere opportunamente gestita in una prospettiva geriale per generare un vantaggio competitivo sostenibile e duraturo del sistema territoriale sia per potenziare l'offerta turistica esistente nelle varie *destination* localizzate nelle regioni di transito sia per ridurre l'impatto sull'ambiente. Turismo e Trasporti sono sistemi complessi di domanda ed offerta strettamente connessi dove l'applicazione delle tecniche manageriali richiede opportune cautele ed adattamenti.

La rete stradale in Italia appare arretrata sul piano tecnologico ed insufficiente a sostenere i ritmi della globalizzazione e della competizione dei sistemi turistici ma è una risorsa può generare un vantaggio competitivo sostenibile e duraturo se gestita nell'ottica manageriale e nella formula del network d'intesa con le DMO delle principali *destination* del Paese (per esempio: Dolomiti, Gardaland, Mirabilandia, etc). La valorizzazione del sistema viario deve avvenire per mezzo

2595 - Aperitram è il tram storico che ogni venerdì sera percorre il centro di Torino.

percorso, in vantaggio competitivo, compensando almeno sul piano tributario l'impatto sociale ed ambientale generato dal sistema dei trasporti.

L'offerta sul mercato di varie fasce tariffarie dovrebbe tenere presenti i vari "servizi" desiderati dall'utente (velocità commerciale, turistica, affari o lavoro), la previsione di agevolazioni per residenti, la possibilità di pacchetti di servizi acquistabili tramite il WEB o direttamente ai caselli che dovrebbero, pertanto, trasformarsi in veri e propri punti di check-in ad alta tecnologia.

3) utilizzo della tecnologia nella gestione dei flussi di veicoli.

Per aumentare l'efficienza dei punti di accesso (Check-in autostradali) e consentire in tempi brevissimi il deflusso degli autoveicoli occorre una maggiore diffusione del sistema telepass in grado di "leggere" non solo i tradizionali apparecchi tele-pass ma anche "voucher elettronici" acquistati dagli utenti via Internet da casa, sul modello della biglietteria aerea. Tali sistemi, potrebbero ad esempio, essere inseriti nei cellulari di nuova generazione.

Un utilizzo maggiore di alta tecnologia potrebbe essere di aiuto per ridurre e regolamentare i tempi di percorrenza.

Il numero di ore di viaggio sarebbe limitato ad un massimale sostenibile sul piano della sicurezza e differenziato in base alle fasce tariffarie, con previsione delle soste obbligate per la fruizione dei servizi di vitto ed alloggio monitorabili elettronicamente grazie agli appositi "chip" contenuti nel "voucher elettronico".

dell'introduzione di sistemi ad elevata tecnologia per monitorare efficienza e carico viario e di un sistema di tariffe differenziate per disincentivare l'utilizzo individuale dei veicoli, contestualmente proponendo valide alternative di trasporto pubblico non inquinante in un'ottica sistemica in cui l'Amministrazione Pubblica e le attività economiche giocano un ruolo per la decentralizzazione e digitalizzazione dei servizi.

Note

- ¹ "Dal punto di vista strategico, l'esigenza di raggiungibilità dev'essere pesata tenendo conto sia della dimensione finanziaria, dati gli elevati costi delle infrastrutture e della loro gestione, sia dell'impatto ambientale e dei limiti di carico antropococce caratterizzano l'area o alcune sue parti" (M. Franh, ibidem, p.28).
- ² "La ricettività costituisce un elemento particolare della vacanza: essa è, nello stesso tempo, servizio di supporto e fattore di attrazione" (M. Franch, ibidem,)
- ⁴ "Le attrazioni artificiali seppure molto efficaci in termini di richiamo turistico, possono essere imitate, replicate e realizzate ovunque. Quando perciò la forza attrattiva di una destinazione sia legata esclusivamente a esse, è in discussione la sua competitività nel tempo e nello spazio, data la ridotta difendibilità del vantaggio competitivo acquisito. In questo caso le destinazioni corrono il rischio di trasformarsi in *non luoghi* (Augé,

1993), ossia in realtà turistiche che, seppure situate in uno spazio, ne sono del tutto slegate e indipendenti, lasciando al territorio il semplice ruolo di 'contenitore' ". (Franch 2009, p.28).

- ⁵ L'*Arge Alp* è formata dalle Regioni, Cantoni e Land Baviera, Grigioni, Lombardia, Salisburgo, San Gallo, Alto Adige, Ticino, Tirolo, Trentino e Vorarlberg.
- ⁶ In letteratura sono stati esposti diversi criteri per individuare e classificare gli stakeholder. Tra le principali classificazioni si cita quella che distingue gli stakeholder in principali e secondari (Freeman 1984), volontari e involontari (Clarkson 1995), esposti o non esposti al rischio di perdita di un investimento (Mitchell, Agle, Wood 1997). Una visione sistematica può derivare organizzando i vari aspetti degli stakeholder intorno a tre criteri (Mitchell, Agle, Wood 1997, Sciarelli S. 2004): 1) la forza degli stakeholder derivante dal loro ruolo nella società; 2) la legittimazione degli stakeholder quali rappresentanti di interessi in base ad aspetti normativi, secondo una visione ristretta della teoria; 3) l'urgenza o attualità degli interessi che sono in attesa di soddisfazione.
- ⁷ Secondo il Framework VRIO, una risorsa può generare un vantaggio competitivo sostenibile e duraturo quando possiede un Valore, cioè non è liberamente disponibile nell'ambiente ma occorre sostenere un processo di acquisto, quando è Rara, cioè non è facilmente reperibile, quando è Inimitabile da parte della concorrenza e quando è Organizzabile, cioè utilizzabile concretamente nel contesto dell'impresa nell'ottica dimensionale e in quella delle capacità o know-how.
- ⁸ <http://www.comune.torino.it/gtt/turismo/tramrist.shtml>.



"De Red Crosser" di Amsterdam è uno speciale tram gestito dalla Amsterdam Tram in collaborazione con la Croce Rossa olandese per gite panoramiche dedicate ad un'utenza debole (handicap e anziani).

Riferimenti bibliografici

- Becattini G. (1989) *Modelli locali di sviluppo*, Bologna, Il Mulino.
- Becattini G., Rullani E. (1993) "Sistema locale e mercato globale", *Economia e Politica Industriale*, n. 80.
- Bieger T. (1996) *Management von Destinationen und Tourismusorganisationen*, Monaco, Oldenbourg Verlag.
- Buhalis D. (2000) "Marketing the Competitive Destination of the Future", *Tourism Management*, n.21.
- Casarin F. (1996) *Il marketing del prodotto turistico*, Torino, Giappichelli.
- Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Wahill S., Gilbert D. (2008) *Tourism: Principles and Practice*, Harlow, FT Prentice Hall.
- Della Corte V. (2000) *La gestione dei sistemi locali di offerta turistica*, Padova, CEDAM.
- Della Corte V. (2009) *Imprese e sistemi turistici. Il management*, Milano, EGEA.
- Ejarque J. (2003) *La destinazione turistica di successo. Marketing e Management*, Milano, HOEPLI.
- Flagestad A., Hope C.A. (2001) "Strategic Success in Winter Sports Destinations: a Sustainable Value Creation Perspective", *Tourism Management*, vol. 22.
- Franch M. (2010) *Marketing delle destinazioni turistiche. Metodi, approcci e strumenti*, Milano, McGraw-Hill.
- Franch M. (2002) *Destination Management. Governare tra Locale e Globale*, Torino, Giappichelli.
- Freeman R. E. (1984) *Strategic Management. A Stakeholder Approach*, Pitman, Boston.
- Golinelli G.M. (2000) *L'approccio sistemico al governo dell'impresa*, Padova, CEDAM.
- Grönroos C. (2009) *Management e Marketing dei Servizi*, Milano, ISEDI.
- Grönroos C. (2010) "Adopting a Service Logic in Manufacturing: Conceptual Foundation and Metrics for Mutual Value Creation", *Journal of Service Management*, vol. 21, n. 5.
- Gunn C. (1988) *Tourism Planning*, New York, Taylor and Francis.
- Kaspar C. (1995) *Management in Tourism*, Bern, Verlag Paul Haupt.
- Kozak M., Rimmington M. (1999) "Measuring Tourist Destination Competitiveness: Conceptual Considerations and Empirical Findings", *International Journal of Hospitality Management*, 18, 273-283, Elsevier, London.
- Laesser C. (2003) *Politica del turismo e destination management*, TUP, Milano.
- Lazzeretti L., Petrillo C.S. (2006) *Tourist Local System and Networking*, Elsevier, London.
- Leiper N. (1995) *Tourism Management*, RMIT Press, Melbourne.
- Martini U. (2005) *Management dei Sistemi Territoriali*, Giappichelli, Torino.
- Murphy P.E. (1985) *Tourism. A Community Approach*, Methuen, New York.
- Murphy P., Pritchard M.P., Smith B. (2000) "The Destination Product and Its Impact on Traveller Perception", *Tourism Management*, n.2, Elsevier, London.
- Pechlaner H., Weiermair K. (2000) *Fondamenti di marketing e gestione delle destinazioni turistiche*, TUP, Milano.
- Pechlaner H., Weiermair K., Laesser C. (2003) *Politica del Turismo e Destination Management*, TUP, Milano.
- Pencarelli T. (2003) *Lecture di economia e management delle organizzazioni turistiche*, Edizioni Goliardiche, Trieste.
- Pencarelli T. (2009) "Presentazione all'edizione italiana" di C. Grönroos, *Management e Marketing dei Servizi*, ISEDI, Milano.
- Pencarelli T., Forlani F. (2002) "Il marketing dei distretti turistici. Sistemi vitali nell'economia delle esperienze", *Sinergie*, n.58, CUEIM, Verona.
- Peroni G. (2008) *Fondamenti di Marketing Turistico Territoriale*, Franco Angeli, Milano.
- Pike S. (2004) *Destination Marketing Organisations*, Elsevier, Oxford.
- Rispoli M., Tamma M. (1995) *Risposte Strategiche alla Complessità: le Forme di Offerta dei Prodotti Alberghieri*, Giappichelli, Torino.
- Ritchie J.R.B., Crouch G.I. (2000) "The Competitive Destination: A Sustainability Perspective", *Tourism Management*, n. 21, Elsevier.
- Sainaghi R. (2004) *La gestione strategica dei distretti turistici*, EGEA, Milano.
- Sciarelli S. (2007) *Il Management dei Sistemi Turistici Locali*, Giappichelli, Torino.
- Tamma M. (2002) "Aspetti strategici del destination management", in H.Pechlaner, K.Weiermair (a cura di), *Destination Management. Fondamenti di marketing e gestione delle destinazioni turistiche*, TUP, Milano.

Riferimenti immagini

Le immagini di pag. 21, 30, 32 e 33 sono tratte da <http://commons.wikipedia.org>; lo schema di pag. 26 è una rielaborazione dell'autore da Crouch e Ritchie (1999); l'immagine di pag. 27 è una rielaborazione dell'autore da Franch 2010; la foto a pag. 28 è di Antonio Accattatis; l'immagine di pag. 30 è tratta da www.gustareitalia.it.



I sistemi a fune come attrattori per la valorizzazione del territorio

Rope Transport Systems as Elements for Urban and Regional Development

Alberto Simeone*, Enrica Papa**

* architetto
email: alberto@simeone.eu

** Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente
Università degli Studi di Napoli Federico II
email: enpapa@unina.it; web: www.dipist.unina.it

I sistemi di trasporto a fune per la mobilità sistematica e turistica

Accessibilità e mobilità assumono rilevanza crescente per qualsiasi politica di sviluppo urbano e regionale in modo particolare per la fruizione turistica dei territori, alle diverse scale geografiche: dal *macro livello*, disegnato dai grandi assi di spostamento tra aree internazionali, al *medio livello*, che attiene alla mobilità sul territorio nazionale, fino a quella *micro* riferita ad i piccoli bacini territoriali.

In quest'ultimo caso, poiché il "consumo" del "turismo" avviene inevitabilmente nel luogo stesso della sua produzione, è necessario che tale "consumo" si svolga secondo modalità sostenibili dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Le infrastrutturazioni diventano quindi non solo uno strumento necessario alla fruizione del bene o del servizio turistico, ma assumono una funzione ulteriore legata alla valorizzazione del bene stesso, del quale ne assicurano almeno in parte la continuità e la durata nel tempo. Le infrastrutture di trasporto possono inoltre costituire in sé elemento di offerta turistica se, come spesso accade, offrono visuali da punti di osservazione dinamici ed inediti. In quest'ottica, particolare rilevanza assume la tecnologia prescelta. I sistemi a fune possono assumere in questo senso un ruolo principe, affiancando a tali peculiarità, che possono risultare non rare in alcuni contesti territoriali, il loro alto grado di sostenibilità ambientale.

Se poi ci si sofferma sugli impianti aerei (le funivie), risultano evidenti sia il felice rapporto tra l'impatto ed "uso" del territorio da parte dell'infrastruttura, sia il potenziale valore turistico che il viaggio in funivia offre: se la panoramicità infatti è talvolta riscontrabile in altre tipologie infrastrutturali, è invece una caratteristica peculiare della funivia, e contribuisce a farne un'attrazione turistica. L'infrastruttura assume così il duplice ruolo di arco del sistema della mobilità sul territorio, e di punto privilegiato di osservazione dinamica

Accessibility and mobility have an important role in urban and regional development strategies, in a particular way for the touristic uses of territories.

Transport infrastructures constitute in fact necessary elements for the use of urban areas, but assume an extra function related to the valorization of the territory.

Furthermore structures for mobility are a component of the touristic supply system especially the rope transport structures that offer dynamic and unique point of views. Cable ways in urban area have this characteristic more than other rope transport systems.

Starting from this assume, the article describes four projects developed in the last years in Campania Region and a transport system carry out in Perugia. The five study cases demonstrate how an increasing attention rope transport technology is diffusing in different contest especially for tourism uses.

The first case is the Giffoni Valle Piana inclined lift that should connect the city centre in the valley with the medieval Castle. This project is strictly related to a general touristic strategy of the whole municipality.

The second project regards the Ravello-Minori cable way and the objective to offer a sustainable alternative to the private car for travelling around two of the most beautiful areas in the Amalfi coast.

The third project is located in the centre of the city of Naples and regards a cable way for the connection between the principal museums of the metropolitan area: the National and the Capodimonte museums. The new infrastructure is well integrated in the multimodal transport network and will offer spectacular visuals for tourists and residents.

The Perugia Minimetro is the fourth study case and constitute an example of good integration between sustainable transport and urban planning development.

The last project is the Fisciano people mover that has the aim of connecting two university campus with the interchange station of the National rail network.

The description of the study cases give a general idea of the contest where the transport infrastructure is located, the general objective of the project and some information of the different technology used. In this way the general description of the cases can offer interesting remarks for students and professionals.

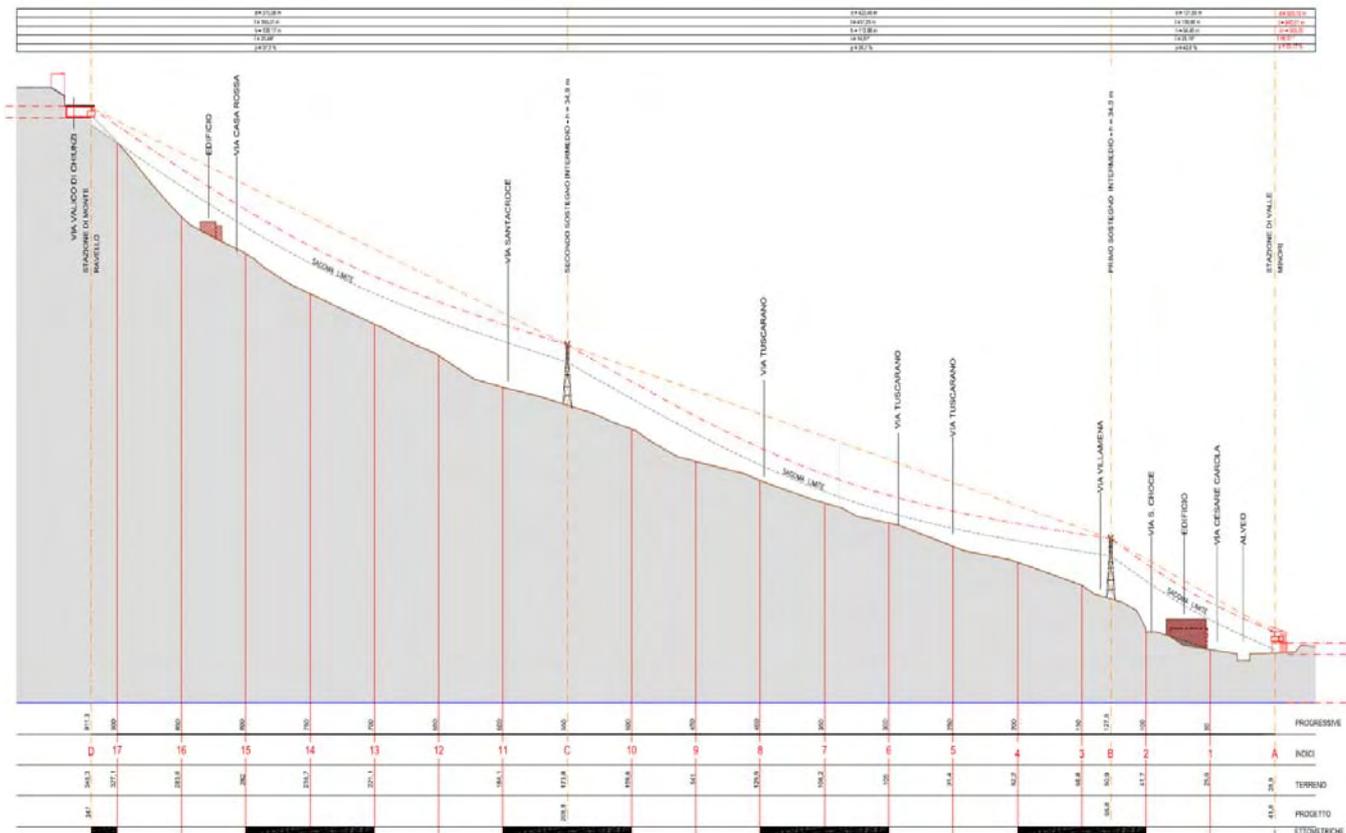
Finally the article propose a comparison between the different transport technology, giving some construction data that have been synthesized in a table.

In all the study cases emerge the importance of designing the new infrastructure not only for touristic uses, but also for systematic mobility. It is necessary in fact a strong integration of the new rope systems with the existing mobility supply system.

dell'ambito attraversato. Illuminante in tal senso il sistema di mobilità turistica a Barcellona, dove una funivia a tre campate, con la stazione di partenza posizionata su un alto traliccio, mette in connessione l'area del porto con la zona del Montjuic. E' facile poi trovare numerosi altri esempi in Europa e nel resto del mondo: agli impianti più piccoli come quelli di Taormina o di Grenoble, può essere aggiunto quello di New York, in questi mesi oggetto di completo rinnovamento, dove una funivia di grossa portata garantisce un collegamento stabile tra Roosevelt Island e l'area di Manhattan. In verità la spettacolarità del viaggio è spesso offerta anche da impianti a fune che si muovono su rotaia, laddove il tracciato si separa verticalmente dal terreno, che in tratti a forte pendenza e grazie a ridotte dimensioni delle vie di corsa, può impegnare corridoi non altrimenti attraversabili. Il Minimetron di Perugia, in esercizio dalla fine del 2007, ne costituisce un esempio: la metà del tracciato, circa 1500m, avviene in viadotto; i nuovi con visuali che si possono apprezzare sia sulla parte storica che su quella più moderna della città Umbra "sorvolando il suolo" valgono certamente da soli il cambio di modalità di trasporto e l'uso

dell'innovativo nuovo mezzo per muoversi nella parte di città da questa servita. La tecnologia funiviaria, con la sostanziale riduzione del peso delle vetture ha in questo caso permesso di progettare una via di corsa strutturalmente leggera, che non impattasse sul territorio, ma anche non interferente con la visibilità dalle vetture verso il territorio. Va aggiunto, ad onor del vero, che la grande attrattività registrata dall'impianto perugino è anche rappresentata dall'altissimo contenuto tecnologico dell'infrastruttura, con il suo moto continuo e completamente automatizzato, e dalla grande qualità architettonica dell'opera civile. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, ed anche in tutti gli esempi riportati sotto, i flussi turistici pur attratti in maggior misura dalle potenzialità paesaggistiche del sistema di trasporto, da sole spesso non sono sufficienti a giustificare i costi di investimento che per gli impianti terrestri possono risultare cospicui. I sistemi eiettometrici, di qualsiasi natura essi siano, che risultano essere spesso a servizio di piccoli o piccolissimi bacini di utenza, vanno dunque pensati quali opere ancillari integrati in reti di trasporto di dimensione più ampia, e che assolvano all'interno o al margine di esse ad un servizio anche *micro*,

I sistemi di trasporto a fune hanno una serie di vantaggi sia in termini di rapporto tra risorse impegnate (economiche ed ambientali) sia in termini di ottimizzazione dell'assetto della mobilità locale, se ben inseriti nel sistema di trasporto multimodale preesistente.



inserendosi in luoghi non altrimenti raggiungibili. Se nel caso Perugia il Minimetron costituisce già la prima dorsale principale di un sistema di trasporto pubblico, peraltro in via di implementazione con ulteriori rami per servire il piccolo centro storico dalle periferie, ed il People Mover di Fisciano è stato progettato per servire principalmente l'utenza sistemica che si muove per raggiungere e all'interno del Campus Universitario, una riflessione in più va fatta in merito alle funivie aeree. Questi sistemi hanno negli ultimi decenni avuto un grande sviluppo tecnologico grazie al loro diffuso utilizzo a servizio degli sport alpini invernali, con sensibili miglioramenti sul piano della sicurezza, del comfort, delle portate orarie e delle velocità commerciali ottenute. Su questa scia si moltiplicano gli studi per la loro applicazione anche in contesti non montani. Appartengono a questa categoria la grande maggioranza degli interventi che, con ruoli diversi, chi scrive si è trovato ad affrontare sul piano professionale. Le esperienze hanno, a posteriori, mostrato un fattore comune: il progetto è risultato tanto più "fattibile" - intendendo per tale termine non solo la mera realizzabilità tecnica, ma anche il consenso che l'iniziativa ha riscosso sul piano politico e sociale - quanto più tale infrastruttura promettesse di soddisfare una domanda di mobilità a livello locale, quale nuovo elemento intermedio o come arco finale di una rete di trasporto più ampia, contribuendo in tale modo a ridurre le distanze di viaggio migliorare la qualità degli spostamenti anche di piccole categorie di utenti, ma nell'arco dell'intero anno e non esclusivamente nelle stagioni turistiche.

Dunque, all'iniziale interesse suscitato per la suggestività del viaggio che l'innovativo mezzo di trasporto prometteva di offrire, si è spesso aggiunto una presa di coscienza, almeno dei rappresentanti degli interessi della collettività, di quali fossero i vantaggi offerti dall'uso del sistema aereo, in termini di rapporto tra risorse impegnate (economiche ed ambientali) e ottimizzazione dell'assetto della mobilità locale. E' necessario sottolineare come tali posizioni abbiano sempre dovuto superare una iniziale accezione del sistema etto metrico in generale, ed aereo in particolare, come strumento di promozione turistica del territorio, inadatto ad essere utilizzato nelle attività quotidiane. L'esperienza di città pilota come Perugia dimostrano invece che tali sistemi vanno pensati dapprima per ottimizzare gli spostamenti quotidiani degli utenti locali, e possono se ben radicati ed integrati ad ulteriori servizi turistici, costituire un potente strumento di promozione del territorio.

Sulla accezione dei sistemi etto metrici di mobilità come micro archi di una rete integrata di trasporto e che siano rivolti ed utilizzati per la mobilità sistemica e locale e per la fruizione turistica del territorio è dunque probabile che si giochi il reale sviluppo di un modello di mobilità sostenibile, di cui tale tecnologia costituisce certamente una componente imprescindibile.

L'ascensore inclinato di Giffoni valle Piana²

Il progetto propone la realizzazione di un ascensore inclinato sulle pendici della collina di Terravecchia, tra la Frazione Mercato, il Borgo Terravecchia ed il relativo Castello. Il comune di Giffoni Valle Piana, in Provincia di Salerno, ha subito, negli ultimi anni, una profonda trasformazione sociale, culturale ed economica legata a progetti di sviluppo che, non riguardando gli usuali canoni di crescita dei sistemi tipici del territorio di appartenenza, sono state invece orientate verso l'introduzione di nuove funzioni legate alla cultura, al turismo specializzato e alla formazione professionale, definendo così nuove ed attualissime vocazioni economiche della città.

Le strategie alla base dello sviluppo territoriale sono state ulteriormente indirizzate dalla istituzione in pianta stabile *Giffoni Film Festival*, trentennale evento cinematografico rivolto al cinema per ragazzi con prestigio il cui prestigio è stato in costante ascesa.

Nell'ambito di queste nuove politiche l'amministrazione regionale, ha valutato l'opportunità della realizzazione di un nuovo collegamento leggero che migliorasse l'accessibilità pedonale del Borgo di Terravecchia (EAV, 2007). La nuova infrastruttura, nel dettaglio, si attesterebbe a valle in prossimità del Convento di S. Francesco, con la realizzazione di una stazione intermedia sul margine orientale del Borgo di Terravecchia fino a raggiungere i ruderi del Castello, superando un dislivello complessivo di circa 340m, collegando l'abitato della frazione Mercato, sistema insediativo con agglomerati urbanistico-edilizi a prevalente destinazione residenziale ad alta e media densità, con il Borgo di Terravecchia, un antico insediamento svevo - normanno che sovrasta il territorio di Giffoni Valle Piana e caratterizzato da un agglomerato storico medievale e dalla presenza dei ruderi del castello che sorge sulla sommità della collina di Terravecchia. Le pendici della collina, con faggeti, macchia mediterranea e frutteti separano i due agglomerati.

L'impianto ottimale, sia pur, in verità, ai limiti inferiori ammissibili di dimensionamento in rapporto al probabile sviluppo del Borgo, è stato identificato in un ascensore inclinato. Le ragioni della scelta come sempre risiedono in una molteplicità di elementi:

- dal punto di vista trasportistico, l'entità della domanda di trasporto prevista, contenuta nel suo picco in circa 300 pax/ora, che ha da subito rivolto l'attenzione dei progettisti verso un sistema etto metrico di ridotte capacità;
- dal punto di vista funzionale, la necessità di realizzare comunque almeno una fermata intermedia, che comporta maggiori complicazione e costi in un impianto aereo rispetto ad un sistema terrestre;
- dal punto di vista realizzativo, l'assenza di interferenze con strade o altre infrastrutture lungo il tracciato, che

ha raso relativamente agevole l'individuazione di una sottostruttura della vie di corsa relativamente aderente al terreno.

Vale la pena accennare alla tecnologia degli ascensori inclinati, che ha ricevuto recentemente un considerevole impulso. Sempre più frequentemente utilizzata per superare brevi distanze separate da forte pendenza, è un sistema sostanzialmente analogo alla funicolari, differenziandosi tuttavia da esse per il principio di funzionamento della trazione: nell'ascensore si può parlare di "sollevamento" della vettura, mentre nella funicolare di "trascinamento".

Esso si inquadra normativamente come un ascensore tradizionale, e coglie l'opportunità di inserirsi in una normativa, quella ascensoristica, che risulta più semplice

rispetto a quella delle funicolari tradizionali. I vantaggi sono tra gli altri, che l'esercizio è programmabile anche in assenza di personale di manovra specificamente preposto, ed in assenza di specifici controlli automatici del movimento delle vetture.

Per contro, la velocità di esercizio è estremamente ridotta (max. 4 m/sec) e non si ammettono variazioni planimetriche di tracciato.

Le stazioni terminali ed eventualmente quelle intermedie sono dotate di porte automatiche, la cui apertura avviene contemporaneamente a quelle della vettura solo quando si verifica la sua fermata a bersaglio. Esternamente alle porte di stazione si predispone una pulsantiera di chiamata, mentre una pulsantiera interna alla cabina consente all'utente la

Il comune di Giffoni Valle Piana, è situato nella provincia di Salerno ha tra le strategie di sviluppo territoriale l'introduzione di nuove funzioni legate alla cultura, al turismo specializzato e alla formazione professionale. Tale processo è rafforzato dalla presenza del Giffoni Film Festival da oltre 30 anni



scelta del piano di fermata. L'esercizio dell'impianto avviene dunque "su richiesta dell'utente" analogamente a quanto accade nei più comuni impianti ascensore. Nel caso di Giffoni Vallepiana, l'impianto proposto potrà offrire una capacità di trasporto di circa 230 passeggeri per ora e verso di marcia, e consentirà di realizzare una connessione pedonale tra l'area di valle, nel cui ambito sono già attualmente individuabili alcuni importanti attività trainanti lo sviluppo turistico del Comune di Giffoni Valle Piana, con gli insediamenti collinari che sorgono sulla collina di Terravecchia.

Il tracciato proposto realizza una direttrice di trasporto estremamente efficace nel quadro del sistema della mobilità attuale, basata sostanzialmente sul trasporto su privato gomma. Risolve la problematica della congestione stradale

del'unica via di accesso al Borgo, assolutamente insufficiente a soddisfare i flussi veicolari di chi, specie durante il Festival, vuole raggiungere il borgo. Il progetto prevede, tra l'altro, la localizzazione della stazione di partenza e stazioni in punti estremamente raggiungibili sia pedonalmente, che dalla rete stradale, e localizzati baricentricamente rispetto alla ai poli attrattori individuati. Il nuovo ascensore inclinato costituisce dunque in questo quadro occasione per il recupero e lo sviluppo turistico della zona a maggiore presenza di attrattori storici e risponde ad una domanda di trasporto turistica e legata alla presenza del Giffoni Film Festival, facilitando, in un futuro scenario, lo sviluppo delle attività attualmente presenti e di quelle potenzialmente di nuova localizzazione, nel quadro dell'offerta turistica complessiva della zona.

La nuova infrastruttura si attesterebbe a valle in prossimità del Convento di S. Francesco, con la realizzazione di una stazione intermedia sul margine orientale del Borgo di Terravecchia fino a raggiungere i ruderi del Castello.



La funivia Minori - Ravello³

L'intervento del collegamento tra i Comuni di Minori e Ravello si inserisce in un più ampio quadro di interventi che accompagnano lo sviluppo territoriale ed economico legato al settore turistico, e che negli ultimi anni ha caratterizzato il territorio della costiera Amalfitana, ovvero numerosi interventi progettati, in corso di realizzazione, o da poco completati, di carattere infrastrutturale volti a supportare ed a migliorare la mobilità nel territorio amalfitano, tra cui il grande progetto del nuovo Auditorium di Oscar Niemeyer, completato nel 2010.

E' facile prevedere che la grande attrattività del Comune di Ravello già primaria ed esclusiva meta turistica in Costiera, si incrementerà ulteriormente nei prossimi anni, e i nuovi flussi turistici si sommeranno a quelli, già cospicui, di chi vuole raggiungere le attrezzature balneari della conca Minori - Maiori, che offre tra le proprie attrattività ambientali alcune tra le spiagge più rinomate della costiera della Costiera.

Uno studio di analisi sulla mobilità locale, ha mostrato come già, anche in periodi di bassa affluenza, una non trascurabile aliquota degli spostamenti sistematici che interessano il comune di Minori sia riferibile al territorio di Ravello. Nei mesi estivi il carico veicolare è già sempre largamente superiore al massimo sostenibile, e pertanto sempre prossimo alla paralisi. E, d'altro canto, non è risultato tecnicamente percorribile, ne strategicamente opportuno, proporre adeguamenti della strada che collega i 2 centri.

Una soluzione a tale problema è stata valutata nell'ambito di uno Studio di Fattibilità (Comune di Ravello e Minori, 2010) che ha valutato la realizzazione di una funivia che potrà rappresentare una valida alternativa alla mobilità tra il territorio di Ravello ed i comuni e le frazioni della Fascia Costiera (Minori, Maiori, Castiglione).

La progettazione è stata sin dall'inizio orientata verso la tipologia di impianto aereo a fune, L'obiettivo è l'istituzione di un nuovo servizio pubblico, pensato nell'ottica dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con le

L'ipotesi di realizzare una funivia di collegamento tra i due comuni di Ravello e Minori si inserisce nel più ampio quadro di interventi che accompagnano lo sviluppo turistico del territorio della costiera amalfitana.



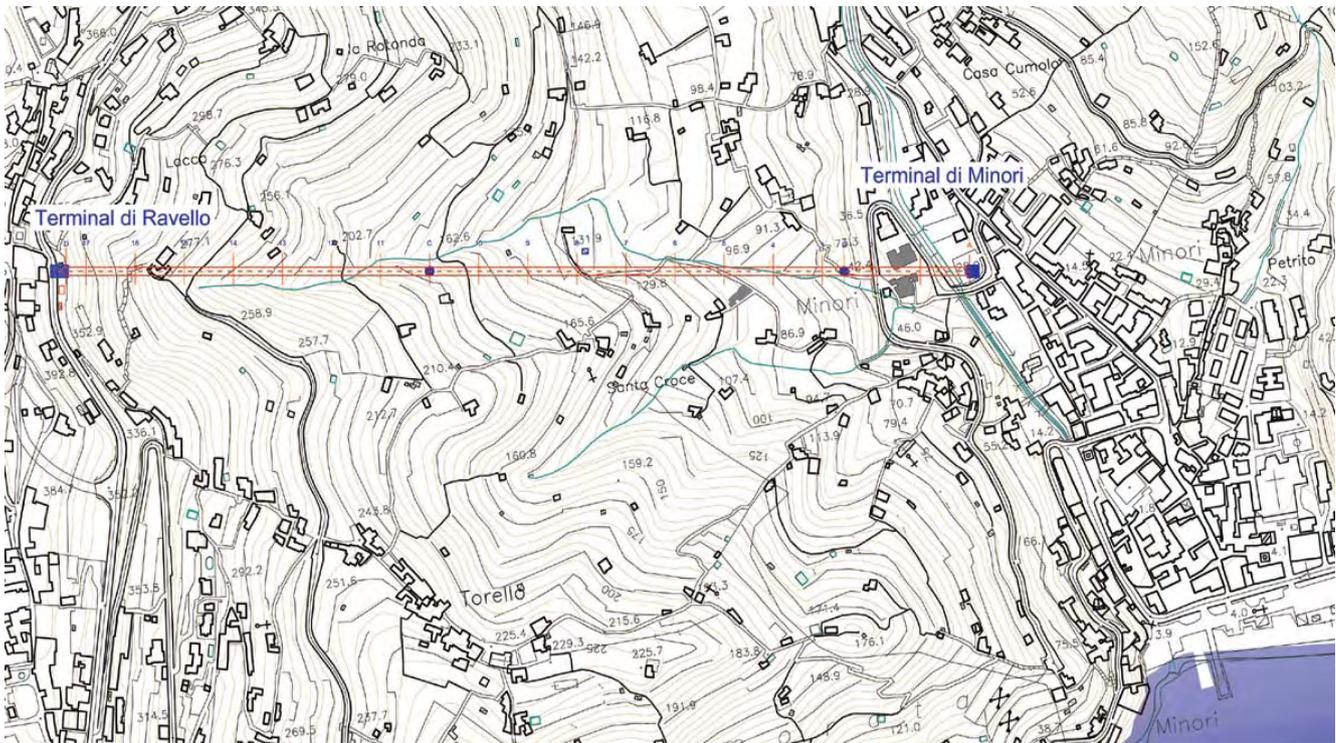
quali è possibile raggiungere sia Minori (Gomma- Mare) sia Ravello (Gomma), e volto a contribuire a creare reali condizioni per lo spostamento di consistenti aliquote di viaggiatori dal mezzo privato al mezzo pubblico. In tal senso, la localizzazione delle stazioni sul territorio ha ritenuto di dover integrare il progetto di tale collegamento in una più ampia strategia di mobilità pubblico/privata in costiera, non prescindendo tra l'altro, dalla realizzazione in diretta connessione di un sistema di parcheggi al suo contorno. Una nuova infrastruttura che risulterà dunque utile anche a chi, proveniente dal Valico di Chiunzi e diretto a Minori, vorrà lasciare l'automobile in prossimità del terminale di Ravello, o, in alternativa, proveniente dalla SS 163 e diretto a Ravello, parcheggerà l'auto in prossimità del terminale di Minori. La tecnologia dell'impianto previsto per il collegamento oggetto di questo studio è una funivia aerea, che è anche quella esplicitamente indicata nel Piano Urbanistico Territoriale dell'Area Sorrentino-Amalfitana, e per questo in linea con le strategie di sviluppo dell'area, come anche

specificato negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale; in particolare si inserisce nelle dinamiche di evoluzione socio-economiche in atto sul territorio, e nei progetti di sviluppo già in itinere.

Le funivie sono sistemi di trasporto collettivo in cui i veicoli si muovono sospesi ad una o più funi metalliche tese tra due stazioni e sostenute, se del caso, da piloni intermedi. La trazione dei veicoli è attivata da un motore, generalmente situato in corrispondenza di una stazione a monte, ed è trasmessa ad essa, attraverso un sistema pulegge, per mezzo di una fune detta "traente". A seconda delle tipologie di cavi costituenti l'infrastruttura", è possibile distinguere tra impianti monofune o bifune. I primi dispongono di una sola fune con funzione sia portante (sostentamento dei veicoli) sia traente (trasmissione ai veicoli dell'energia di trazione ricevuta dall'apparato motore), e sono utilizzati in genere su profili longitudinali relativamente aderenti all'andamento del suolo che deve risultare accessibile in ogni suo punto; i veicoli hanno dimensioni contenute e non sono

La funivia tra Minori e Ravello potrà rappresentare una alternativa sostenibile di mobilità per le frazioni della fascia costiera (Minori, Maiori, Castiglione, Ravello) ed aiutare a risolvere i problemi di congestione veicolare dell'intera area.





L'ipotesi di realizzare una funivia di collegamento tra i due comuni di Ravello e Minori si inserisce nel più ampio quadro di interventi che accompagnano lo sviluppo turistico del territorio della costiera amalfitana.

particolarmente pesanti. Gli impianti bifune sono invece dotati di una o più funi con funzione portante, l'altra con funzione traente. Il collegamento delle vetture alla fune traente avviene attraverso una sospensione ed una morsa, che le si aggancia in maniera permanentemente, o negli impianti di concezione più recente, di tipo temporaneo: in questo una camma provvede ad aprire le morse in prossimità della stazione, permettendo ad i dispositivi di stazione di rallentare fino anche a fermarsi per permettere il trasbordo dei passeggeri. Tale sistema di aggancio è più versatile, in quanto permette la variabilità della portata a seconda della domanda anche variando il numero di vetture presenti in linea (e non solo la velocità dell'impianto). Dal punto di vista funzionale, i sistemi funiviari possono essere ancora distinti in sistemi a va e vieni e sistemi ad anello. Nel primo caso sono presenti in linea due veicoli in movimento contemporaneo, diretti in verso opposto; essi si arrestano in corrispondenza delle eventuali stazioni intermedie, incrociandosi simmetricamente lungo il tracciato; giunta alle stazioni terminali invertono il senso di marcia grazie all'inversione del senso di rotazione della fune di trazione. E' quello che accade anche nei più comuni impianti di funicolare terrestre. Nei sistemi ad anello la fune di trazione è in movimento sempre nello stesso verso ed i veicoli, ad essa agganciati, possono svolgere un servizio continuo o discontinuo.

Lo sganciamento tramite camma e morsa apribile delle vetture in stazione permette la lenta inversione di marcia delle vetture.

L'analisi della mobilità sul territorio ha stimato una punta massima della domanda in circa 500 utenti per ora, nel periodo di picco. Il dato si ripete sia in direzione della salita verso Ravello, che in discesa, ed in tempi diversi nell'arco dell'orario di esercizio (14 h) ipotizzato.

Su questa base, il progetto della funivia, pur differenziando l'offerta di trasporto in funzione dei volumi di utenza attesi, propone, una capacità di trasporto massima di 420 persone /h/ senso di marcia, coprendo i 305 metri di dislivello che separano i due centri con un impianto a va e vieni. In una primissima soluzione esso ipotizza l'utilizzo di 2 cabine da 70 passeggeri, in servizio con frequenza di 6 partenze/h. Più recenti valutazioni legate alla dimensione delle opere da realizzare rispetto al contesto ambientale di inserimento hanno in seguito consigliato l'adozione di veicoli più piccoli (35 pax), con un incremento della frequenza di servizio (10 corse/h).

Estremamente incisivi sulla mobilità locale i risultati ottenuti: i tempi di viaggio per gli spostamenti tra Ravello e Minori ha mostrato una drastica riduzione dei tempi teorici di viaggio. Si passa infatti dai circa 30 minuti necessari, in condizioni ottimali, a percorrere i 36 Km che separano i due centri urbani ai meno di 5 min della durata del viaggio in funivia.



Il collegamento tra i due svolge un ruolo urbano centrale nel sistema della mobilità cittadina, non solo per la rilevanza dei due poli museali, ma anche perchè indurrebbe una drastica riduzione di distanze tra il centro storico e la zona di Capodimonte.

La funivia dei due musei a Napoli⁴

Il tema di un collegamento collettivo tra il confine settentrionale del centro antico della città di Napoli e l'area dei Colli Aminei, il cui margine più meridionale è occupato dal bosco di Capodimonte e dalla sua Reggia, è stato negli ultimi anni oggetto di studi ed approfondimenti specifici. Il contesto urbano in cui si inserisce l'opera, costituisce infatti una posizione strategica sia perchè rappresenta un elemento di cerniera tra il centro della città ed i popolosi insediamenti dei suoi settori settentrionali, sia per il grande interesse storico, architettonico ed ambientale che i borghi, anticamente esterni alle mura perimetrali del centro antico, tuttora rivestono in molte loro parti.

Uno Studio (ACAM, 2005), riferendosi anche al quadro programmatico del Comune che definiva la specifica direttrice di collegamento negli strumenti di programmazione comunale, ha indagato sulla Fattibilità tecnico Economica di impianto a fune di tipo aereo finalizzato a collegare in maniera diretta il Museo Archeologico Nazionale ed il Museo di Capodimonte, primari poli attrattivi turistici a Napoli.

Il nuovo impianto, con la stazione di partenza strettamente relazionata al nodo di Piazza Cavour ed al Museo Archeologico Nazionale, attraverso un sistema di collegamenti pedonali meccanizzati dedicati, renderebbe molto più accessibile il

Palazzo Reale di Capodimonte e l'annesso Bosco Borbonico ai visitatori ed ai viaggiatori che si muovono sulla rete di trasporto collettivo su ferro: la migliore accessibilità favorirebbe una migliore fruizione dei siti rendendo certi i tempi di viaggio per il raggiungimento delle sale museali e consentendo di programmare le visite ad entrambi i musei entro intervalli temporali predeterminati.

Sebbene dedicato ad un'utenza prevalentemente turistica, ed orientato a promuovere la fruizione di queste aree legata al patrimonio artistico, architettonico ed ambientale, il collegamento tra il Museo Archeologico ed il Museo di Capodimonte potrebbe inoltre svolgere un ruolo urbano centrale nel sistema della mobilità cittadina e potrebbe contribuire alla drastica riduzione di distanze tra il centro storico di Napoli e la zona di Capodimonte, questa a sua volta già più efficacemente connessa ai quartieri alti, alla periferia nord della città, ai grandi poli ospedalieri ed al quartiere Camaldoli. Attraverso le analisi economiche si dimostra inoltre come tale opera infrastrutturale possa autosostenersi ed addirittura generare indotto, se correttamente inserita e rapportata alla città in termini urbanistici, trasportistici e socio – economici.

L'analisi del territorio nell'area interessata dell'intervento, in alcune parti densamente urbanizzata, ha consentito di ipotizzare alcune alternative di tracciato, per le quali è stato sviluppato lo studio plano altimetrico della linea funiviaria.

Lo Studio di fattibilità propone così due ipotesi di tracciato, una sul quartiere Sanità e l'altra lungo Corso Amedeo di Savoia, con una stima di percorrenza circa di 10 minuti. Entrambe sono rappresentate da una linea retta che, partendo da aree con differente grado di prossimità rispetto al Museo Archeologico Nazionale, si attestano sulle pendici della collina di Capodimonte in adiacenza al perimetro del Bosco. Percorsi pedonali meccanizzati garantiscono un collegamento diretto dei terminali dell'impianto con le Strutture Museali e con un nodo ferroviario metropolitano (Linea 1 – 2) già esistente in Piazza Cavour.

Sulla base dei risultati ottenuti, e tenendo presente sia gli ingombri delle attrezzature elettromeccaniche da prevedere nelle diverse configurazioni tecnologiche adottabili, sia i vincoli dimensionali derivanti dal contesto urbano, è stata determinata univocamente la migliore tecnologia da adottare per il sistema di trasporto., che , anche in questo caso è risultata essere un sistema a va – e – vieni, con vetture da 60 o 70 persone, ad ottenere una capacità di trasporto complessiva di poco inferiore ai 900 passeggeri/ora in entrambe le configurazioni di tracciato.

Lo Studio è stato oggetto, anche recentemente, di un acceso dibattito tecnico-culturale, che verteva sostanzialmente sull'impatto che le strutture della funivia avrebbero avuto sul tessuto storico, pregiato quanto complesso, di quella parte della Città. Resta, a modesto parere di chi scrive, ed al di là della evidente necessità di una attentissima valutazione del rapporto tra le opere eventualmente a realizzarsi e l'ambiente urbano, l'interesse dalla proposta sotto il profilo trasportistico, per l'elevato

rapporto tra risorse impiegate e benefici attesi per la collettività.

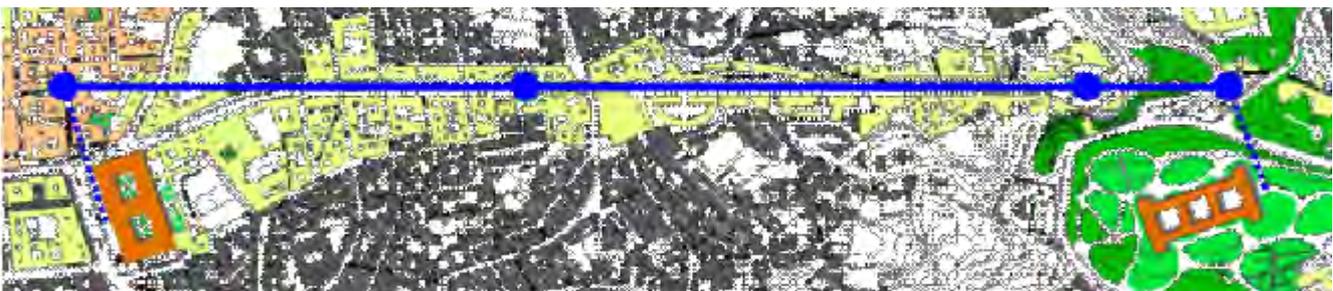
Il Minimetro di Perugia⁵

Il Capoluogo Umbro è da decenni all'avanguardia nello sperimentare soluzioni alternative all'accesso al Centro Storico ed alla sua Acropoli. A partire dai primi anni '70 l'Amministrazione Comunale ha infatti intrapreso alcuni indirizzi strategici volti a creare un nuovo modello di mobilità urbana aventi come obiettivo la pedonalizzazione del Centro Storico. La limitazione dell'accesso delle auto al centro storico la cui tessitura viaria non era adeguata al traffico veicolare è stata dunque integrata con la realizzazione parcheggi al margine della cinta muraria collegati da percorsi meccanizzati di risalita al centro storico.

Alle scale mobili della Rocca Paolina sono seguite numerose altre applicazioni di impianti metro metrici – per lo più scale mobili ed ascensori verticali o inclinati, fino alla realizzazione di una grande asta trasportistica – il Minimetro – sistema alternativo di trasporto rapido, integrato con i sistemi tradizionali di mobilità urbana già radicati nel tessuto cittadino, e che rappresenta certamente un punto di arrivo per la politica di mobilità "sostitutiva" ormai elemento qualificante dell'identità perugina.

Il Minimetro è un sistema innovativo di trasporto, di concezione e realizzazione della ditta altoatesina Leitner, completamente automatico, con trazione a fune, di media potenzialità. Caratteristica peculiare è la gestione delle vetture nelle stazioni, con la tecnologia dello sganciamento

Lo studio di fattibilità per la Funivia dei due Musei valuta l'opportunità di costruire un impianto a fune di tipo aereo per collegare il Museo Archeologico Nazionale ed il Museo di Capodimonte del Comune di Napoli, ipotizzando due alternative di tracciato.





Il Minimetro di Perugia è un sistema innovativo di trasporto completamente automatico, è rappresenta un punto d'arrivo per la politica di mobilità "sostitutiva", elemento qualificante dell'identità perugina.

automatico: sulla doppia via di corsa le vetture viaggiano agganciate alla fune traente, che, analogamente ad una funicolare tradizionale, corre tra i binari guidata da un sistema di rulliere diversamente configurate ed orientate. In prossimità delle stazioni ogni vettura si sgancia automaticamente dalla fune, viene rallentata e fermata in corrispondenze delle porte di banchina; intanto la fune traente, disposta con continuità ad anello su tutta la lunghezza della linea, continua il suo moto indipendentemente dalla vettura sganciata, assicurando la velocità di progetto alle altre vetture in linea. L'apertura automatica delle porte di banchina consente il trasbordo dei passeggeri. Alla chiusura delle porte la vettura viene riaccelerata da un sistema di ruote gommate ad asse verticale - le cosiddette travi di sincronizzazione - agenti sul fianco delle vetture, che rilanciano la vettura fino alla velocità della fune, permettendo il riaggancio ed il moto trainato fino alla stazione successiva, dove la procedura si ripete. Alle stazioni terminali, dopo lo sganciamento, le vetture invertono la loro direzione di moto, passando da una via di corsa all'altra, per mezzo di una piattaforma rotante detta "piattaforma di inversione". Il sistema è caratterizzato da un'elevata frequenza di passaggio dei veicoli, che può raggiungere la frequenza di 1 minuto, con una portata oraria di più di 3.000 passeggeri. L'attività di gestione e di controllo è assicurata dal Posto Centrale di Controllo, nella

stazione terminale Pincetto, dal quale i tecnici supervisionano l'intero impianto - la linea, i punti di imbarco e l'interno delle vetture - per mezzo di telecamere. Il sistema ATC (Automatic Train Control), regola l'automazione dell'impianto garantendo elevati standard di sicurezza. L'impianto si contraddistingue per l'estrema facilità d'uso, e grazie all'automazione integrale, che garantisce il servizio senza la presenza di personale ausiliario, ha dei costi di esercizio estremamente ridotti.

Il Minimetro di Perugia ha una lunghezza di tracciato di 3.000 m, con 5 stazioni intermedie. Le loro caratteristiche funzionali e formali conferiscono a ciascuna continuità e coerenza tra gli spazi esterni ed interni. Strutture essenziali caratterizzate da elementi tesi e sottili, con luci e sbalzi estremamente spinti, inquadrano inedite quanto significative vedute paesaggistiche sulla città e sul paesaggio circostante.

Il terminal di Pian di Massiano è la porta di ingresso al Minimetro, grazie anche al grande parcheggio di interscambio per autovetture private, autobus del trasporto pubblico e turistici, realizzato in adiacenza alla stazione e che garantisce l'accoglienza agli utenti. La stazione è su due livelli. Al piano superiore, quello degli imbarchi, sono stati realizzati spazi e locali commerciali a servizio dei viaggiatori. Al livello inferiore è stato realizzato il magazzino di ricovero e manutenzione delle vetture.

Nella prima parte del viaggio a bordo del Minimetò verso l'Acropoli, mentre attraversiamo in viadotto il parco Chico Mendez sotto-passando in gallerie artificiali alcune intersezioni stradali, incontriamo le Stazioni di Cortonese e di Madonna Altra, entrambe allo scoperto, ed a servizio degli insediamenti residenziali più recenti sorti sul versante occidentale della città. Proseguendo ancora in viadotto, ad una altezza variabile dal suolo tra i 7 ed i 10 m, all'intersezione con la linea ferroviaria Foligno – Terontola, è stata realizzata la stazione Fontivegge, allo scoperto e tipologicamente analoga alle prime due. E' un importante nodo cittadino, connesso pedonalmente alla stazione ferroviaria, e ne permette la completa integrazione tra i sistemi di trasporto.

Oltre, la linea si appoggia alla collina di Case Bruciate, che da il nome all'omonimo quartiere residenziale come pure alla quarta stazione intermedia del Minimetò, anch'essa allo scoperto, progettata secondo i canoni formali delle prime 3, e che la serve con una diretta integrazione degli spazi esterni con le aree contigue.

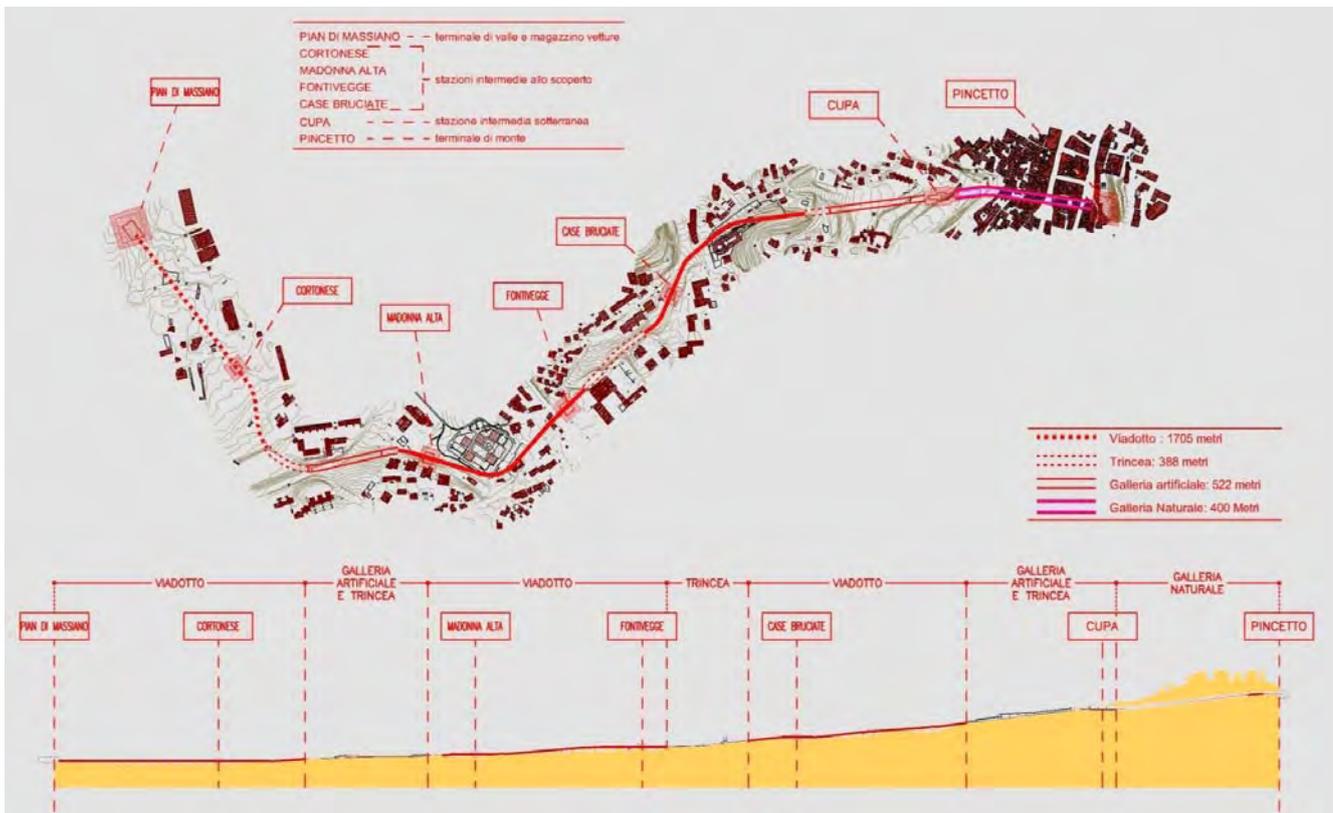
Dopo un nuovo panoramichissimo tratto in viadotto, attraversando il Fosso della Cupa recuperato a parco urbano anche sfruttando i percorsi di servizio al cantiere, e superata un tratto in galleria artificiale, accediamo alla Stazione Cupa. E' una delle due stazioni realizzate a ridosso dell'Acropoli ed

integrata con il sistema dei parcheggi. La stazione della Cupa, completamente interrata, serve il parcheggio di via Pellini ed relativo il sistema di Scale Mobili che raggiungono il centro dal versante occidentale. Suggestivo il pozzo di luce che inquadra l'antica Torre degli Spiri.

Si prosegue imboccando una galleria naturale che sottopassa il centro storico. L'opera colpisce per la pulizia della volta, obiettivo raggiunto da per l'assenza di grossi impianti di sicurezza che caratterizzano le gallerie delle comuni metropolitane (l'assenza di motore a bordo delle vetture riduce drasticamente il rischio d'incendio) e contemporaneamente all'attenta integrazione tra progettazione strutturale ed impiantistica, che ha permesso tra l'altro di realizzare un sistema di aerazione in cui emergessero solo le griglie di aspirazione dei condotti.

Il viaggio termina alla stazione Terminale Pincetto. Prima ancora dell'incredibile risultato formale raggiunto - la stazione è concepita come un squarcio nella colline di Perugia a formare un balcone verso la valle di Assisi, che si apre sul suo versante orientale. - varrebbe la pena soffermarsi sulla complessità delle opere realizzate: basterà accennare alla paratia di contenimento realizzata a ridosso degli arconi del Pincetto, in alcune fasi alta 25 m, con le fasi di realizzazione dei 3 livelli superiori della stazione contemporaneamente

Il Minimetò di Perugia ha una lunghezza di tracciato di 3.000m con 5 stazioni intermedie. Il terminal di Pian di Massiano costituisce la porta di ingresso terminal di Pian di Massiano è la porta di ingresso al Minimetò, grazie anche al grande parcheggio di interscambio per autovetture private.



all'ulteriore approfondimento degli scavi per i locali tecnici sottostanti e al completamento dell'imbocco della galleria naturale.

Il People Mover del polo universitario di Fisciano⁶

La Regione Campania, nell'ambito dell'ottimizzazione del Sistema Metropolitano Regionale, ha commissionato nel 2008 uno Studio di Fattibilità per la realizzazione di un sistema di Campus Lancusi – Stazione RFI di Fisciano – Campus di Fisciano.

Il tema della mobilità pubblica connessa all'utenza legata alle strutture universitarie, è stato affrontato con l'obiettivo di risolvere due sostanziali criticità: la connessione del campus di Fisciano con la rete metropolitana regionale, attraverso i servizi offerti sulla linea Salerno Mercato S.S. e la connessione diretta tra il Campus di Fisciano ed il Campus di Lancusi.

Lo Studio ha proposto la realizzazione di un sistema di trasporto leggero, di capacità medio-bassa e di ridotto impatto ambientale, sia in relazione all'occupazione di suolo, e alle dimensioni dei manufatti connessi alle realizzazioni di linea, sia per le modifiche imposte al territorio, con un basso impatto visivo, acustico e di interferenza con i preesistenti regimi ideologici e geologici dei suoli. Inoltre, tenendo conto l'orografia del territorio, caratterizzata spesso da profonde incisioni e spesso non acclive, è emersa la necessità di realizzare opere in elevazione, e il cui tracciato piano – altimetrico si adatti agevolmente adattarsi ai diversi episodi ed alle interferenze con infrastrutture preesistenti sul

territorio, che la nuova infrastruttura spesso incontra sulla direttrice interessata dall'intervento.

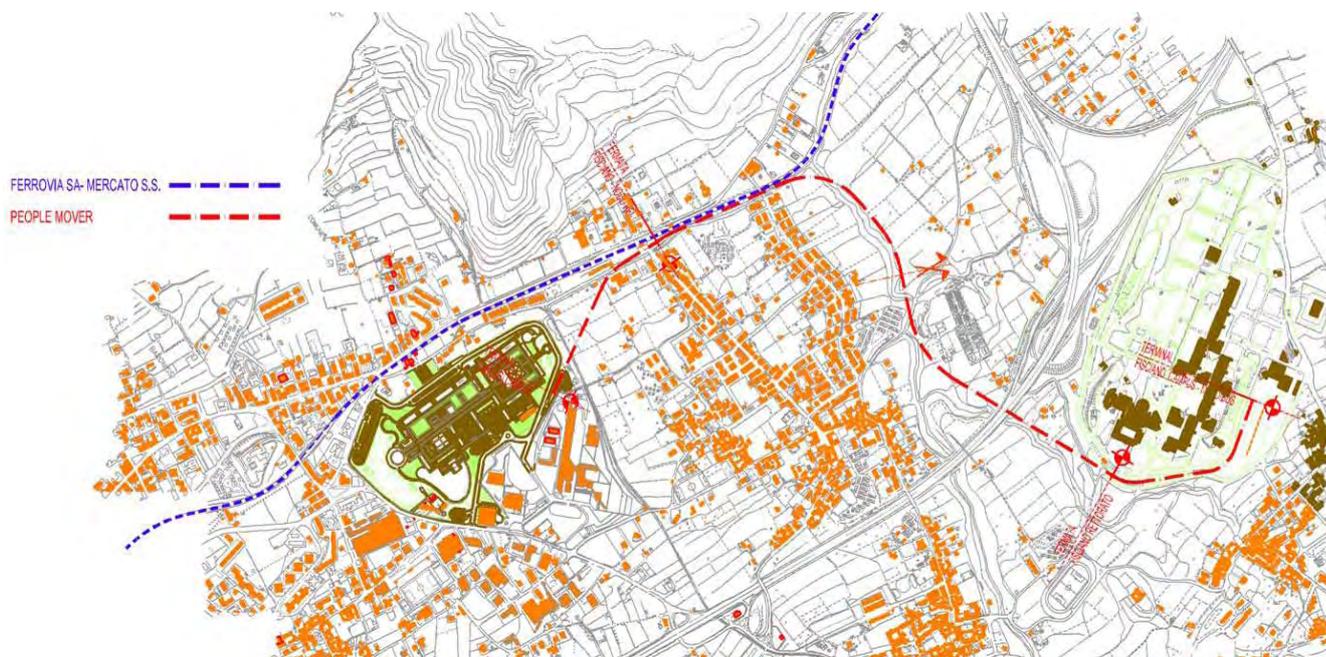
Lo Studio, in sintesi ha rilevato la necessità di rivolgere la scelta della tecnologia su un sistema caratterizzato da una grande flessibilità plano-altimetrica del tracciato, in modo da consentire l'inserimento dell'asse trasportistico negli stretti corridoi individuabili lungo il tracciato, ed in particolare modo in prossimità della stazione Fisciano, e dall'esilità e leggerezza delle strutture del viadotto, al fine di ridurre l'impatto ambientale nelle aree non urbanizzate.

Queste caratteristiche fisiche non sono risultate ottenibili con l'utilizzo di tecnologie tradizionali di trasporto, sia pure metropolitane leggere o sistemi di tipo tranviario. Peraltro, come emerge dalle analisi trasportistiche, i valori dei volumi dei passeggeri attesi lungo il nuovo asse trasportistico, in gran parte connessi alle strutture universitarie, non giustificerebbero economicamente l'impegno finanziari ad esse connesso.

L'obiettivo della progettazione si è pertanto focalizzato su sistemi di trasporto alternativi ed innovativi, in particolare sui sistemi di trasporto leggero a guida automatica e trazione, gli APM, individuando quale soluzione ottimale una funicolare sub-orizzontale a singola via di corsa, dotata di 2 vetture da 200 passeggeri, configurazione che consente di ottenere sul nuovo asse trasportistico una capacità di trasporto complessiva di circa 1200 passeggeri per ora e direzione di marcia.

In riferimento al ruolo che la nuova infrastruttura potrà assumere nel quadro complessivo della Rete Metropolitana Regionale, garantendo un servizio di trasporto

Il People Mover del polo universitario di Fisciano è un sistema di trasporto leggero di capacità medio-bassa e ridotto impatto ambientale che collega il Campus di Fisciano, il Campus di Lancusi e la stazione RFI di Fisciano.



complementare a quello offerto nello scenario di progetto sulla linea Salerno – Mercato S. Severino, va accennato al dimensionamento del sistema di trasporto, che è stato pensato nell'ottica dell'ottimizzazione complessiva del servizio, visto come "Sistema integrato" e composto dai servizi offerti nello Scenario di Progetto sulla rete RFI, accoppiati a quelli istituiti sulla nuova linea del People Mover. Lo Studio pertanto ha previsto la realizzazione di un nodo di interscambio Ferro – Ferro nella stazione di Fisciano, con la minimizzazione dei tempi di attesa e azzeramento delle code previste nelle fasi di cambio tra i due sistemi.

Questo secondo aspetto, fondamentale nella progettazione di moderno sistema integrato di trasporto, che deve peraltro cogliere tutte le opportunità offerte dalla flessibilità del modello di esercizio offerte dalle moderne tecnologie APM. Il nuovo impianto avrà quindi convogli di grande capienza in modo da istituire un servizio con

frequenza oraria relazionabile a quella dei convogli in esercizio sul ramo ferroviario ed in arrivo/partenza dalla stazione Fisciano, con convogli di capacità massima di 200 persone, che garantiranno sulla linea tra Campus Universitario di Fisciano complesso Universitario Lancusi-Città dei Giovani una capacità massima oraria di almeno 1.200 passeggeri per ora e senso di marcia, assicurate con un sistema fune a va e vieni, ad ammorsamento fisso.

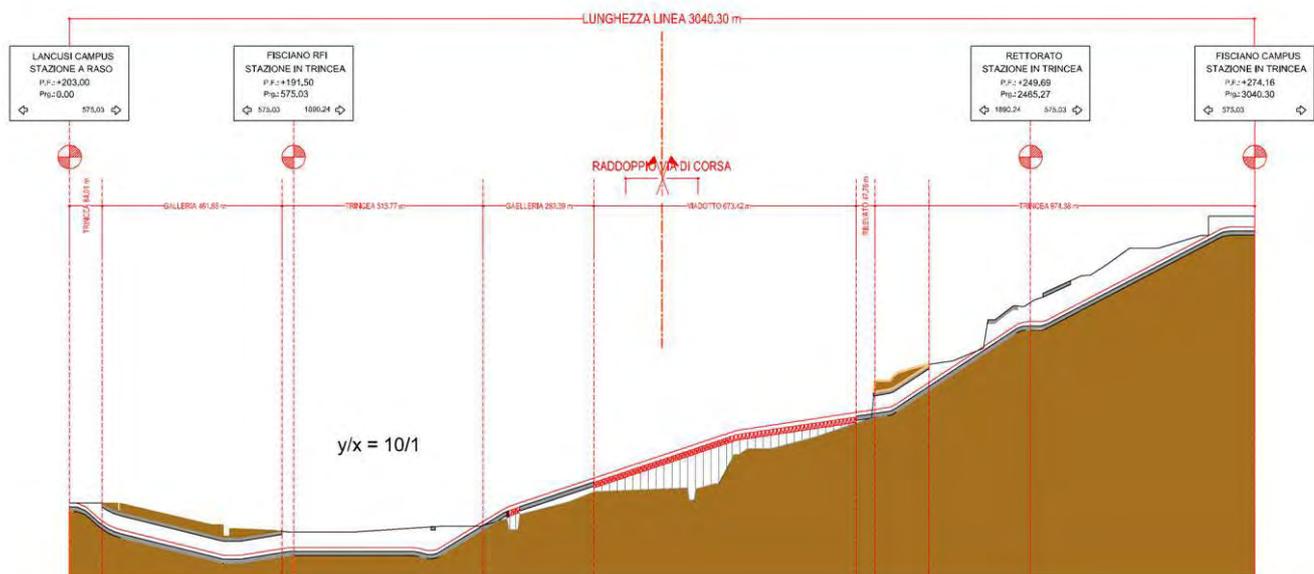
Accenniamo alle caratteristiche funzionali di questo tipo di impianto: il sistema ad ammorsamento fisso (che si distingue dalla più complessa e costosa famiglia dei sistemi ad ammorsamento automatico), è in generale costituito da due convogli collegati ad un ramo di una fune traente ad anello chiuso.

Nella fase iniziale i due treni sono posti nelle due stazioni terminali. La fune, avviata dal macchinista posto nel PCC della stazione motrice, attiva il sistema mettendo in moto l'argano traente che trascina i convogli tramite la fune verso

Il progetto prevede la realizzazione di un nodo di interscambio nella stazione di Fisciano e l'istituzione di un servizio con capacità massima di 1200 passeggeri per ora e senso di marcia.



(fonte: Leitner s.p.a)



Impianto		Giffoni Valle Piana	Royalto	Napoli	Funivia dei due musei	Fisciano	Perugia
tipologia di infrastruttura a fune		ascensore inclinati	funivia	funivia	funivia	funivia	minimetro
				linea blu	linea rossa		
Lunghezza orizzontale	m	378,70	920	1632,56	1205,76	3040,30	3015,00
Dislivello	m	220,24	305,00	19,50	62,20	70,16	160,60
Lunghezza inclinata totale	m	438,09	969,24	1632,68	1637,05	3041,11	3027,00
Stazioni intermedie	n	1	-	-	-	2	5 + 2
Lunghezza I tratto	m	254,80	-	-	-	575,03	404,01
Lunghezza II tratto	m	183,29	-	-	-	1890,30	632,99
lunghezza III tratto	m	-	-	-	-	575,03	410,91
Lunghezza IV tratto	m	-	-	-	-	-	380,64
Lunghezza V tratto	m	-	-	-	-	-	757,48
lunghezza VI tratto	m	-	-	-	-	-	430,43
pendenza media	%	58,16	33,15	1,19	5,16	2,31	5,33
pendenza massima	%	78,89	-	-	-	9,05	11,50
Velocità massima	m/sec	2,50	9,00	8,00	8,00	9,00	7,00
Tempo di viaggio	min, sec	4,24	2,10	3,02	2,31	33,00	10,50
Velocità commerciale	m/sec	1,68	4,84	5,69	5,00	5,92	4,50
Numero di vetture in linea	n	2	2	2	2	2	24
Capienza massima della vettura	persone	40	35	70	60	200	50+1
Frequenza massima di partenza	corse/h	5,74	10,73	12,54	14,92	6,63	60,00
Capacità di trasporto teorica	pax/h	229,60	376,00	878,00	895,00	1325,00	3065,00
Frequenza di partenza prevista	corse/h	5	10	12	12	6	-
Capacità di trasporto effettiva	posti h	2	350	840	720	1200	-

la prima stazione intermedia, in prossimità della quale la fune stessa rallenta i treni fino a fermarli.

Dopo aver completato le operazioni di imbarco e sbarco passeggeri i treni procedono fino a raggiungere la stazione intermedia successiva, incrociandosi in corrispondenza della metà di tracciato, dove nel caso di impianti a singola via di corsa, è predisposto un raddoppio di binario, e quindi verso il capolinea, dove la fune inverte il suo movimento ed per ripercorrere la situazione precedentemente descritta.

Il ciclo si completa dunque con le stesse operazioni eseguite in senso contrario; in tal modo è necessario un unico binario, percorso alternativamente in una o l'altra direzione, con scambio centrale intermedio. Il sistema è per questo definito "a va e vieni a due convogli". La salita e la discesa dei passeggeri avviene, analogamente a tutti i sistemi afferenti questa categoria tecnologica, con il veicolo fermo. Alla fermata del convoglio a bersaglio in corrispondenza dell'asse di stazione, l'impianto comanda automaticamente sia l'apertura delle porte delle vetture sia le corrispondenti porte di banchina.

Il tracciato del nuovo APM di Fisciano ha una lunghezza complessiva poco più di 3.000 m e supera un dislivello di circa 70 m, e pendenza massima del 6.5%. Si svolge per circa 20% in viadotto, in eguale misura in galleria e per la restante parte in trincea. I dettagli geometrici sono riportati in tabella.

Le due estremità del tracciato sono localizzate All'interno dei 2 poli universitari, territorialmente separati, dell'Università di Salerno: all'interno del Campus di Lancusi e, dal lato o nel settore Nord del complesso Universitario, non distante l'attuale Terminal Bus e alcune attrezzature di interesse comune, tra cui la mensa universitaria. Il tracciato di progetto può essere suddiviso 4 tratte, che connettono le stazioni terminali con le due intermedie. La prima è quella tra il Terminal "Lancusi Campus", alla stazione Fisciano RFI, dove si prevede di realizzare un piccolo nodo di interscambio ferro-ferro per i viaggiatori che si serviranno della Rete Metropolitana regionale per raggiungere le strutture universitarie. La seconda connette la stazione di Fisciano RFI con la stazione intermedia interna all'area del Campus Universitario, denominata "Fisciano Rettorato" localizzata nel settore orientale dell'insediamento tra il nuovo silos parcheggio e l'edificio del Rettorato. La quarta ed ultima porzione di tracciato, che connette la stazione "Rettorato" al terminal "Fisciano Campus", avviene interamente in trincea a cielo aperto.

Note

¹ Pur nell'ambito di una riflessione congiunta, la stesura del primo paragrafo è stata curata da Alberto Simeone e la stesura dei paragrafi dal secondo al sesto da Enrica Papa.

- ² La Verifica di Fattibilità Tecnica - *Realizzazione di un sistema coordinato di trasporto meccanizzato di collegamento tra il convento S. Francesco – Borgo Terravecchia – Castello del comune di Giffoni Valle Piana* - è stato coordinata dall'arch. A. Simeone.
- ³ Lo Studio di Fattibilità *Collegamento meccanizzato tra i comuni di Minori e Ravello* è stato coordinato dal prof. ing. A. Nuzzolo, con l'ing. C. Troisi e l'arch. A. Simeone.
- ⁴ Lo Studio di Fattibilità *Collegamento tra il Museo Archeologico Nazionale ed il Museo di Capodimonte: realizzazione di un sistema di trasporto collettivo in sede riservata* ha come coordinatore scientifico il prof. ing. A. Nuzzolo e Project Manager l'arch. A. Simeone.
- ⁵ Il progetto esecutivo del Minimetro di Perugia è stato redatto da un pool di progettisti coordinato dall'ing. F. M. Ciuffini.
- ⁶ Lo studio di fattibilità e progettazione preliminare *Riqualficazione, l'ammodernamento e l'elettrificazione della linea ferroviaria Mercato San Severino – Avellino – Benevento - Rivisitazione ipotesi scenario di riferimento* è stato redatto da EAV srl con il supporto di Sintra srl, Techne, MBProgetti srl.

Riferimenti bibliografici

- ACAM Azienda Campana per la mobilità sostenibile (2005) *Collegamento tra il Museo Archeologico Nazionale ed il Museo di Capodimonte: realizzazione di un sistema di trasporto collettivo in sede riservata* – Studio di Fattibilità.
- Comune Di Minori / Ravello Provincia di Salerno (2010) *Collegamento meccanizzato tra i comuni di Minori e Ravello* - Studio Di Fattibilità.
- EAV - Ente Autonomo Volturno (2007) *Realizzazione di un sistema coordinato di trasporto meccanizzato di collegamento tra il convento S. Francesco – Borgo Terravecchia – Castello del comune di Giffoni Valle Piana* - Verifica di fattibilità tecnica.
- EAV - Ente Autonomo Volturno (2010) *Riqualficazione, l'ammodernamento e l'elettrificazione della linea ferroviaria Mercto San Severino - Avellino - Benevento - Rivisitazione ipotesi scenario di riferimento* - Studio di Fattibilità e Progetto Preliminare.
- Metroperugia Scarl (2006) Progetto Esecutivo - Minimetro di Perugia - www.minimetrospa.it.

Referenze immagini

Le immagini alle pp. 35, 36, 40, 41, 42 sono tratte da Comuni di Minori / Ravello (2010); le immagini alle pp. 38, 39 sono tratte da EAV (2007); le immagini alle pp. 43 e 44 sono tratte da ACAM (2005); le immagini alle pp. 45 e 46 sono tratte da Metroperugia Scarl (2006); le immagini a pp. 47 e 48 (in alto) da EAV (2010); l'immagine a p. 48 (in basso) è di proprietà Leitner Spa.



Il progetto di accesso al castello di Verrès¹

TeMA
03.10

Sperimentazioni

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 51-58

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

© Copyright dell'autore.

The Verrès Castle Access Project

Tito Berti Nulli*

* Sintagma Srl
email: t.berti@sintagma.biz

L'accessibilità al castello di Verrès come occasione di sviluppo turistico

Il progetto di accesso al castello di Verrès in Valle d'Aosta costituisce un interessante esempio di mobilità sostenibile per la fruizione dei territori ad alta valenza turistica, integrato ad interventi di riqualificazione e sviluppo del territorio. Gli interventi previsti, all'interno della fattibilità per l'impianto eometrico di risalita, si sono infatti intrecciati, sin dalle fasi iniziali di studio, con il progetto di riqualificazione dei percorsi turistici nel Borgo di Verrès.

L'obiettivo del progetto è di realizzare un sistema di collegamento integrato che consenta l'accessibilità al castello di Verrès, partendo dal sottostante Borgo, favorendo un'agevole fruizione del monumento nel pieno rispetto del contesto paesaggistico ed ambientale propri di una rocca fortemente esposta.

Il castello di Verrès fa parte del sistema delle fortificazioni della Valle d'Aosta, un ricco patrimonio non sempre valorizzato: l'assenza di una lettura "orizzontale" fa sì che emergano pochi monumenti isolati e ne vengano messi in secondo piano altri perché di difficile accessibilità o in stato di abbandono. Il tema dell'accessibilità ha segnato la storia di Verrès. Il suo essere al centro di storici assi di comunicazione ne ha consolidato negli anni lo sviluppo, determinando ricchezza e generando importanti interventi nel patrimonio architettonico-monumentale. È a cavallo del '900, fino agli anni 60-70, che il corridoio naturale della valle viene "solcato" da un imponente "fascio infrastrutturale" di valenza internazionale: l'Autostrada A5 Torino-Aosta; la ferrovia Ivrea-Aosta; la S.S. 45 della valle d'Ayas, raccordata con la circoscrizione urbana. L'imponente armatura infrastrutturale, e l'essere baricentro di un sistema diffuso di insediamenti, ne ha facilitato la localizzazione, a cavallo dell'800, di importanti aziende manifatturiere e di opifici (il solo cotonificio Brambilla occupava non meno di 1200

The article describes the access project of the Verrès castle, located in Aosta Valley in Italy, underlining some urban and transport planning and design elements.

This project constitutes in fact an interesting example of integration between transport infrastructure planning and design with urban planning strategy for tourism development. The transport infrastructure (in this case a vertical lift for tourism use) has furthermore a deep attention to the landscape and social context and a good architectural design.

The Verrès castle access project represents an interesting example of sustainable mobility and of touristic area accessibility which is strongly integrated with urban renewal and territorial development. The feasibility study, financed by the Verrès municipality, is part of a the INTERREG IIIA ACOLTRA Project financed by Italy and France with the aim of creating a network of transnational tourist itineraries. Through this initiative Aosta Valley and Haute-Savoie are developing a common tourism strategy that intends to promote cultural heritage and tourism mobility through the RITT (Réseaux d'Itinéraires Touristiques Transfrontalières). In this context of intervention the study for the accessibility of the Verrès castle is inserted, with the aim of designing a mobility infrastructure for the main attraction of the valley and at the same of strengthening the appeal of tourist attraction of the whole area.

The project is located in the small city of Verrès, that lies at 390m, on the banks of the river Evançon. As many of the Valdostani municipalities is characterized by several small urban centers, which are located in a around 8kmq, in a territory where live 2.700 inhabitants.

The feasibility study examines three different alternative for a lift that should connect the Verrès centre with the castle. In particular different transport technology (inclined and vertical lift) and several path alternatives have been evaluated. The final solution is constituted by a vertical lift and an horizontal corridor through the mountain. This alternative in fact minimize the environmental and landscape impacts.

The main entrance to the access structure is located in the valley near the Evançon torrent banks: the entrance space has been designed as an covered and inviting atrium. The gallery path is 80m long and is interrupted by a central hall that divides the long corridor into two segments. In the central hall a tourist information point and Verrès Castle history exhibition are located. After the second corridor segment the lift waiting room is positioned. The vertical lift has a 15 person capacity and a journey time of 1 minute and 30 seconds.

In the hypothesis that the two sides of the lift cabin are made by transparent glass, the project propose to install light projection on the rock. The lift entrance near the castle is characterized by a minimal design in order to contrast with the castle strong structure.

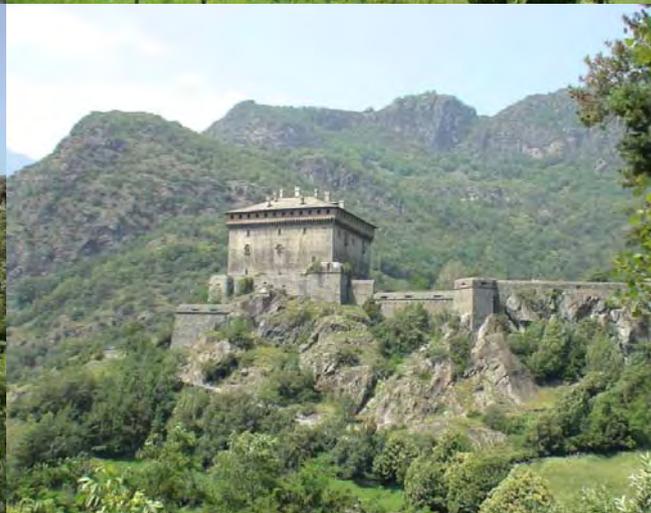
addetti). Oggi di fronte a trasformazioni radicali del "sistema Italia" e del tessuto socio-economico, anche locale, occorre riorganizzare gli elementi che rendono competitivo e attrattivo un territorio. Il turismo di qualità, l'economia della conoscenza, gli eno-gastronomi saranno sempre più orientati e diretti verso luoghi che accoppiano la conservazione e la salvaguardia dei territori con l'accessibilità.

Il progetto parte dal presupposto che è necessario passare dall'infrastrutturazione "orizzontale" di fondo valle, all'infrastrutturazione "verticale" per superare i dislivelli interni al suo territorio e tra le emergenze architettoniche, i suoi beni culturali ed il sistema commerciale e di servizi. Verrès segue una sorte di "filo di Arianna" e mette al centro della sua attenzione la grande e inestimabile risorsa culturale, il suo castello reiterando il tema dell'accessibilità che tanta fortuna ha generato nel suo passato. Dalla comprensione

che questa simbiosi può generare ricchezza e sviluppo nasce lo studio di fattibilità per un progetto di accesso con impianto meccanico al Castello di Verrès. Il castello rappresenta l'attrazione turistica più significativa del borgo ed è la Regione l'organo che ne gestisce il ricco patrimonio della Valle d'Aosta. Uno dei punti di debolezza del castello è la sua accessibilità, resa possibile unicamente percorrendo una strada urbana che collega il castello con un parcheggio per autoveicoli: si prosegue poi a piedi lungo una mulattiera ad elevata pendenza e di difficile accessibilità. La mancanza di collegamento diretto, o comunque agevole, limita la possibilità per il castello di accogliere al suo interno significative funzioni attrattive (congressi ed eventi culturali in genere). Sono assenti le predisposizioni tecniche per il superamento delle barriere architettoniche ed esistono gravi difficoltà logistiche nel trasporto delle merci e delle attrezzature.

Il nucleo storico dell'abitato di Verrès, in Valle d'Aosta, si addossa ai contrafforti rocciosi che segnano l'entrata della Val d'Ayas: il monte S.Gilles a nord ovest e il monte Carogne a sud-est.





Il castello di Verrès rappresenta l'attrazione turistica più significativa del borgo, ma presenta una scarsa accessibilità resa possibile unicamente percorrendo una strada urbana che collega il castello con un parcheggio per autoveicoli.

Il contesto territoriale

La cittadina di Verrès sorge, ad una altitudine di 390 metri, sulle rive del torrente Evançon poco prima che questi, uscendo dalla Val d'Ayas che ha percorso interamente a partire dai ghiacciai occidentali del Monte Rosa, si getti nella Dora Baltea. Come tutti i Comuni valdostani, Verrès conta numerose frazioni disseminate nel territorio vasto poco più di 8 kmq e abitato da circa 2700 persone.

La più grande di queste frazioni è Torille, situata a poca distanza dal capoluogo lungo la strada diretta verso Aosta. Il territorio comunale confina con Issogne, Arnad, Champderaz e Montjovet, situati nella valle centrale, e con Challand St.Victor, nella Val d'Ayas. Insieme con questi Comuni e con quelli di Ayas, Brusson e Challand St.Anselme, Verrès costituisce la Comunità Montana dell'Evançon, la sesta delle otto della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Il nucleo storico dell'abitato di Verrès, costituito dall'antico borgo, si addossa ai contrafforti rocciosi che segnano l'entrata della Val d'Ayas: il monte S.Gilles a nord-ovest e il monte Carogne a sud-est. Il centro di Verrès è caratterizzato da un tessuto denso e antico e la sequenza di attività commerciali che si possono osservare quasi esclusivamente lasciando l'autovettura all'ingresso del Centro e percorrendolo a piedi.

L'area urbana di Verrès è corredata da differenti attività riferibili al sistema commerciale e dei servizi, alla polarità turistiche culturali e ad un vivace sistema produttivo. Tra i servizi, offerti ad un territorio che valica i confini comunali, da segnalare la presenza di un polo scolastico (ex Cottonificio Brambilla) interessato recentemente da un'importante ristrutturazione.

Analisi della domanda di mobilità

Secondo i dati ufficiali, forniti dal servizio Beni Culturali della Regione Valle d'Aosta, il castello di Verrès raccoglie mediamente 35.000 visitatori l'anno. Per numero di visitatori quello di Verrès è il terzo tra i castelli su cui ha una competenza diretta la regione Valle d'Aosta: il primo è quello di Fenis, seguito da Issogne. Circa la distribuzione delle visite durante l'arco dell'anno si evidenzia un andamento, anche questo costante negli anni, che vede due punte principali nel periodo di aprile-maggio (legato spesso al turismo scolastico) e nel periodo di agosto, in piena stagione turistica estiva. La cifra complessiva tuttavia, nonostante una tendenziale stazionarietà riscontrata, può essere ragionevolmente considerata un punto di partenza di ulteriori

sviluppi del castello. In effetti la realizzazione del sistema di accesso proposto, nelle intenzioni dei soggetti proponenti, deve essere anche l'occasione per ripensare e arricchire l'offerta del castello:

- potenziandone la destinazione d'uso pubblica con un suo inserimento nel sistema museale della Regione, stimolandone la promozione anche attraverso il circuito previsto nel progetto RITT
- prevedendo ulteriori utilizzi del castello in chiave privatistica, ovvero concedendo l'uso degli spazi a soggetti privati.

Il miglioramento del sistema di accesso, dovrebbe comunque di per sé, garantire un maggior flusso di visitatori. Il bacino di utenza potrebbe inoltre attingere alla forte capacità di attrazione del sistema museale di Bard.

Il progetto ha l'obiettivo di potenziare il castello come elemento di attrazione per il territorio, incrementando i potenziali viaggiatori e turisti con ricadute positive nell'intero sistema territoriale di Verrès



Le caratteristiche dell'intervento

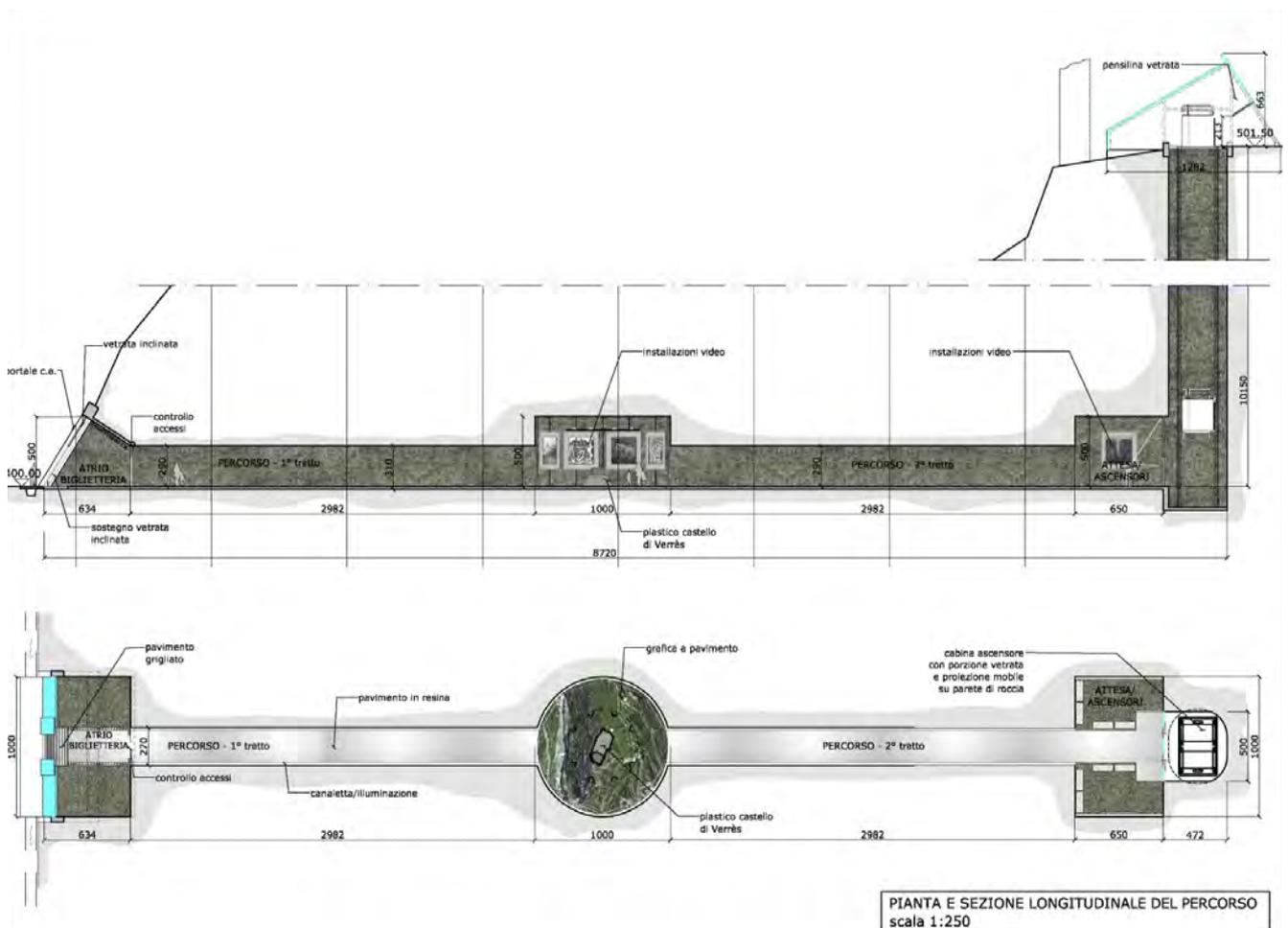
Lo studio di nuova accessibilità si muove nella prospettiva di potenziare il Castello come elemento di attrazione per il territorio, massimizzandone i potenziali visitatori e turisti, con ricadute positive nell'intero sistema di Verrès. Lo studio ha preso in esame, e messo a confronto, differenti versanti di arroccamento e differenti soluzioni (ascensori inclinati semplici e doppi, ascensori verticali) arrivando a definire la scelta ottimale in termini di accessibilità, costi di investimento e di gestione domanda da servire e minimizzazione degli impatti. Lo studio di fattibilità ha indagato differenti alternative di tracciato per l'accesso al castello, poste su differenti versanti ed utilizzando tipologie di impianto meccanizzato diverse. Le alternative analizzate sono:

- tracciato 1: soluzione con ascensori inclinati su versante sud-est che raggiungono prima la quota della mulattiera e poi proseguono fino al castello;

- tracciato 2: soluzione con ascensori inclinati sul versante nord che raggiungono direttamente il castello;
- tracciato 3: soluzione con ascensori verticali e galleria pedonale orizzontale per raggiungerli con la stazione di valle più a nord rispetto alla posizione del tracciato precedente.

Dopo una attenta analisi costi-prestazioni, funzionalità dell'opera e impatti sull'ambiente circostante, lo studio di fattibilità propone un tracciato con doppio ascensore verticale e percorso pedonale orizzontale. La soluzione presenta un costo a base d'asta inferiore rispetto ad altri tracciati studiati, configurando allo stesso tempo un intervento meno impattante dal punto di vista ambientale e paesaggistico. L'adozione dell'ascensore verticale comporta la realizzazione di un pozzo dove installare i macchinari e la realizzazione di una galleria per raggiungere la fermata di base. Tutto il sistema risulta inserito all'interno della roccia.

La soluzione infrastrutturale preferita tra le alternative studiate propone un tracciato con doppio ascensore verticale ed un percorso pedonale orizzontale, inserito all'interno della roccia. Questa soluzione presenta un costo a base d'asta inferiore rispetto agli altri e una minimizzazione degli impatti ambientali e paesaggistici.



PIANTA E SEZIONE LONGITUDINALE DEL PERCORSO
scala 1:250

Per questo motivo sono stati condotti particolari approfondimenti per gli aspetti che interessano gli impianti di illuminazione, la sicurezza e il telecontrollo. Sono anche state messe a punto soluzioni in grado di rendere il sistema più gradevole per l'utente a cui è dedicata una intera sezione della studio di fattibilità

L'accesso al sistema meccanizzato è posto lungo il percorso che, dal centro del paese di Verrès, costeggia il torrente Evançon, sul versante nord.

La stazione di monte è alla quota dei bastioni, proprio ai piedi dell'edificio vicino al muro di cinta, consentendo un'ottima accessibilità diretta. Gli impianti meccanizzati, affiancati, sono a fune, hanno una portata di 15 persone ciascuno, ed una velocità di 1,5 ÷ 2 m/s.

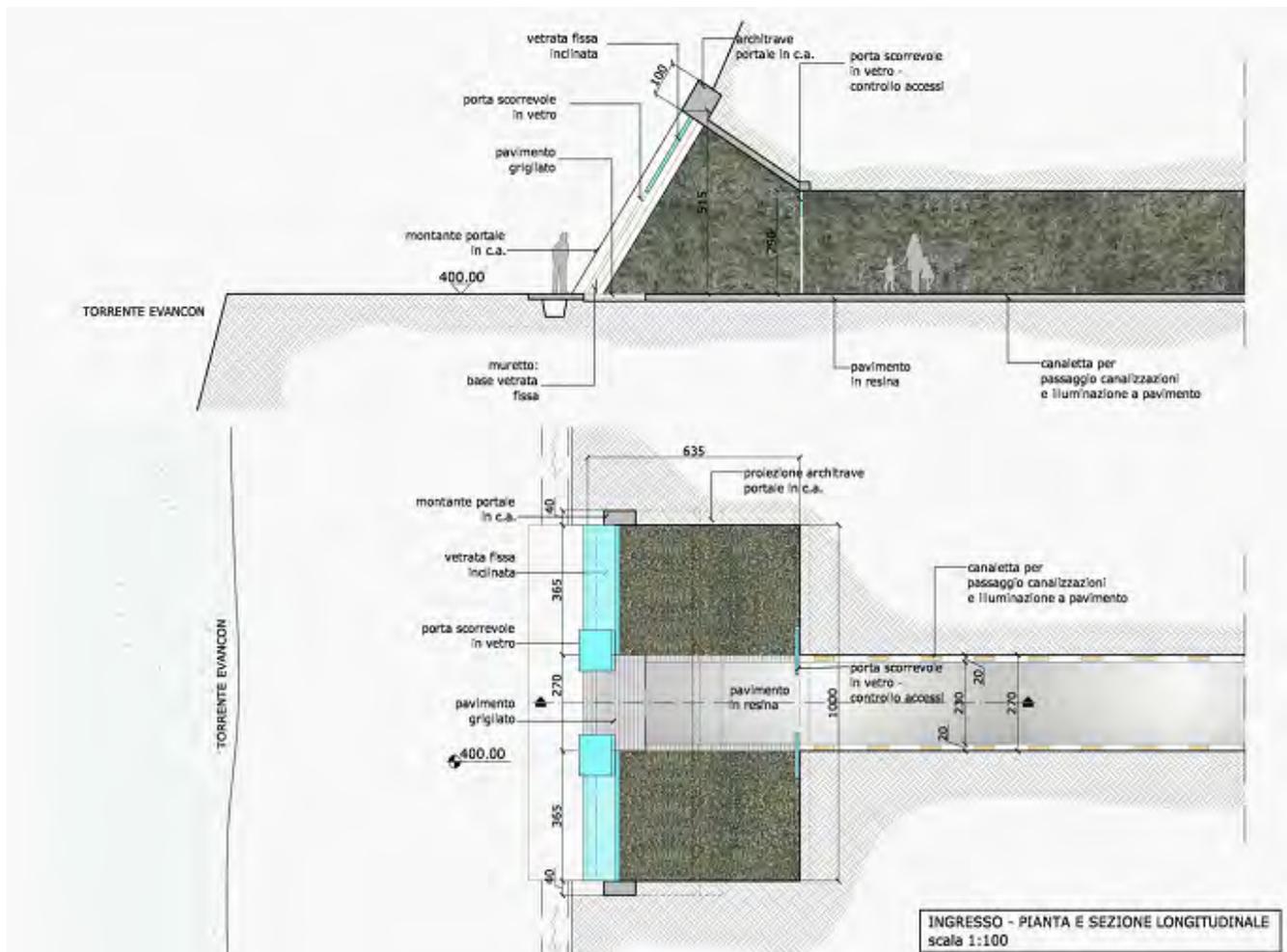
Dovendo superare un dislivello di 101,5 metri, il tempo di percorrenza risulta compreso tra 50 e 70 secondi; considerando un tempo di imbarco e sbarco in corrispondenza delle stazioni di circa 15 secondi, il tempo per una corsa completa risulta essere compreso tra 80 e 100 secondi.

Lungo il percorso che, dal centro del paese di Verrès, costeggia il torrente Evançon, si ipotizza di collocare l'accesso alla struttura di risalita.

Dal punto di vista precettivo la sua posizione non premette la buona visuale del castello, che risulta quasi completamente nascosto dalla montagna e dalla sua vegetazione. Inoltre gli spazi a disposizione tra il declivio della rocca e l'alveo del torrente sono estremamente ridotti (l'area antistante ha infatti profondità tra i 10 e i 15 metri). Dal punto di vista funzionale si ritiene conveniente creare uno spazio di ingresso coperto e capiente, in modo da poter radunare al riparo dalle intemperie i visitatori, e si evidenzia la necessità di rendere visibile e facilmente riconoscibile l'accesso alla struttura.

Per quanto riguarda il percorso in galleria, la distanza da percorrere a piedi tra l'accesso della struttura e gli ascensori è di circa 80 metri. L'ipotesi è quella di creare una galleria di ridotte dimensioni per evidenti necessità di tipo tecnico ed economico, e si ritiene che un'eventuale sensazione di disagio possa essere attenuata introducendo una tappa in-

L'accesso al sistema meccanizzato avviene lungo il percorso che collega il centro di Verrès costeggiando il torrente Evançon. Il percorso in galleria tra l'ingresso della struttura e gli ascensori è di una lunghezza di circa 80m.



termedia nel percorso: la sala centrale. Nella sala centrale si propone di fornire ai visitatori le informazioni sulla storia del castello, sulla sua costruzione e sulla sua conformazione, in modo da introdurre la visita che si effettuerà in superficie. L'intenzione è quella di utilizzare supporti multimediali attraverso proiezioni video su schermi che rivestono le parti di roccia della sala.

Ulteriori elementi esplicativi sono una grafica bidimensionale a pavimento rappresentante un'immagine aerea del contesto in cui sorge il castello (già sperimentata in occasione della mostra "di nuovo verso la Sacra", a S. Antonino di Susa), ed un plastico della rocca, che emerge tridimensionalmente dalla pavimentazione, intorno al quale i visitatori possono girare a 360°. La grafica a pavimento ed il plastico hanno anche come obiettivo di richiamare la propria posizione, soprattutto in rapporto al torrente Evancon, che ci si è lasciati alle spalle, evitando la possibile perdita di orientamento che caratterizza gli ambienti a pianta centrale, in modo che il visitatore non perda mai il contatto con il punto di partenza e con la sua meta.

Superato il secondo tratto di galleria si propone di realizzare un'ultima sala per l'attesa degli ascensori.

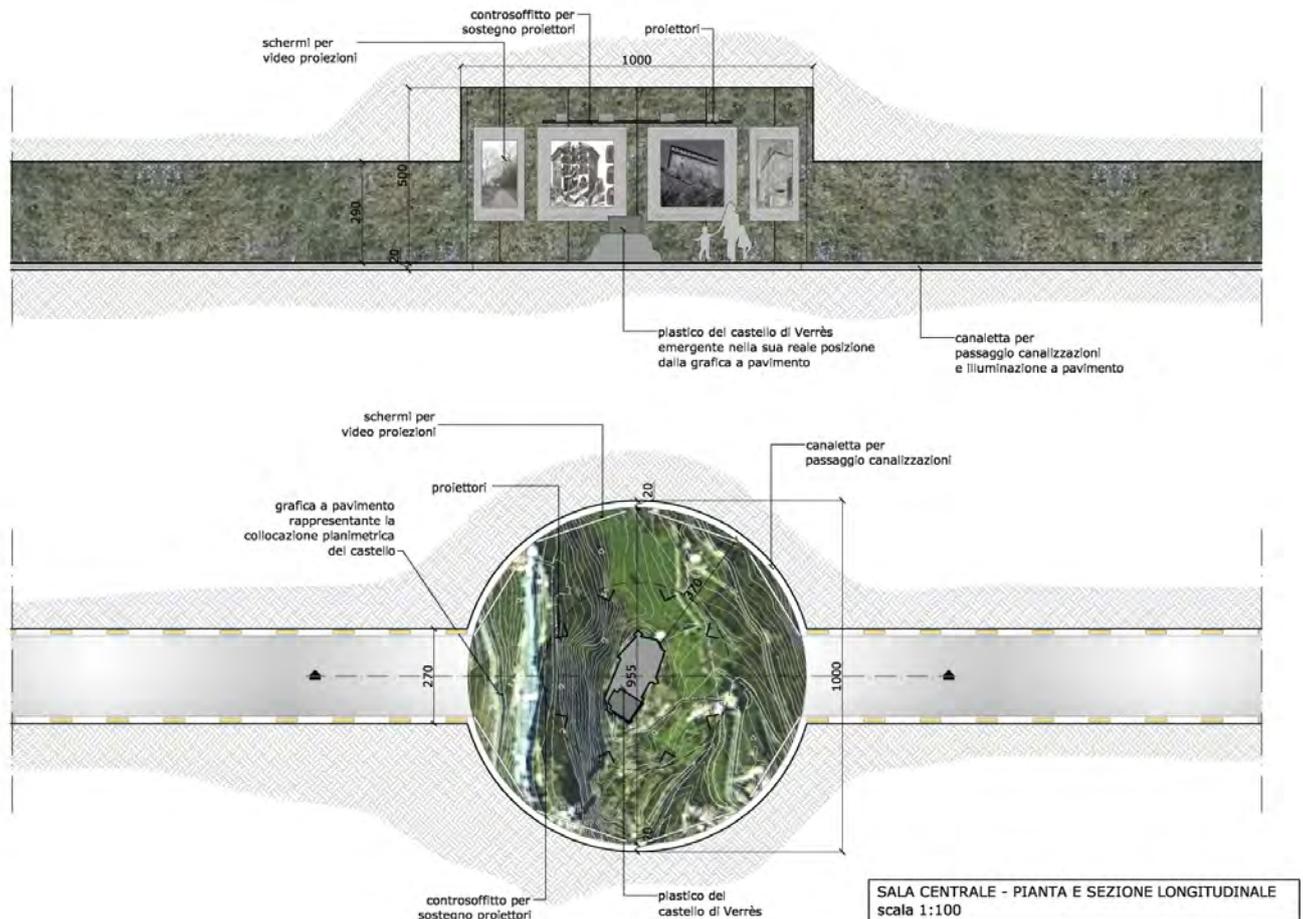
Essendo ognuno di essi, infatti, in grado di trasportare 15 persone, nel caso in cui una scolaresca voglia ad esempio far visita al castello, è necessario che vi sia un ambiente unico e raccolto in cui si possa attendere l'arrivo del secondo ascensore.

Il fondale di questo ambiente sarà costituito da una vetrata di altezza tale da permettere di vedere con sufficiente anticipo l'arrivo dell'ascensore.

Il tempo impiegato per raggiungere il castello attraverso il percorso meccanizzato sarà compreso tra il minuto e mezzo e i due minuti. Nell'ipotesi in cui i due lati di ingresso ed uscita delle cabine siano vetrati, inoltre, attraverso proiettori fissati alla cabina stessa, si possono creare dei giochi di proiezioni sulla roccia che accompagnano la risalita.

Ai piedi dell'edificio, ci si intende rapportare ad un'architettura così forte come quella del castello attraverso la trasparenza e la leggerezza dei materiali. L'arrivo degli ascensori vicino al muro di cinta sarà quindi il più trasparente possibile,

Al fine di ridurre eventuali sensazioni di disagio nel tratto da percorrere in galleria, il progetto prevede la costruzione di una tappa intermedia nel percorso: la sala centrale in cui si propone di fornire ai visitatori alcune informazioni turistiche sulla storia del castello.





Il progetto parte dal presupposto che è necessario passare dall'infrastrutturazione "orizzontale" di fondo valle, all'infrastrutturazione "verticale" per superare i dislivelli interni al suo territorio e tra le emergenze architettoniche.

caratterizzato da elementi in ferro e vetro dal design rigoroso e minimale.

Le caratteristiche dell'opera (galleria orizzontale e pozzo verticale con cabine-ascensore) sono tali da determinare un impatto molto modesto nella componente paesaggio. Gli unici elementi che rimangono in vista sono costituiti, infatti, dalla porta d'ingresso alla galleria inferiore e dalla torretta di sbarco degli ascensori, posta a monte.

Tale elemento, costituito da un prisma completamente vetrato, si integra in maniera eccellente, sia rispetto alla preesistenza monumentale del castello, sia rispetto al contesto naturalistico. Anche l'ingresso di valle si inserisce in maniera discreta nel paesaggio, in quanto non prevede nuovi copri di fabbrica che sporgano dalla montagna, ma un portale e delle vetrate che assecondano il profilo naturale del pendio.

Più problematica e bisognosa di interventi di mitigazione da definire in maniera accurata nelle fasi più evolute del progetto, risulta essere la gestione degli impatti nella fase di realizzazione dell'opera per la presenza delle due aree di cantiere (di valle e di monte).

Note

¹ Lo studio di Fattibilità del progetto con impianto meccanico al castello di Verrès, redatto dalla società Sintagma in collaborazione

con lo studio LVM di Torino, è previsto all'interno del progetto di cooperazione transfrontaliera "RITT - Réseaux d'Itinéraires Touristiques Transfrontalières" cofinanziato dal programma Interreg III Alcotra Italia - Francia. Inoltre il progetto di nuova accessibilità pedonale e meccanizzata al castello è stato coordinato ed intrecciato con lo studio che in parallelo è stato messo a punto dal gruppo SITEC engineering S.r.l., CSST S.p.A., Arch. Alliod, ISOLARCHITETTI SRL, Prof. Ing. Garzino ed il Dott. Bognini riguardante "La riqualificazione dei percorsi turistici nel borgo di Verrès".

Riferimenti bibliografici

Comune di Verrès (2008) Studio di fattibilità per un progetto di accesso con impianto meccanico al castello di Verrès - Sintagma.

Interreg III ALCOTRA Italia - Francia RITT Réseaux d'itinéraires touristiques transfrontalières.

Referenze immagini

Le immagini sono tratte dallo studio di fattibilità Comune di Verrès (2008).



Waterway e sviluppo del territorio: nuova mobilità e turismo sostenibile

TeMA
03.10

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 59-64

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

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

Waterways and Development of the Territory: New Mobility and Sustainable Tourism

Oriana Giovinazzi*, Marta Moretti**

* Centro Città d'Acqua, Venezia
Progetti di Ricerca
e-mail: oriana.giovinazzi@tiscali.it

** Centro Città d'Acqua, Venezia
Vice Direttore
e-mail: marta.cittadacqua@libero.it

Premessa

La presenza di un corso d'acqua in ambito urbano e nel territorio circostante racconta molto della propria storia. Spesso origine dei primi insediamenti urbani, i corsi d'acqua sono stati nei secoli fonte di sostentamento per le popolazioni e strumento di scambio tra genti e culture. Grazie al loro scorrere attraverso il territorio, essi sono per definizione luogo di *relazione* piuttosto che di *separazione* tra ambienti e consuetudini diverse. L'acqua, da sempre abitata e popolata da attività e persone, ha mostrato nella storia un legame intimo ed essenziale con le città e il territorio attraversato, fungendo da elemento connettivo e in taluni casi da 'luogo' di edificazione (i ponti abitati). Con l'affermarsi dell'era industriale però, le sponde sono divenute ingombre di attività e infrastrutture, impedendo l'accesso diretto all'acqua, sia fisico che visivo. In anni più recenti, una generale inversione di tendenza, legata alla crescita di una diffusa consapevolezza ambientale ed ecologica, e al sempre maggiore peso che il tempo libero occupa nell'organizzazione della vita delle persone, ha portato alla riscoperta dell'acqua e della sua capacità di rendere qualitativamente attrattivo un ambiente urbano, anche a fini turistici.

Vivere in prossimità dell'acqua – a volte addirittura sull'acqua – è diventato un fenomeno largamente diffuso che, a scala internazionale, ha già mostrato i suoi esiti positivi anche in termini economici, spostando investimenti e capitali su questo fronte urbano.

Le città riscoprono l'acqua: la rigenerazione dei waterfront

La valorizzazione dell'acqua nella città ha dato origine a quello che viene generalmente riconosciuto come il 'waterfront

In most cases origin of first urban settlements, waterways have been the main source for human life and the tool for the exchange of goods and cultures.

Thanks for their crossing the territory, they have always been places of intersection of different aspects of the urban life bringing together environment, planning, architecture, transport but also art, culture, education and tourism.

Due to this aspect, waterways have a great potentiality for the development of a territory with regard to both, mobility – of people and goods – and sustainable tourism. Their regeneration allows to recover a role of public space as rural, urban and tourism landscape of great quality; at the same time, as places for tourism, cultural, gastronomic and leisure uses, they generally induce quality of life. After decades of neglect and indifference, a renewed interest toward the valorisation of waterways for culture and tourism is emerging in Italy – particularly in the Nord part of the Country – encouraged also by European directives. Even if with a delay comparing to other European Countries that, since many years, are developing different ways of using waterways, Italy is now showing a new sensibility and approach to look at waterways as an important tool for environmentally sustainable development and to reconnect with a forgotten cultural identity. A selection of projects and initiatives are presented, mostly devoted to the re-launch of water transport for leisure activities and to the rediscover of waterways with a 'slow' and 'soft' approach.

The valorisation of architecture, nature and local culture and the proposal of alternative itineraries combining different modalities of transportation are the core of North Italian proposals along the rivers Po, Mincio, Adda, Piave, Limena and the canals network of the Venice lagoon. In particular, the project referred to the Po river, includes the navigation for leisure from Locarno, Switzerland, to Venice, through Milan and the Navigli network. This spectacular trip, every two years realised as a demonstration by the promoting bodies, could be a mid-term goal – at least for part of its length – in view of the Milan Expo 2015: an alternative way of transportation and connection and a tool for the discovery of a less known cultural heritage.

Furthermore, the Piave river, in the past main way of communication and witness of many event of the First World War, needs now serious interventions to become more accessible and to be protected from energy production uses.

Thanks to the applications of innovative technologies and of new sources of energy, waterways can also act as the best laboratory for sustainable development, at urban and environmental scale. Waterways can represent the chance for a new understanding of urban and natural landscape, in the balance between safeguard and innovation.

regeneration', senza dubbio uno dei più interessanti processi di riqualificazione urbana, che ha contraddistinto il rinnovamento di moltissime città, di ogni parte del mondo, a partire dagli anni Ottanta. Spesso queste aree di limite tra terra e mare, tra città e acqua, hanno mostrato la capacità di svolgere un ruolo di vero e proprio volano economico dell'intero sistema urbano, avviando circuiti virtuosi, quali il suo inserimento in un contesto turistico, l'affermazione di una nuova identità e, con essa, di una nuova stagione della sua storia.

Tale fenomeno ha coinvolto anche le città fluviali e i territori attraversati da corsi d'acqua minori e da canali, dove il recupero e la rivitalizzazione dei *riverfront* presentano caratteristiche specifiche. Tra queste, va soprattutto sottolineato il doppio affaccio che implica una moltiplicazione nelle possibilità di sviluppo sulle rive e delle attività che vi si possono svolgere, dagli accosti per il trasporto pubblico o per il traffico da diporto ai percorsi pedonali, ciclabili o tematici. Un altro elemento di variabilità è dato dalle caratteristiche del corso d'acqua: larghezza, altezza del livello sulla riva, velocità dell'acqua, etc. sono tutti fattori che determinano un'organizzazione del tessuto urbano e del territorio con caratteri fisici e tipologici differenti. Rendendo l'acqua maggiormente fruibile ai cittadini, si innesca un processo di riorganizzazione dell'intera zona del bordo, che ha una ricaduta su un'area più ampia, in termini di forniture di servizi e attrezzature: nuovi percorsi pedonali o ciclabili lungo le rive, aree attrezzate e di svago, contenitori per la cultura e il tempo libero, trasporto d'acqua turistico, spiagge urbane, attività nautiche, itinerari culturali e naturalistici, etc.

Inoltre, non va dimenticato il ruolo svolto, da un lato, dalle società sportive attive e presenti lungo le vie d'acqua, strumenti di sensibilizzazione e sviluppo di una relazione più stretta con il fiume soprattutto rivolta alle nuove generazioni e, dall'altro, quello svolto da amministrazioni locali, organizzazioni culturali ed artistiche che, in tutto il mondo, cercano di portare nella stagione più mite cittadini e visitatori al fiume, attraverso l'organizzazione di eventi, spettacoli e happening.

Nel quadro della valorizzazione in chiave turistica dei corsi d'acqua, anche i consorzi di bonifica operano, con competenze specifiche, nell'ambito della tutela del territorio



Glasgow, il River Festival.

e degli ecosistemi ambientali, recuperando le indicazioni fornite dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria. Numerosi sono i programmi consortili di ricostituzione di ambiti naturali e di aree degradate, di rivitalizzazione di corsi d'acqua, di creazione di aree umide, allo scopo di migliorare gli ecosistemi e il paesaggio.

Le vie d'acqua sono quindi luoghi di *intersezione* tra diverse realtà dove si incontrano ambiente, architettura, pianificazione, trasporti ma anche arte, cultura, turismo. Per questa loro caratteristica, esse sono patrimonio della collettività e i loro fronti hanno un elevato ed intrinseco potenziale di nuova centralità, divenendo *assi* portanti di uno *spazio pubblico* articolato e complesso.

Il trasporto per via navigabile nelle politiche europee

Il tema del recupero delle vie d'acqua è entrato a fare parte anche dell'agenda della Commissione Europea dal momento che, come si legge nel Libro Bianco dei Trasporti, la competitività economica dell'Unione Europea dipende in buona parte dai sistemi di trasporto. Con l'obiettivo quindi di raggiungere un sistema di trasporto a minor consumo energetico, più pulito e sicuro, le vie navigabili, sia marittime che interne, possono rappresentare la soluzione ideale. Esse offrono una riduzione dell'impatto ambientale, un'opportunità di crescita economica, un'alternativa integrata nel più vasto sistema di trasporti. Le vie navigabili interessano 20 Stati sui 27 appartenenti all'Unione Europea, per un



Locarno, partenza della IV discesa dimostrativa.

totale di 37.000 chilometri, e pur rappresentando una risorsa straordinaria, ad oggi solamente il 6% delle merci viene trasportato per via acqua e, di questo, il 43% nel Nord ovest dell'Europa. Per sviluppare un maggiore utilizzo delle vie d'acqua, l'Unione Europea promuove azioni che prevedono la modernizzazione delle infrastrutture e l'armonizzazione delle attrezzature e delle procedure. In particolare, il Programma d'azione integrato NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), che si sviluppa nell'arco di tempo compreso tra il 2006 e il 2013, punta alla stesura di una politica globale per il trasporto delle vie navigabili (IWT – Inland Waterway Transport). La creazione di condizioni favorevoli del mercato, l'incoraggiamento della modernizzazione della flotta, l'istituzione di corsi di formazione, il ridisegno dell'immagine del settore e la fornitura di adeguate infrastrutture nella rete delle vie navigabili ne sono gli strumenti.

Le waterway come occasione di sviluppo del territorio

Alla luce di quanto detto, le vie d'acqua possono quindi giocare un ruolo innovativo rispetto alla storia recente nello sviluppo del territorio, ma che va a recuperare una tradizione importante e diffusa del passato. Sia quale luoghi di traffici e scambi, mezzi di trasporto per merci e persone, che di piacere e tempo libero, le vie d'acqua sembrano poter rappresentare oggi una nuova opportunità di sviluppo all'insegna della sostenibilità e dell'approccio lento al territorio. Per la loro stessa caratteristica di assi di *attraversamento* e di *penetrazione* del territorio, esse sono la testimonianza del legame tra l'uomo e l'ambiente e possono portare con sé uno sviluppo esteso, che mette in relazione più punti, sia lungo lo stesso asse, sia sul fronte opposto, alimentando una sorta di cabotaggio economico e culturale articolato e ricco di offerte. Se in Europa i paesi che possono godere di una rete di canali e fiumi – dalla Francia all'Olanda, dalla Germania all'Austria – hanno già avviato da anni un

processo di sviluppo in questa direzione, raggiungendo risultati rilevanti e arricchendo in termini di offerta le proprie proposte culturali e turistiche, l'Italia, che pur presenta in tutta l'area Nord potenzialità interessanti in questo senso, sembra accorgersi soltanto ora di questa risorsa. Numerose sono le iniziative a livello locale ma anche nell'ambito di progetti europei che vedono il tema delle vie d'acqua e della loro navigabilità al centro dell'interesse. Tra queste, il recente convegno che il Centro Città d'Acqua ha organizzato a Venezia dal 3 al 5 giugno presso le Tese di San Cristoforo, Arsenale, nell'ambito della manifestazione "Pianeta Acqua". Con il titolo di "Waterways, tra turismo ed economia", si è voluto fare il punto

sulla situazione delle vie d'acqua in Italia e in particolare sull'asse tra Lombardia e Veneto. Un quadro sullo stato dell'arte ma anche il segnale di una sensibilità in evoluzione che, soprattutto in tempi di crisi come quelli attuali, necessita di trovare soluzioni innovative, alternative e sostenibili per lo sviluppo del territorio. Diventa pertanto indispensabile diversificare la propria offerta culturale e turistica in modo da attrarre flussi diversi di utenti e, al tempo stesso, fornire chiavi di interpretazione del paesaggio le più articolate possibili.

Le vie d'acqua sono una risorsa complessa il cui ripristino coinvolge anche il recupero del patrimonio storico architettonico, culturale e naturale di un'intera area con la finalità di insediare nuove destinazioni d'uso. La loro riqualificazione permette di valorizzare il ruolo di spazio pubblico, di paesaggio rurale, urbano e turistico di qualità; il loro essere luoghi di fruizione turistica, culturale, gastronomica e sportiva; l'essere infine fonte di qualità della vita.

Rassegna di progetti lungo le vie d'acqua italiane

Le esperienze progettuali e le iniziative di promozione culturale e turistica sul territorio italiano sono orientate prevalentemente al ripristino della navigazione in funzione turistica delle vie d'acqua, ad oggi attive solo per brevi tratti, e alla costruzione di itinerari articolati che vedono coinvolti territori a scala interregionale.

L'Idrovia Locarno-Milano-Venezia

La valorizzazione dei Navigli milanesi e pavesi con l'obiettivo del ripristino della navigazione da diporto e di passeggeri dal lago Maggiore a Milano e da Milano alla laguna di Venezia è portata avanti sin dal 1998 dall'Istituto per i Navigli – Associazione Amici dei Navigli di Milano. Un itinerario culturale ed artistico che punta a ricollegare, attraverso il recupero dell'idrovia Locarno-Milano-Venezia, il lago Maggiore con il mare Adriatico passando per Milano, grazie al restauro delle



Milano, le barche della IV discesa dimostrativa sul Naviglio Grande.

conche di memoria leonardesca. Un percorso di 150 km a pelo d'acqua tra castelli, ville, palazzi e strutture di archeologia industriale, che si articola dal lago Maggiore attraverso il fiume Ticino, il Canale Industriale (che dista solo 1 km dall'aeroporto Malpensa), il Naviglio Grande, il Naviglio di Pavia e poi, attraverso il Mincio e il Po, fino alla laguna veneta.

Il recupero in atto dell'asse portante del sistema lacuale e fluviale del bacino del Po non costituisce solo un'alternativa al turismo via di terra ma riprende anche il disegno di una comunicazione via acqua che oggi potrebbe sviluppare, attraverso il riuso delle alzaie e delle rive, percorsi ciclo-pedonali e interscambi bicicletta-barca.

Il sistema portuale mantovano

La quasi totalità della pianura padana potrebbe essere percorribile per buona parte dell'anno lungo le vie d'acqua, e, nel quadro delle potenzialità del trasporto idroviario, emerge la centralità del Sistema Portuale Mantovano all'interno della rete navigabile padano-veneta. Grazie alla presenza di infrastrutture storiche e moderne tra il fiume Po, il Mincio e il Canale Fissero Tartaro, si potrebbe sviluppare un asse di collegamenti acquei tra città d'arte.

Le province di Pavia, Lodi, Cremona e Mantova, che costituiscono il Sistema Turistico Po di Lombardia stanno investendo sul turismo fluviale, al fine di valorizzare i propri territori. In una ventina di località si è dato vita a diverse iniziative che richiamano l'attenzione sulla realtà del Po e dei suoi affluenti (ad esempio, la festa del fiume): sviluppo della navigazione fluviale, eventi culturali e ricreativi, prodotti tipici e attività produttive legate al fiume presentati come un percorso unitario, espressione della cultura delle comunità locali. Lungo questo asse, la navigazione fluviale si sta proponendo come un importante prodotto turistico, legato alla scoperta degli ambienti naturali, della cultura e delle tradizioni della gente di fiume. Soluzioni combinate quali nave + bicicletta, crociere settimanali o giornaliere, house-boat,

sport nautici, pesca sportiva sono alcune delle possibilità di "mobilità dolce" proposte dalla Provincia di Mantova per favorire la fruizione delle aree fluviali attraverso modalità diversificate ed integrate.

È stato inoltre messo a punto un programma di interventi regionali con particolare riferimento agli ambiti idroviari minori, di concerto tra Regione Lombardia e Provincia di Mantova. Infine è prevista una adeguata comunicazione grazie a guide turistiche e materiale promozionale.

Il Veneto Orientale e le vie d'acqua

Il territorio del Veneto Orientale è interessato da importanti fiumi e bacini idrici che hanno segnato la storia di questi territori, dove la simbiosi tra l'uomo e le acque è rimasta viva nei secoli. Nel tempo questa rete fluviale per gran parte navigabile (Tagliamento, Lemene, Livenza, Piave, Sile e loro affluenti) è stata potenziata soprattutto per scopi di carattere commerciale ed oggi la Litoranea Veneta si estende, lungo 134 km, dalla laguna di Venezia, al Delta del Po e al Golfo di Trieste, con alcune diramazioni che consentono di raggiungere località di particolare interesse

Attività sul bordo dell'acqua a Vicenza, nell'ambito di Vie d'Acqua.



storico-architettonico e ambientale. Questo sistema esteso lungo 514 km acquista un valore interregionale che potrebbe offrire, attraverso interventi di manutenzione e di valorizzazione (segnaletica, arredo urbano, approdi e attracchi, servizi tecnici e turistici, etc.), contributi importanti all'economia locale, sia per quanto riguarda il trasporto di merci che per il turismo e il diporto nautico. In particolare, il progetto di iniziativa comunitaria (Interreg III Italia-Slovenia) "Acque antiche. Il percorso della Litoranea Veneta", è finalizzato a far emergere e a rendere accessibile il ricco patrimonio culturale che si affaccia lungo le rive, attraverso il recupero di aree dismesse, il potenziamento di itinerari integrati a mobilità lenta (nautica e ciclo-pedonale) per residenti e turisti, e la creazione di sinergie operative tra gli operatori locali.

All'interno del sistema idroviario veneto, grande protagonista è il fiume Piave. Sacro alla patria, è, al tempo stesso, il fiume più sfruttato e inaccessibile d'Europa: il 90% delle sue acque viene prelevato per produrre energia elettrica e per irrigare i campi. Famoso per il secolare trasporto di tronchi che ha permesso la crescita di Venezia, il Piave è oggi oggetto di un progetto che prevede lo sviluppo e il rilancio del turismo, dell'ambiente, delle infrastrutture e della viabilità lungo i suoi 220 km. Navigabilità, messa in sicurezza delle rive, memorie della Grande Guerra, viabilità, difesa dell'ambiente, e turismo enogastronomico sono i punti fondamentali della convenzione firmata dalle province di Venezia, Belluno e Treviso che prende corpo con "Piave TVB". Il progetto verrà presentato alla Comunità Europea per beneficiare di finanziamenti atti alla realizzazione degli interventi previsti, integrati da possibili contributi del mondo imprenditoriale.

Con lo slogan "L'amore per la nostra terra scorre tra noi", le tre province si impegnano a condividere scelte di pianificazione territoriale e, in particolare, infrastrutture viarie, la promozione e il coordinamento dell'offerta turistica e di itinerari storico-culturali, l'attuazione di progetti di tutela e valorizzazione del corso del fiume.

Più focalizzato sul tema della valorizzazione dell'architettura di qualità con la realizzazione di itinerari ecosostenibili lungo i fiumi, è il progetto *Drava-Piave. Fiumi e architetture* (Interreg IV A Italia - Austria), presentato dalla Provincia di Belluno con la Provincia di Treviso, la Haus der Architektur di Klagenfurt, l'Azienda di soggiorno di Dobbiaco e il Kulturland Kärnten – Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH. Mediante la valorizzazione di siti architettonici storici e

moderni esistenti, il progetto punta a restituire la fruizione adeguata, il trasferimento transfrontaliero di conoscenze e know-how in materia di pianificazione territoriale e di interventi biosostenibili.

La filosofia della riscoperta delle vie d'acqua e del turismo slow è alla base anche di alcuni progetti promossi dalla Provincia di Venezia. Tra questi, il progetto *Giralivenza*, finanziato in parte dal fondo europeo Leader Plus, che prevede la realizzazione di un sistema di itinerari turistici fluviali per il rilancio dell'economia dei territori di Treviso, Pordenone e Venezia e per la valorizzazione delle risorse ambientali e architettoniche. Il Master Plan del progetto, che dovrebbe essere ultimato entro il 2011, interessa circa 25 km di vie d'acqua e sei approdi intermedi su entrambe le rive del fiume Livenza, tra il porto Vecchio di Caorle e quello di San Stino, dai quali partiranno gli itinerari per visite a musei, centri abitati, chiese, etc.

Le "Vie d'Acqua del Nord Italia"

Avvicinare l'offerta turistica presente lungo vie d'acqua del Nord Italia alle più importanti e consolidate vie di navigazione europee è l'obiettivo del progetto *Vie d'Acqua del Nord Italia*, finanziato dal programma Leader Plus, che interessa

La laguna di Venezia durante la Lagunalonga.



lagune, fiumi, canali, navigli, idrovie, laghi, in particolare nelle Regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. Il progetto ha sviluppato, lungo i percorsi di navigazione interna, alcuni moduli "pilota" per favorirne la fruizione e il coinvolgimento degli operatori locali pubblici e privati, anche attraverso l'integrazione delle waterway con le vie di comunicazione a mobilità lenta (percorsi pedonali, piste ciclabili, ecc.) e con le infrastrutture esistenti, consentendo una comunicazione capillare con i territori attraversati. La connessione fra le vie d'acqua e l'entroterra, la creazione di un sistema intermodale acqua-terra, lo sviluppo di forme di fruibilità altamente eco-compatibili rappresenta un'opportunità ulteriore per la valorizzazione di aree protette e sensibili affacciate sui corsi d'acqua.

Infine, vale la pena di citare alcuni progetti e iniziative a scala urbana che testimoniano l'interesse di alcune amministrazioni locali verso la creazione di un rapporto più intimo con il proprio corso d'acqua. Il Comune di Lodi, in Lombardia, sta attuando un progetto che, riqualificando le rive fluviali dell'Adda, possa rendere più attraente per i cittadini l'accesso all'acqua. Un ristorante galleggiante, un pontile con attracchi per le barche da diporto, e, a riva, una piccola spiaggia urbana per il relax; infine, un caleidoscopio, rivolto in particolare ai bambini, che funge anche, grazie alla sua struttura verticale, da *landmark* identificativo dell'area di intervento.

Il Comune di San Donà di Piave invece si appresta ad adottare un Master Plan per la realizzazione di un Parco Fluviale lungo un tratto del fiume. *Piave fiorito* prevede interventi di manutenzione straordinaria e la riqualificazione di una vasta zona sul riverfront con l'inserimento di percorsi ciclo-pedonali, fontane, aree attrezzate per i giochi, una rampa di alaggio per barche elettriche, un pontile e infine una casa-barca dotata di un bar, aula didattica e una palestra sul fiume. Un'interessante iniziativa vede protagonista l'assessorato alla cultura del Comune di Vicenza che promuove dal 2009 in collaborazione con Acque Vicentine SpA il progetto "Vie d'acqua-Vicenza lungo i fiumi". La manifestazione orienta a una riscoperta del valore urbanistico e sociale delle aree fluviali e si articola attraverso percorsi pedonali e ciclabili, navigazione sui fiumi, spettacoli e laboratori per bambini, letture, concerti, mostre e installazioni, incontri, tavole rotonde e una mappa – Acqua underground – che propone il tracciato delle acque sotterranee e nascoste, sul modello delle metropolitane cittadine.

Insolita ed originale è l'iniziativa promossa nella Laguna veneta dall'associazione culturale Venti di Cultura. Ancora in fase di sperimentazione, *Lagunalonga* intende promuovere un itinerario, articolato per via d'acqua attraverso i musei della cultura materiale, delle produzioni e dell'ambiente. Un cabotaggio culturale tra borghi marinari, paesi di campagna lungo i fiumi, ville lungo la riviera del Brenta e strutture industriali attive o dismesse, isole monofunzionali d'arcipelaghi abitati, aree naturali di barena e velme, boschi e valli da pesca. Come

dimostrano i progetti e le iniziative illustrate, l'utilizzo delle vie d'acqua si presenta come uno straordinario laboratorio di sostenibilità urbana e ambientale. Grazie alle nuove soluzioni offerte dalle tecnologie energetiche avanzate, applicabili sia ai mezzi di trasporto che alle attività lungo i bordi dell'acqua, si aprono nuovi scenari di sviluppo economico in grado di mettere a sistema le diverse esigenze nel complesso equilibrio tra tutela e innovazione. Una delle grandi sfide del futuro si giocherà certamente sulla definizione di nuove modalità di attraversare e di fruire il territorio nel rispetto delle risorse e del patrimonio identitario.

Riferimenti bibliografici

Breen A., Rigby D., "The new waterfront. A worldwide urban success story", Thames and Hudson, 1996.

Bruttomesso R., "Città d'acqua", in *Abitare N.417*, Editrice Abitare Segesta, Milano, 2002.

Bruttomesso R. (a cura di), "Città-Porto/City-Port", Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006.

Censi B., Pittalis G. N., Favaro M., "Il Portolano delle Vie d'Acqua del Nord Itali", Mazzanti Editore, 2008.

ICPDR - International Commission for the Protection of the Danube River, "Manual on Good Practices in Sustainable Waterway Planning", PLATINA, 2010.

Farinella R. (a cura di), "I fiumi come infrastrutture Culturali", Editrice Compositori, 2005.

Giovinazzi O. (a cura di), "Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica", Edizioni Città d'Acqua, Venezia, 2007.

Giulio C., "Il collegamento Reno-Meno-Danubio e le idrovie padano-venete nel sistema dei trasporti europei", Laveglia Editore, 2010.

Istituto per i Navigli/Associazione Amici dei Navigli (a cura di), "In Viaggio sui Navigli. Il Naviglio pavese da Milano al Ticino", Skira Editore, 2001.

Marshall R., *Waterfront in post-industrial cities*, Spon Press, New York, 2001.

Marzo Magno Alessandro, "Piave. Cronache di un fiume sacro", Il Saggiatore, 2010.

Montag Stiftung Urbane Räume and Regionale 2010 (eds.), Christoph Hölzer, Tobias Hundt, Caroline Lüke, Oliver G. Hamm, *Riverscapes. Designing Urban Embankments*, Cologne/Bonn Good Regional Practice, Birkhäuser, 2008.

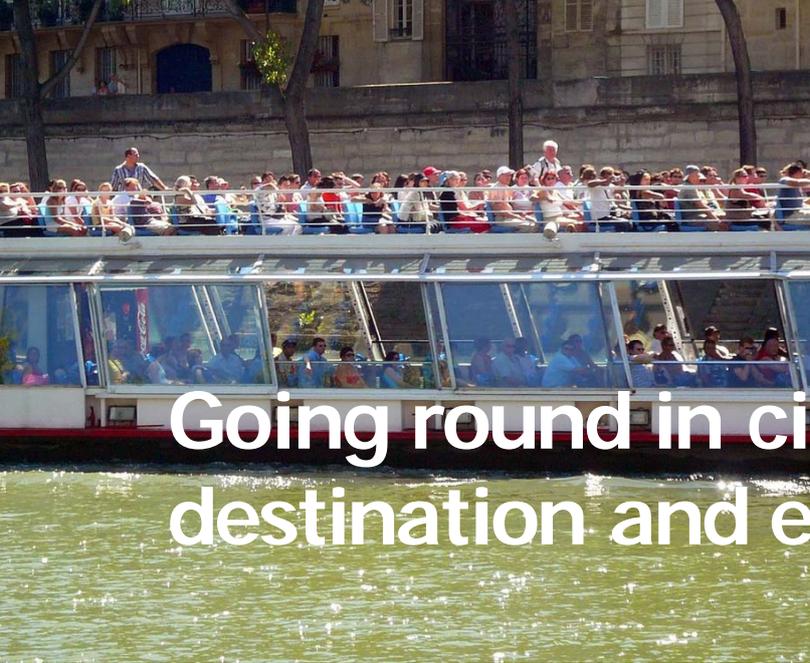
Negri G. (a cura di), "Le vie d'acqua: rogge, navigli, canali", Milano, Electa, 2000.

Pizzo B., Di Salvo G. (a cura di), "Terres de Rivières", Officina Edizioni, 2006.

Prevel A., "Paysage urbain, à la recherche d'une identité des lieux", Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer, Lyon, CERTU, 2006.

Referenze immagini

La fotografia a pag. 59 è di M. Fletzer. La fotografia a pag. 60 è dell'Archivio Città d'Acqua. Le immagini a pag. 61 e 62 in alto a sinistra sono di B. Censi. Le immagini a pag. 62 in basso sono del Comune di Vicenza. Le fotografie a pag. 63 sono di F. Calzolaio.



Going round in circles: mobility, destination and experience

**Andando in giro:
mobilità, destinazione ed esperienza**

Alan Clarke

University of Pannonia
Tourism Department
Faculty of Economy
e-mail: alanhungary@hotmail.com; web: <http://www.gtk.uni-pannon.hu>

The industrial revolution brought the first major changes in transportation that is seen as among the first milestones in the development of modern tourism. The introduction of railways and their use for tourism is still seen as one of the first step in the development of mass tourism. It is also possible to make the general claim that every technological innovation, from the steam engine to aeroplanes or modern railways have all contributed to providing faster and wider spatial linkages between the ever growing generating and receiving areas (destinations) (Hodgson, 1987). These changes have also transformed the character of tourism, moving it from the privilege of the 'elite' to the pastime of the masses.

Transport is an integral part of tourism as in a simplistic view transport connects the supply elements of tourism, linking them into a product customers can purchase (Page, 2003). If we consider the idea of tourism packages the two services that are usually elements of those packages are accommodation and transport. Although with the changing nature of (mass) tourism, packages not including travel have been introduced; the proportion of these compared to the traditional packages including transport is minimal. (Nevertheless, it must be noted that packages not including travel are popular mostly in the case of destinations that are accessible by car within a reasonably short period (24-36 hours). In the case of holiday destinations that are most easily accessible by plane, it is still – despite the growth of online bookings - a much less frequent occurrence for leisure tourists to purchase their own accommodation and organise their transport arrangements by themselves.) With dynamic packaging and micro packaging becoming more widespread in the 21st century tour operators are even more focussed on adapting to the changing needs of tourists, also by offering a wider choice of transport options.

It should also be recognised that the transport may not only be part of the tourism package but the tourism

This paper addresses the changing approaches to transport in urban tourism as seen through the move from functional sectoral accounts towards a perspective informed by the experience economy. By reviewing the traditional service offers, it is possible to unpack what lies within the service dominant logics that lead to co-creation of value and the realisation of quality tourism experiences. The paper then considers the adoption and adaptation of traditional forms of transport within the value proposition in urban tourism.

Mobility in tourism is a strangely new focus of attention, strangely because without it there would be no tourism to speak of. However mobility requires a framework of civil and legal entitlements that allow people to move and a transport infrastructure that allows those rights to be realised in both working and leisure time situations. This article will address the construction of the tourism transport infrastructure by examining the ways in which the transportation elements in mobility have been re-thought within tourism.

The first part of the paper will re-construct an account of transport and mobility which deals with it in terms of the functions and logistics of delivery, both between points of origin and destinations, and within destinations. These perspectives can be seen in the texts which shape the basic tourism curriculum (Cooper et al, 2008; Page, 2009) and explain how tourism and transport have developed over the years by integrating the opportunities provided by the new technologies – motorised vehicles (both cars and coaches), trains, ships and aeroplanes – to allow for the development of a range of destinations. Lumsdon and Page (2004) introduced a new approach to transport and tourism by distinguishing between transport for tourism and transport as tourism, which provides a linkage between the first and second parts of this article.

The second part will develop an account of mobility in tourism that demonstrates how their uniqueness derives from what the 'Service-dominant (S-D) logic' (Vargo and Lush, 2004; Vargo and Morgan, 2005; Vargo and Lush 2006) would call value co-creation.

Hyde and Laesser (2008) emphasised the important role of transport in the tourist decision-making process associated with destination choice behaviour but it is necessary to move beyond this construction of the interconnections (Andersson, 2007). These elements of transport were generally considered to be "goods" or "products" including both tangible and intangible factors. Physical goods become one element among others in a total service offering, from an exhibition to a living performance or a concert and transportation has become an integral part of that experience if not of the offer.

attraction as well. Cruise liners may be taken as providing a useful example of this, as being on board these luxury liners is itself one of the key motivating factors, the voyage is the attraction itself and not simply the means of getting from one point to another. This was especially true when the first cruise liners started their operation, when people opted for spending their holiday in one of these floating hotels with all the services that usually only landlocked pleasure centres could offer. However, it must be noted that the nature of the cruise holiday has also been changing as a reaction to changing consumer needs. As the offer matured, tourists started to look for more and sought added value from their cruises, which resulted in the development of a diversification of cruise routes and the emergence of themed packages for cruise passengers. Themes (like the Baltic Cruises, World of the Norwegian Fjords, etc), may be based on the similar character of the seascapes or on the activities offered onboard (such as cookery courses with famous chefs). At the other extreme, the emergence of easycruise should be noted offering the cruise experience to those on a more limited budget.

The world famous Orient Express provides one of the best examples of a train journey as an attraction, since it began in 1883 it has epitomised luxury train travel with only two short periods of interruption: during World War II and in the 1960s when it operated with standard sleeper carriages only (Page, 2009). Other examples where the journey itself is the focus of the experience can be found in the initiatives in the United Kingdom and Austria to bring back steam locomotives and offer 2-3 hour train rides and now, in the UK, new steam locomotives are being built especially for tourism use. The Hungarian Railways also offer nostalgia

train rides with steam trains, very often giving the offer a special theme to the journey such as the Moonlight Express on St Martin's Days, the Moonlight Express with culinary delights and so on.

The discussion about the linkages of transport and tourism cannot ignore the impacts of transport on the destinations, as means of transport have played and continue to play an important role in shaping the image and growth of tourism destinations. The gondolas of the Italian city of Venice provide an excellent example, as with the mention of gondolas the image of the canals or lagoons of Venice immediately presents itself.

The role of technological changes impacts on the destination level as well. Most destinations want to be accessible as quickly, as conveniently and with as many means of transport as possible. However, the price of that is that highways and motorways are built bypassing some (smaller) settlements to connect the more important destinations with the generating regions. Equally, higher speed trains may operate on routes considered to lead to important destinations, which then will not call at the smaller stops. Therefore the process of making access faster and more convenient will produce winners and losers at the same time, as some settlements, potential destinations, will be left out of the main streams of transport. The impacts of technological changes could also be observed in the small fishing villages of Spain that have been transformed into tourism destinations. Here the small fishing boats were replaced by larger vessels able to carry more passengers, which in turn required the redevelopment of the marinas and ports so that they could accommodate these larger boats. As a result, areas were taken over from beaches, changing the coastline and with that the nature of the destination.

It is also demonstrable that the competition in transport also influences both the development of and the competitiveness of destinations. The best current example of this is provided by the competition between the low-cost carriers since the beginning of the 21st century in Europe (Acs, 2007). The impact of the low-cost competition was first felt in Hungary in 2004; the year Hungary joined the European Union with the first no-frills flights. The introduction of these cheap flights to Budapest resulted in the rising



popularity of the destination, as the low-cost carriers flew tens of thousands of tourists from the Western parts of Europe to the capital city – a phenomenon that Prague experienced and enjoyed for many years before Budapest. (Magyar Turisztikai Hivatal Hírlevele, 13.05.2005) The emergence of Budapest as a major destination in the Central European tourism market has also resulted in the arrival of tourists with lower propensity to spend, which in turn impacted on the image of the destination. Due to the wide choice of cheap flights several young tourists arrived from the United Kingdom for example to hold their stag or hen nights in Budapest, putting the capital on the party-map of Europe but questioning its significance to other markets.

Accessibility, affordability and amenity

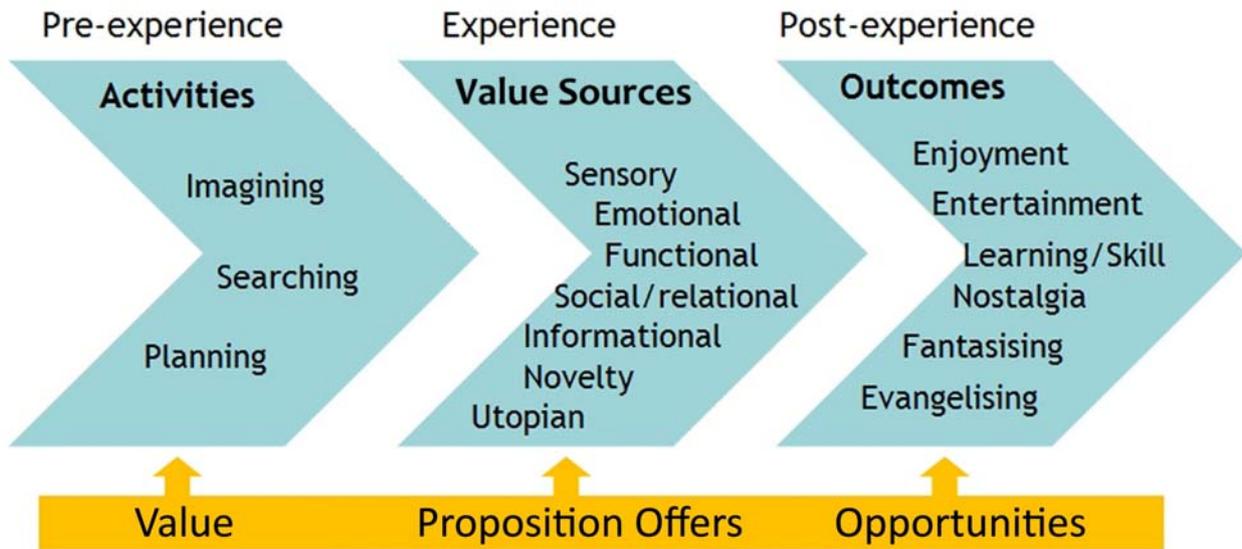
The continuous development of transport routes and the ever more advanced means of transport make certain areas available for tourism. Besides ensuring physical accessibility, transport plays an important role in making destinations affordable for tourists, more precisely in making destinations affordable for a wider audience. The competition in air travel started in the 1980s with the deregulation of the air space, which opened up one of the key elements of competition in the area of pricing between the various airlines. As a result of deregulation and liberalisation, new airlines were established which used lower prices as a tool to enter the market, and the already established airlines had to keep up with them if they did not want to lose out in the competition. The same process was enhanced by the diminishing role of the state in ticket pricing, and air passengers were seen to be the clear winners in this context (Evans, 2003). This process started in Northern America and Europe first felt a similar experience towards the end of the 1990s when a similarly spectacular process started with the introduction of no-frills carriers. These cheap airlines have also become major competitors of railways and other transport companies where in the case of several routes it became cheaper to travel the same distance by air than by road or rail. According to Polgár (2008), leisure tourists are more likely to prefer rail travel to air travel if the journey by train is no more than 6 hours. The development of transport was originally driven by the aim to conquer distances, later it changed to cover distances faster and being able to transport large numbers of passengers. One issue has always been present during the development of transport technologies: amenity/comfort. Our ancestors used animals to pull carts and carriages so that they did not have to walk long distances and/or carry heavy loads. The same reason was behind the introduction of overnight carriages on trains and cabins on ships just to name a few examples where people's comfort motivated

the development of new techniques and means of transport. This tendency met with the growing and at the same time changing customer needs, as a result of which various means of transport were transformed and new ones were designed to meet the changed and enhanced needs of tourists.

Pine and Gilmore (1999: 11) identified the central roles of the customer in experience and experience creation but also observed that "Experiences occur whenever a company intentionally uses services as the stage and goods as props to engage the individual". Darmer and Sundbo (2008: 6) recognised that "The engagement of the customer in the experience also means that customers rarely have the same experience, even though it is the same experience they are experiencing. The reasoning behind this is that the experience of the customer derives from the customer's personal interaction with the experience, as she or he is engaged in it, and all customers engage differently, depending on their background, emotions, interpretations and associations."

Tourism offers create values for the users. Traditionally, it has been argued that social, economic or educational values emerge. There are embedded values bringing about social or educational benefits as value-added services where the users are the recipients. This "exchange-value" perspective, in which the "producer" determines value, hinders a full appreciation of the role of services to diagnose a cultural situation in a territory and to manage a tourism policy. Furthermore, that may partially block a complete understanding of what is the very nature of tourism supply and demand. These embedded values suggest that tourism practices produce an exchange of intangibles, specialized skills, knowledge and processes. This definition points towards a prevailing view of tourism actions that is reinforced from the marketing perspective (Sheth and Parvatiyar, 2000) that tourism offers have been traditionally, above all, a supply rather than a demand output. This view is supportive of the specifics of service exchanges as a co-production. Co-production, in this service-centred view, is a continuous social and economic process in which intangibility, exchange processes and relationships are central. In tourism activities, the users do not use things but are constructed as seeking need or want fulfilment. This integrative view suggests that tourism offers are not a residual something offered to enhance a good, as with older notions of value added services (Vargo and Lusch 2004). Tourism resources come to be viewed not only as 'goods', with value added services, but also as intangible and dynamic functions of human ingenuity and appraisal, and consequently they cannot be regarded as static or fixed.

The shift in focus to tourism in a Service dominant logic is a shift from the means and the producer perspective to the



The Phases of the Value Experience.

utilization and the user perspective. Since it is inherently both user-centric and relational (Vargo and Lusch 2004), the S-D logic provides a better foundation to examine tourism activities in a destination. The societal purpose of S-D logic implies that service is the fundamental basis of exchange (Vargo and Lusch 2008).

This purpose highlights the interactive and the networked nature of value creation and exchange and is extending this value creation to a value co-creation. Thus, the idea that 'the user is always a co-creator of value' has become a fundamental premise of S-D logic, for the tourism area, this means that tourism suppliers cannot deliver value, but can only make value propositions (Macbeth, Carson and Northcote, 2004). According to this premise, the value in use takes place within the exchange-value and requires new metrics of the user's perceptions of this value. The Value Experience can be presented in three phases (Tynan and McKechnie, 2009) which outline the significance of seeing the experience as a process or set of processes. Transport operates within every phase of this model both as an activity and value source but also as a significant element in the value of the outcomes.

The following factors can be seen to influence the spatial links:

1. The complementary character – we usually travel for an

experience that we cannot have in our usual environment. We want to see and do things that we lack at home.

2. The transferability of the experience – whether it is possible to transport the experience, (to transfer it spatially) which motivates us to travel. Transferability depends mostly on the time and costs necessary for this transfer (Ullman, 1973).

The paper will now explore the role of innovation in tourism transport in contributing to value creation within tourism. Both complementarity and transferability will be considered in looking at the ways in which the value propositions have been impacted on by the adoption and adaptations of transport means within the tourism experience.





popular with tourists, taking in most of the attractions along the Ring. The trams are equipped with LCD monitors so that tourists can get a closer picture of the attractions along the route and they can also listen to information about them in 7 different languages. This again offers an incentive to value creation as the meaning of the tour can be more fully explored. Another change to the original Vienna tram is the price of tickets, which is higher than the average transport tickets in Vienna, which is justified by the extra services passengers are offered and the promise of greater satisfaction. These examples serve the travel of smaller or larger groups of people, but transport also needs to reflect on the growing individualisation of

tourists. As a result, more and more new means are introduced that are recommended for small groups, even as small as individuals or families. Besides cycling sightseeing tours, Segway or push-scooter tours are also organised in some destinations, where groups of 10 to 15 people visit the various sights by use of the two-wheel vehicles. Tourists seeking ease and convenience usually prefer Segways as these are motorized while riding scooters still requires some effort from the tourists, even though it may still be faster and more convenient than walking. These new offers provide an opportunity to tailor the experience to the users' own particular interests and motivations, thus inviting a greater sense of participation and involvement in the creation and experience of tourism.

To start with one of the most traditional means of transport that serves tourism purposes as well we can recall the use of animals to transport people or goods from one location to another or back to the same place. Camels have been used for taking tourists out to the desert for decades, just like elephants have long been used to transport tourists on the Asian continent. We could name (and shame) several seaside resorts, which offer donkey rides for tourists, in the best case only for young ones, but sometimes even fully-grown people are allowed to mount the poor animals, fortunately only for short trips. On the Greek island of Hydra donkeys are used to transport the tourists' luggage to their accommodation, as some of the narrow streets are not wide enough for cars. In terms of co-creation, the experience is taken differently by all of the users and can generate different meanings and different value for every one of the users. There are many examples of ground transport that have been converted from vehicles that had served public transport functions before and therefore come with associations and memories that also influence the value creation of the experience. Open-top buses are a good example as they have gained their current form by transforming the 'ordinary' functions of buses according to the (assumed or surveyed) needs of sightseeing tourists. These buses are ideal for taking pictures from, not only because of the slower speed they maintain but also because the roof or reflected window panels cannot get in the way of the tourists wishing to take shots of the attractions as they drive past. Another example of converted public transport vehicles can be found in Vienna, where sightseeing trams started operating from April 2009. The new tram route is a modified version of a previous one that had proved quite

Tourists who can find even a group of ten as a crowd are offered various individual solutions in a number of urban destinations. In Paris, for example, we can go sightseeing on a scooter driven by a professional driver/guide, where

offered various individual solutions in a number of urban destinations. In Paris, for example, we can go sightseeing on a scooter driven by a professional driver/guide, where





the driver and the passenger can communicate via a headset, and the passenger is provided with a leg cover so that their clothes do not get dirty when splashed with water. Besides allowing the individual use of these vehicles, another advantage of using scooters for sightseeing is undoubtedly their size which makes it possible to get through big queues of car in traffic jams.

Also the French capital offers the certainly – at the moment – unique means of transport in the form of the so-called *cyclobulle*. This three-wheel partly covered vehicle is ideal for families of three or four for getting around in the destination.

We could list several other means of ground transport adaptations offered to the individual tourists in the destinations, such as the horse-drawn carriages of Vienna or the different types of rickshaws which originated in the Far East but are now found in the cities of Europe and North America. There are also some innovative solutions that have been introduced within the urban tourism offer. One of these unique inventions is the bicycle lift introduced in Trondheim in Norway, which is used by most to help to

reach the top of the steep street by bike. However, creative people can use it to help in other circumstances, such as pushing a baby buggy uphill, or even just using it to push you to the top by standing on the foot holder of the lift. The other example of the specialist means of surface transport is the street *escalator* in the Spanish city of Toledo, which makes accessing the historic city centre very easy for the pedestrians. The escalator carved into rock connects one of the large underground car parks with the most frequented tourist attraction of the historic city. The transition between surface transport and water transport can be found in the amphibious vehicle offering sightseeing tours on the streets of Budapest as well as in the River Danube.

The RiverRide service was first introduced to Europe in Budapest in the summer of 2009. The vehicle is designed to be suitable for road transport and for river use as well, and it offers sightseeing tours on land and water. When the service was launched the spokesperson of the Hungarian National Tourist Office explained the idea was to give Budapest a competitive edge in Europe by offering something special and something which is, so far, unique.

Water transport offers a narrower range but no less spectacular means of transport for tourism use. The first part of the paper mentioned cruise lines and gondolas, this section wishes to discuss other special means of water transport that have gained their current form by the conversion of vessels based on the needs of the tourist. Hydrofoils, operating on seas, lakes as well as rivers provide a good example of a means of transport where the attraction is not only the speed with which we can get to a destination but the travel itself. The hydrofoil service between Budapest and Vienna is certainly the slowest mode of transport between the two destinations but probably the most spectacular as well. The hydrofoils operating on this stretch of the Danube are equipped not only with proper comfortable seats but also with LCD monitors to bring the panorama along the route a bit closer to the passengers. The last example of special (or rather interesting) use of water transport for tourism offers great contrast to the specially designed boats described earlier. There are some cargo ships that will take 'live freight' or as we would call them a few tourists on board presumably to bring some changes to the monotonous long journeys at sea. Contrary to popular belief, travelling this way is not necessarily cheaper than travelling by air but the price of the ticket includes accommodation and meals as well, but mostly it includes the experience and adventures for the passengers.

Helicopters have been adapted for sightseeing tours in a wide range of destinations but only a few of them would offer sightseeing by hot air balloon. Examples from Paris have been used before and here is another one, hot air balloon tours are organised for tourists at regular intervals. Although the claim has been made before that the special means of transport are often developed for the individual tourists, the hot air balloons operating in or rather above Paris can take up to 30 people at a time. Given the urban congestion problems, these trips have to be cancelled or postponed if air pollution reaches a certain level.

Conclusion

This paper has attempted to move the consideration of transport in urban tourism beyond the functional role that transport plays in mobility to a deeper understanding of the ways in which the transport element can be used in the co-creation of value within the development of tourism. The innovative reinterpretation of transport forms has to be considered as a value proposition which is either accepted or rejected by the tourists. Only where there is recognition and acceptance can the offer be seen as valid and valued. This requires a presentation, a staging, which draws attention to the offer and a context in which



participation is invited in ways that are meaningful to the tourists. In urban settings, tourists are not necessarily looking to travel in one direction; most tourist routes are circular, bringing the tourists back to where they started from. However the co-creation of value should ensure that the tourists return in a different state than they left – there should be an experience of satisfaction and fulfilment that informs the continued journeys of the user and shapes their further touristic experiences. By engaging the tourists, as well as the suppliers, in the process of experience creation and consumption, transport can be seen as more than a

functional resource in the tourist offer and become a source of value creation. Urban tourism requires complex transport infrastructures that are recognised and valued by the tourists that may exist within or outside the local transport provisions as tourist requirements are often different to that of the local populations. The argument emphasises the contributions of both the supply and demand sides in the provision of a touristic offer and suggests that only when there is a coming together of the resources that both sides can bring to the experience can value be truly recognised and realised.

References

- Ács, G. (2007) *Fapados forradalom*. Budapest Alinea Kiadó,
- Andersson, T. D. (2007) "The tourist in the Experience Economy" *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7 (1) 46-58
- Cooper, C., Fletcher, J. Fyall, A., Gilbert, D., Wanhill, S. (2008) *Tourism: Principles and Practice* (4th Edition) Harlow, Pearson,
- Darmer, P., Sundbo, J. (2008) Introduction to experience creation in Sundbo, J. and Darmer, P. (eds) (2008) *Creating Experiences in the Experience Economy* Cheltenham, Edward Elgar
- Evans, N. (2003) Strategic alliances in the airline industry. In Evans, N., Campbell, D. and Stonehouse, G. *Strategic Management for Travel and Tourism*. Oxford: Butterworth-Heinemann
- Hodgson, A. (1987) The Travel Industry – Its History pp.1-19. In Hodgson, A. (ed) *The Travel and Tourism Industry: Strategies For The Future*, Oxford: Pergamon Press,
- Hyde, K., Laesser, C. (2008) "A structural theory of the vacation" *Tourism Management* 30 (2) 240-248
- Lumsdon, L., Page, S.J. (2004) Progress in transport and tourism research: Reformulating the transport-tourism interface and future research agendas in Lumsdon, L. and Page, S.J. (eds) *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*. Oxford: Elsevier
- Macbeth, J., Carson, D., Northcote, J. (2004) "Social capital, tourism and regional development: SPCC as a basis for innovation and sustainability" *Current Issues in Tourism*, 7 (6), 502-522.
- Magyar Turisztikai Hivatal Hírlevele, 2005. május 13
- Page, S. J. (2003) *Tourism Management: Managing for Change*. Oxford: Butterworth Heinemann
- Page, S.J. (2009) *Transport and Tourism: Global Perspectives*. 3rd edition. Harlow: Prentice Hall,
- Pine, J. B., Gilmore, J. H. (1999) *The Experience Economy* Boston, Harvard Business School Press
- Polgár, J. (2008) Vasúti közlekedés Európában in *Turizmus Bulletin* XII/2.
- Percival, J (1987) Railways pp.20-37. In Hodgson, A. (ed) *The Travel and Tourism Industry: Strategies For The Future*. Oxford: Pergamon Press
- Sheth, J., Parvatiyar, A. (2000) "Relationship Marketing in Consumer Markets: antecedents and consequences" in Sheth, J. and Parvatiyar, A. (eds) *Handbook of Relationship Marketing* Thousand oak, CA, Sage Publications.
- Tynan, C., McKechnie, S. (2009) "Experience Marketing: a review and reassessment" *Journal of Marketing Management - Special 25th anniversary edition*, 25(5/6): 501-517.
- Ullman, E L. (1973) *Cities and Society: The Revised Reader in Urban Sociology*. New York: Harper and Row
- Vargo S.L., Lusch R.F (2004) "Evolving to a New Dominant Logic for Marketing, *Journal of Marketing*, 68, 1-17.
- Vargo S.L., Morgan F.W (2005) "Services in society and academic thought: an historical analysis" *Journal of Macro-Marketing*, 68, 42-53 (June)
- Vargo S.L., Lusch R.F (2008) "Service-Dominant Logic: continuing the evolution" *Journal of the Academy of Marketing Science* 36: 1-10.

Image sources

The graph at pg. 68 is by Tynan, C., McKechnie, S. (2009); all the other images are by <http://www.flickr.com>.



Viaggiatori per “diporto” nella Napoli di antico regime

Leisure Travellers in “Old Regime” Naples

Paola Avallone

Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo - ISSM
Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR
e-mail: avallone@issm.cnr.it; web: www.issm.cnr.it

Arrivare nel Regno

Per il periodo preunitario siamo ancora lontani dall'idea di turismo nell'accezione attuale e ancor di più non si può parlare di turismo di massa. Operatori turistici come Thomas Cook (Dawes 2003) arriveranno in Italia solo nella seconda metà dell'800 quando ormai è in declino il *Grand Tour*. Diffusosi a partire dal XVII, il *Grand Tour* era inteso come quel lungo viaggio nell'Europa continentale effettuato dai ricchi giovani dell'aristocrazia britannica e destinato a perfezionare la loro educazione con partenza ed arrivo in una medesima città.

Questo viaggio poteva durare dai pochi mesi fino a 8 anni. Le destinazioni principali erano la Francia, l'Olanda, la Germania, ma aveva come obiettivo privilegiato l'Italia e Roma, e di norma includeva le tappe di Venezia, Firenze, Bologna, Pisa e Napoli. Durante il *Tour*, i giovani imparavano a conoscere la politica, la cultura, l'arte e le antichità dei paesi europei. Passavano il loro tempo facendo giri turistici, studiando e facendo acquisti. L'Italia con la sua eredità della Roma antica, con i suoi monumenti, divenne uno dei posti più popolari da visitare. Oltre alla conoscenza del mondo antico gli Inglesi vennero così a contatto con le opere di Palladio e con il Neoclassicismo.

Napoli, soprattutto quando divenne Capitale con l'arrivo della dinastia borbonica sul trono, era tra le mete finali dei *grandtouristi*. Oltre alle bellezze naturali e al tepore del clima mite durante tutto l'anno, l'élite culturale europea era interessata alla storia e all'arte del sud della penisola. L'Italia meridionale raccoglieva l'eredità della Magna Grecia e le suggestioni dell'Impero Romano, che si potevano ammirare sia a est che a ovest della città. Ma c'erano anche il Vesuvio, la Solfatara, i Campi Flegrei, luoghi legati ad eventi impressionanti e scientificamente ancora non provati, e che sollecitavano la curiosità di naturalisti, studiosi di flora e fauna ma anche di pittori e artisti in generale.

For the pre-unification period, we are still far from the current idea of tourism and, even more, we cannot speak of mass tourism. Tour operators like Thomas Cook arrived in Italy only in the second half of the nineteenth century when the 'Grand Tour' was declining.

The 'Grand Tour', starting from the 17th century, was considered as a long journey across continental Europe made by the wealthy young aristocrats of Britain who intended to complete their education by visiting major cities and sites, with start and finish in the same city. This trip could last from a few months to 8 years.

The main destinations were France, Holland, Germany, but it had as a special stage Italy and Rome, and normally included stops in Venice, Florence, Bologna, Pisa and Naples. During the Tour, young people learned about the politics, culture, art and antiquities of European countries. They spent their time sightseeing, studying and making purchases. Italy, with its legacy of ancient Rome, and with its monuments, became one of the most popular places to visit. In addition to knowledge of the ancient world, the British were in contact with the works of Palladio and Neoclassicism. Naples, particularly when it became the capital of Southern Italy with the ascendance of the Bourbon dynasty to the throne, was among the final stages of the 'Grand Tour'.

Besides the natural beauty and the warmth of the mild climate throughout the year, the European cultural elite was interested in the history and art of the southern peninsula. Southern Italy continued the legacy of the Magna Graecia and the influences of the Roman Empire, which could be seen both east and west of the city. But there were also the Vesuvius, the Solfatara, the Campi Flegrei, places related to impressive events and not understood scientifically, which aroused the curiosity of naturalists, scholars of flora and fauna, but also painters and artists. You could come to Naples by land or sea although both routes of communication had its drawbacks.

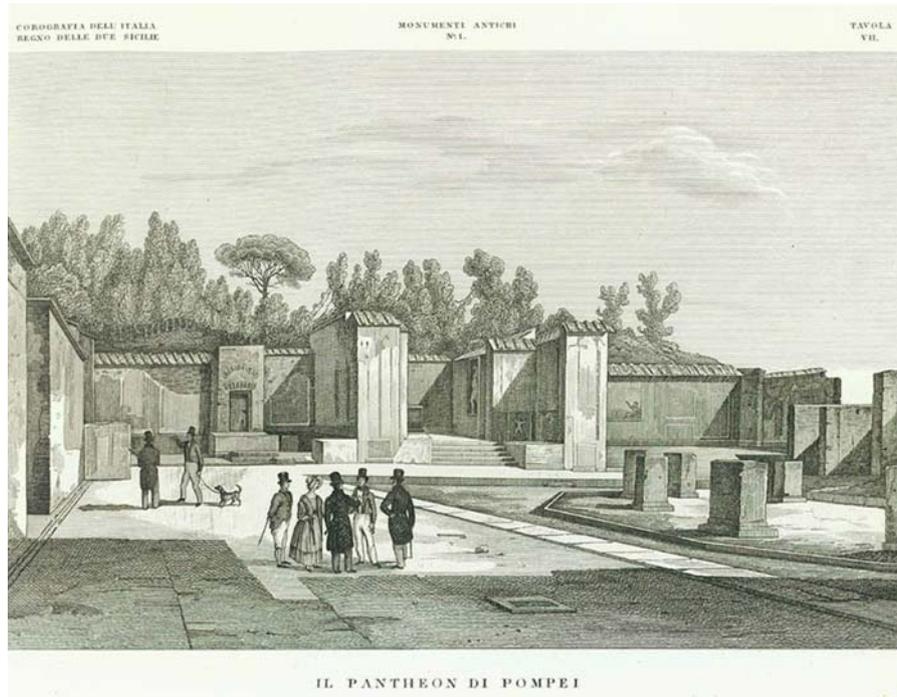
The sea route was crossed by boats inappropriate for passenger transportation, often subject to weather conditions and the danger of attacks by Barbary pirates. Even the land route was not immune from danger from bandits, but along the way the traveller could stay at inns where food and rest was available. Travellers entering or leaving the Kingdom of Naples had an obligation to provide an identification document which from the beginning of the eighteenth century was the passport. It was brought to the Prefecture where records were filled in with all information from the documents and personally from the traveller.

Today, these records can be found at the State Archives in Naples. They have permission to process some data from the first series (1848) covering 11 years. Thanks to these records, it is now possible to understand the type of traveller of the period, why he was in the Kingdom, what his nationality was, where he stayed, how he arrived in the Kingdom and other information that can be found in the article.

Si poteva giungere a Napoli via terra o via mare. Certo entrambe le vie di comunicazione presentavano non pochi inconvenienti: la via di mare era solcata da imbarcazioni appropriate soprattutto al trasporto delle merci, e non sempre offrivano servizi adeguati per passeggeri, oltre all'essere soggette alle condizioni meteorologiche e al pericolo degli attacchi dei barbareschi. La via di terra non era certamente immune dal pericolo dei banditi, ma lungo il percorso il viaggiatore poteva contare sulle "poste" dove rifocillare se stesso, coloro che lo accompagnavano e gli animali, oltre a trovare giacigli per la notte. Per queste ragioni chi aveva scelto la capitale meridionale come ultima tappa di un lungo viaggio prima di fare ritorno in patria e dedicarsi alle attività di famiglia, era solito incamminarsi per la via di terra, anche perché nella maggior parte dei casi si proveniva da altra capitale più famosa, sede del potere religioso: Roma.

La via terrestre nel Mezzogiorno, come altrove in Europa (Wallerstein 1978), sia per il trasporto di uomini che di merci, conobbe un impulso soprattutto nel XVI secolo, rispetto al trasporto marittimo che aveva predominato nei secoli precedenti. Il Vicereame spagnolo dedicò una maggiore attenzione alle strade in un'ottica che si allontanava dalla mera difesa dello stato. Esigenze annonarie, commerciali e militari spinsero in questa direzione mentre la pirateria dilagante affliggeva le importazioni ed esportazioni di generi di prima necessità (Ostuni 1993). Per tali motivi il Viceré Pedro da Toledo, molto sensibile al richiamo dell'integrazione del Vicereame di Napoli in un contesto geografico più ampio, investì energie economiche nella riattivazione di vecchie strade romane e ne fece costruire di nuove all'interno del Regno. Quelle che più interessavano i collegamenti del Vicereame con la Spagna e con le grandi capitali europee, passavano per Roma.

Oltre a quella interna per Capua, Via Latina, per allacciarsi alla Via Appia vi era anche la strada litoranea, la Via Domiziana, che da tempo era stata abbandonata e che venne riattata perché risultava più agevole soprattutto nei mesi invernali (Giannetti 1985, Ostuni 1993). Ma già alla fine del '500 la strada era stata in parte abbandonata, sia dai passeggeri sia dalle merci. Quando, infatti, Moryson Fines, durante il suo viaggio in Italia alla fine del '500, visitò il litorale flegreo, arrivando a Literno non solo scrisse di non aver visto cose degne di nota, quanto poi riferiva che quella zona era



Pompei. Il Pantheon di Pompei, tratto dalla Corografia dell'Italia Regno delle due Sicilie, Monumenti Antichi n°1, tav. VII, a cura di Attilio Zuccagni-Orlandini, 1845.

infestata da banditi. Per tale ragione quella strada non era più praticata. Inoltre sottolineò come a Literno non esistessero abitazioni consone ad un viaggiatore, ed era stato costretto a trascorrere la notte nella deplorabile locanda del posto, nella quale aveva consumato un pasto assai misero, e, non essendoci letti a disposizione, accontentandosi di dormire sulla paglia (Capuano 1994). Dal XVII secolo, il percorso preferito per entrare e uscire dal Regno su strada era senza dubbio quello interno, ossia quello che passava per Aversa e da lì poi fino a Capua, e poi al fiume Garigliano, dove cominciava la Via Appia – "oggi tutta appianata e bene restaurata" (Galanti 1794, Lever 1996) - dove il controllo dei passaporti era obbligatorio (Avallone 2007). La stessa strada costiera, per quel tratto che passava per Pozzuoli, Cuma e Villa Literno¹, e che si ricongiungeva sempre a Capua, pur essendo più agevole e provvista di pubblici maestri di posta, continuava ad essere evitata dai passeggeri perché infestata da paludi e dai banditi.

Capua era una delle più importanti piazzeforti del Regno: vi era una grossa guarnigione ed un castello ben attrezzato per la difesa e nel quale erano detenuti i prigionieri di stato, in particolare Turchi e Algerini ridotti in schiavitù. Lo straniero che vi giungeva, dopo aver già mostrato il passaporto sia in località Torre Pontificia, confine con il Regno di Napoli (vi era una guarnigione di soldati corsi del Papa) sia a Mola di Gaeta, doveva esibire nuovamente il documento. La procedura era severa. La prima sentinella lo ritirava e, dopo



Neapel (Napoli), 1845. Pianta di Napoli con evidenziati gli edifici di maggior pregio della città e due vedute tipiche: a sinistra, il Maschio Angioino con sullo sfondo la collina di San Martino e, a destra, lo scorcio del golfo di Napoli con sullo sfondo il Vesuvio con il "pennacchio" (tratto da Meyer's Handatlas, tav. n° 56).

aver effettuato le opportune verifiche, si sarebbe preoccupata di restituirlo al proprietario presso l'albergo nel quale avrebbe alloggiato: "la cerimonia e[ra] severa, ma nient'affatto così lunga come la descrive[va] Lalande" (Le Français de Lalande 1769, Lever 1996).

Solo le strade per Roma e per la Puglia erano provviste di *poste* sia per i corrieri e procacci che per i viaggiatori (Galanti 1794)². Laddove c'era una *posta* vi era almeno una locanda dove poter consumare pasti frugali e trovare una sistemazione per la notte. A Capua, però, dove si cercava "di imitare le maniere e le mode della capitale", i forestieri più in vista erano ricevuti nelle case dei privati con garbo e cortesia. Altrimenti bisognava affidarsi a quanto pattuito con un procacciatore o lo stesso vetturino (Avallone 2007).

Vitto e alloggio durante il viaggio

Gli accordi con il vetturino che doveva trasportare i passeggeri erano quelli del trasporto (cavallo o carrozza) e del vettovagliamento (per gli animali e per i passeggeri)³. Non sempre però il cibo fornito dal vetturino era di gradimento del passeggero. Per questo, quando era possibile, e laddove

la località dove la "posta" era rinomata per la sua locanda, i passeggeri pranzavano a spese proprie. Questo è quanto si ricava dal diario di viaggio di Moryson Fines in Italia alla fine del XVI secolo. Insieme ad altri viaggiatori si fermarono a Capua, sosta obbligatoria sia per il cambio dei cavalli sia per il controllo dei passaporti. Egli scrive: "Qui non pranzammo a spese del vetturino, come prevedevano gli accordi, ma pagando di persona, ciascuno consumò la carne di sua scelta. Penso infatti che i passeggeri, essendo in un luogo sicuro e ricolmo d'ogni ben di dio, preferissero banchettare a proprio piacere rinunciando al pasto scelto dal vetturino. Invero consumammo un pasto squisito con vino eccellente, pane bianchissimo; tra le altre leccornie, ricordo di aver mangiato olive nere, mai viste prima, di un sapore straordinario. Il pranzo costò a ciascuno di noi 2 giuli e mezzo...". E, nel viaggio di ritorno da Napoli a Roma, per evitare di restare "a

pancia vuota fino a Roma, facendomi stare a stecchetto a Capua, dove c'è ogni ben di Dio", insieme ad altri passeggeri, si mise d'accordo con il vetturino di turno dicendogli che avrebbe pagato tutti i pasti "dal primo all'ultimo, e presi l'impegno – si noti il sarcasmo-, per così dire, volontariamente" (Capuano 1994). Il vitto, in pratica, era stato pagato due volte.

Diverso fu il parere di altri viaggiatori, come scrive il Marchese di Sade nella seconda metà del XVIII secolo. "Grosley ha spassosamente sbeffeggiato gli alberghi di Capua, e ha amabilmente protestato riguardo alle pretese delizie che secondo il suo "procacciatore" avrebbe infallibilmente trovato in questa città" (Grosley 1764, Lever 1996).

Ma lo stesso Marchese de Sade, nonostante ammettesse che gli alloggi erano sgradevoli e il cibo immangiabile, reputava esagerata la negativa descrizione della cena che il Grosley aveva consumato presso l'albergo. Anzi, la casa dove aveva alloggiato il Grosley era la stazione di posta nella quale trascorse la notte anche il Marchese, ed era considerata il migliore albergo della città, "o per meglio dire, il meno cattivo".

Del resto non si poteva pretendere troppo, visto che il prezzo era vantaggioso: 3 carlini a pranzo e 4 a cena, che

più o meno era il prezzo in uso negli alberghi lungo il tragitto Napoli/Roma/Napoli (Lever 1996). Ma evidentemente o nel corso del tempo la qualità dei servizi offerti allo straniero che entrava o usciva dal Regno erano scaduti, oppure erano semplicemente inadeguati per gusti più sopraffini. Già però nella seconda metà del '700 i servizi offerti dal vettore cambiarono. Nella guida scritta da G.M. Galanti nel 1792⁴ si consigliava al viaggiatore di avvalersi in particolare della ditta Maldura Pandolfo "perché essa sola offr[iva] il vantaggio di rendere immune il viaggiatore da ogni sorta di vessazione, e scroccherie solite a sperimentarsi

in questi viaggi per terra, non restando a carico del viaggiatore, dietro aver pagato il suo posto, che la sola spesa della locanda dove pranza e si riposa un poco" (Galanti 1792). Per il trasporto esisteva un prezzario stabilito a seconda se si trattasse di cavallo da sellare o se utilizzato per trainare un calesse. Si poteva portare un servitore e un bagaglio, oppure due bagagli ma senza servitore, così come si praticava anche per la Francia, Fiandra, Spagna e Germania (Sarnelli 1772). Ma oltre alle spese di trasporto, il viaggiatore doveva pagare altri diritti durante il viaggio, come il pedaggio laddove vi era un *passo*.

I pedaggi vennero introdotti dai Normanni, e consistevano nel pagamento di un dazio, allo scopo di sopperire alle spese che la costruzione e la manutenzione di strade e ponti richiedevano. Nel 1570 questi erano 75. Dopo quella data si moltiplicarono, a causa della precarietà delle finanze vicereali fino a raggiungere la cifra di 800 nel 1690. Scrive il Marchese de Sade: "Basta[vano] pochi carlini, e un viaggiatore e[ra] ben contento quando con un po' di denaro p[oteva] mettere fine al disagio e alle seccature causati da questi odiosi esattori" (Lever 1996). Era, infatti, diventata prassi che gli esattori non sempre chiedevano quanto era lecito, ma anche di più, costringendo i viaggiatori a pagare pur di continuare il loro viaggio senza problemi.

I passi verranno aboliti solo nel 1792 (Di Vittorio 1973) e le strade fin qui citate resteranno quelle principali per il viaggiatore che voleva arrivare a Napoli via terra (Ferrari 1847), anche se più volte richiesero interventi di ristrutturazione e ammodernamento, soprattutto in epoca borbonica con Napoli divenuta capitale e al fine di un rilancio del commercio (Giannetti 1985). La via di mare cominciò ad essere praticata e apprezzata soprattutto quando le



Veduta della Riviera di Chiaia. Si noti nella figura la primissima configurazione dell'attuale villa Reale di Chiaia, subito dopo l'opera di colmata e la piccola rotonda sulla destra, completamente in mare (Anonimo, metà del XIX secolo).

imbarcazioni divennero molto più confortevoli sia per gli spazi interni sia perché più veloci grazie all'uso del vapore. Fu napoletano il piroscafo "Ferdinando I", consegnato alla storia come il primo bastimento con propulsore a vapore per la navigazione marittima, varato il 24 giugno 1818 e che salpò per il suo viaggio inaugurale il 27 settembre dello stesso anno.

Fu a Napoli che iniziò così la navigazione a vapore d'altura, allorché questo sistema pionieristico di solcare i mari non era stato neppure messo in pratica in Francia ed in altri Paesi europei ad eccezione dell'Inghilterra ove era stato adottato per la navigazione fluviale.

Così come fu parimenti napoletana la prima Compagnia di navigazione a vapore del Mediterraneo, che assunse il nome di "Amministrazione Privilegiata dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie", con un servizio regolare di linea, fornendo anche il primo esempio di convenzione marittima in Italia, poiché assunse dal Governo di S.M. Siciliana la concessione in privativa del trasporto della corrispondenza postale. Nella prima metà dell'800 aprirono dunque numerose società di navigazione, con servizi regolari di linea tra Napoli, Civitavecchia, Livorno, Genova, Marsiglia, Malta, Messina, Catania, Siracusa e Palermo (Radogna 1982).

Il controllo alle frontiere

Come abbiamo più volte ripetuto, il viaggiatore che entrava o usciva dal Regno di Napoli via terra, aveva l'obbligo del riconoscimento in determinate località. Tale riconoscimento, a partire dagli inizi del '700 avveniva attraverso un documento che prendeva il nome di passaporto.



Veduta dell'isola di Capri ripresa dalla parte settentrionale che si affaccia sul golfo di Napoli (tratta da "Voyage Pittoresque ou description des Royaumes de Naples et de Sicilie ...", di Jean-Claude Richard de Saint-Non, fine XVIII secolo).

Sul piano storico l'istituto del passaporto, sia per l'interno che per l'estero, si giustifica con le condizioni politico-sociali degli stati nazionali formatisi nel Medioevo e nell'Evo moderno e basanti la loro forza sul potenziale di armati e sui rapporti di sudditanza verso i sovrani. Ne derivava che tutti i governi si opponevano con ogni energia all'uscita dal territorio dello Stato di uomini atti alle armi, e d'altro canto erano propensi a considerare ogni straniero che varcasse i confini come un potenziale nemico. Si affermò dunque nell'uso, prima ancora che nelle costituzioni e negli editti, la necessità di munirsi di autorizzazioni sovrane per gli espatri; e per lo straniero che intendesse entrare nello Stato, di attestati di protezione regi (fedi). La presentazione del passaporto divenne un prerequisito generale per il traffico extranazionale, europeo e mondiale, sicuramente prima del 1800, e conseguentemente emerse come il controllo e filtro della mobilità individuale.

Nel Regno di Napoli un esempio significativo di controllo in entrata nel Regno passò attraverso la revisione dell'*Ufficio del Mastro di Posta* nel 1559, quando fu sottolineato come venendo al seguito del procaccio e delle poste anche persone da Roma e da altre parti, sarebbe "convenuto al servizio, e stato di SM per molti rispetti, che s'intenda chi sono, e donde vengono". Pertanto si ordinava alle poste più vicine la Capitale di comandare i postiglioni di condurre nella casa del locale mastro di posta questi viaggiatori. Eccezioni erano fatte per le persone illustri e che godevano di una certa pubblica considerazione, per le quali ovviamente

non era necessario il riconoscimento di carattere burocratico. In ogni caso, il mastro di posta avrebbe dovuto comunicare al Vicerè tramite il Collaterale chi fosse entrato nel Regno (Varius 1772). Probabilmente queste persone per dichiarare la loro identità presentavano la "fede" di cui sopra. Una maggiore istituzionalizzazione di un documento per il passaggio della frontiera si ebbe con il bando del 1680, che terminava con l'ordine tassativo "a tutti gli ufficiali del presente Regno tanto regi come dei baroni ciascuno nella sua giurisdizione che non facciano in modo alcuno entrare nei luoghi di questo Regno persone vagabonde straniere di esso sotto titolo di mendicanti, né meno ammettano quelli che volessero esercitare arte in questo Regno, se non porteranno legittimi documenti della loro condizione e patria" (Archivio

di Stato di Napoli, Collaterale, Provvisioni, II serie, busta 31).

Il secolo XVIII si apre con un cambio di dominazione, da quella spagnola a quella austriaca, più attenta alla questione degli stranieri. Le motivazioni di ciò vanno ricercate nell'interesse da parte del governo austriaco di avere un maggior controllo su chi arrivasse nel Regno sia via mare sia via terra, considerato che i traffici di merci, soprattutto quelli marittimi erano aumentati, evitando così che nemici della Corona potessero minare il nuovo equilibrio politico. La prammatica del 24 marzo 1708, si apre con una ben precisa dichiarazione "para la mas segura custodia [...del Regno], que los enemigos de la Real Corona desfractaren", e rappresenta una novità nel panorama istituzionale del controllo dello straniero. Oltre a ribadire la legislazione pregressa, e quindi soprattutto gli obblighi di denuncia degli arrivi nella Capitale da parte delle varie categorie di persone interessate, stabiliva che "ne exteri e Regno decedano, vel in Regnum ingredientur sine litteris publicis, vulgo passaporti".

Con la prammatica del 1708 il passaporto assurse ad istituto necessario per entrare o uscire dal Regno: "proibendosi espressamente, che non si debbano ammettere persone forestiere di qualunque modo si sia, così per terra, come per mare, senza che abbiano passaporti di Ministri Austriaci". Passaporto non solo per le persone, ma anche per le singole imbarcazioni che fossero entrate ed uscite dal porto di Napoli. Gli organi incaricati dell'emissione erano il Viceré e i

ministri deputati, mentre il controllo spettava agli ufficiali regi e baronali ai passi di frontiera e ai giudici di Vicaria per coloro che si fermavano a Napoli sia che giungessero via terra, sia che giungessero via mare secondo il dettato delle precedenti prammatiche. Il controllo dei viaggiatori via mare era molto più approfondito. Deputato all'accertamento dei documenti di espatrio era il capitano della nave, operazione che doveva fare al momento dell'imbarco e assolutamente necessaria al fine di ottenere a sua volta il rilascio del passaporto della nave. Passaporto che al momento dell'arrivo o di partenza nei porti del Regno era controllato dal Guardiano del Porto. Quest'ultimo, inoltre, aveva il dovere di conoscere le motivazioni dell'arrivo o della partenza di queste persone. Le relazioni fatte da suddetti ufficiali dovevano poi essere notificate al Viceré (Giustiniani 1803-1808).

Viaggiatori nel Regno preunitario

La normativa non cambiò sostanzialmente con i Borbone e, dopo, con la dominazione francese (*Bullettino delle leggi* 1808). Le leggi e i decreti emanati in quel periodo non fecero altro che ricalcare quanto era già stato trascritto nelle prammatiche dei secoli precedenti con le quali i governi vicereale prima, reale dopo, avevano cercato di controllare la piaga del vagabondaggio per evitare che la sicurezza del Regno fosse minata oltre che dall'esterno, anche dall'interno (Avallone 2006). Il passaporto e le carte di sicurezza rimasero in vigore anche con la Restaurazione: il passaporto serviva per entrare ed uscire dal Regno; la carta di sicurezza, invece, serviva per circolare liberamente nel Regno, da una provincia all'altra.

Ogni straniero che giungeva a Napoli per la via di terra era obbligato a depositare il suo passaporto alla "barriera" prima di entrare in città, indicando il domicilio presso il quale si sarebbe fermato.

In cambio avrebbe ricevuto un biglietto che avrebbe poi dovuto presentare in Prefettura per farsi rilasciare la "carta di sicurezza" valida otto giorni con la quale era autorizzato a girare liberamente nella provincia. Qualora poi avesse voluto fermarsi oltre gli otto giorni e avesse voluto girare al di fuori della provincia, allora avrebbe dovuto far richiesta della "carta di permanenza". Queste due carte vennero abolite nel 1836 ed unificate nella "carta di passaggio" con validità di tre mesi, senza limite di provincia. La carta di passaggio era obbligatoria anche per i cittadini del Regno che volevano muoversi da una provincia all'altra.

Anche quelli che venivano via mare avevano l'obbligo di consegnare il passaporto alla polizia portuale. In genere un ufficiale di polizia

saliva a bordo, in quanto nel caso del trasporto via mare regole in materia di sanità marittima dovevano essere osservate al fine di evitare contagi che in passato avevano mietuto migliaia di vittime. L'ufficiale, oltre a controllare lo stato di salute della nave, ritirava i passaporti e dava in cambio il biglietto da presentare poi in Prefettura (Salvemini 2009).

I funzionari di polizia che avevano ricevuto i passaporti, li portavano in Prefettura, dove erano compilati i registri nei quali trascrivevano oltre al nome, cognome e nazionalità, anche la condizione sociale, i motivi della venuta, dove avevano ricevuto il visto di ingresso nel Regno, se erano giunti soli o con accompagnatori, se avevano dato o meno garanzia o se erano esonerati a darla. Oggi questi registri sono rinvenibili presso l'Archivio di Stato di Napoli e hanno permesso a chi scrive di elaborare alcuni dati tratti dal primo di una serie che copre 11 anni, quello del 1848 (Avallone 2009)⁵.

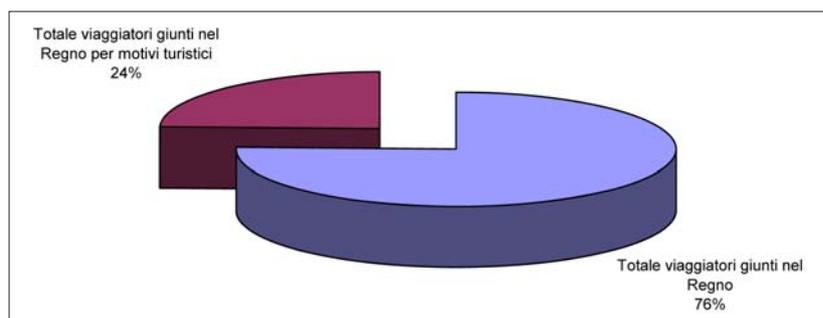
"Turisti" giunti nel Regno nel 1848

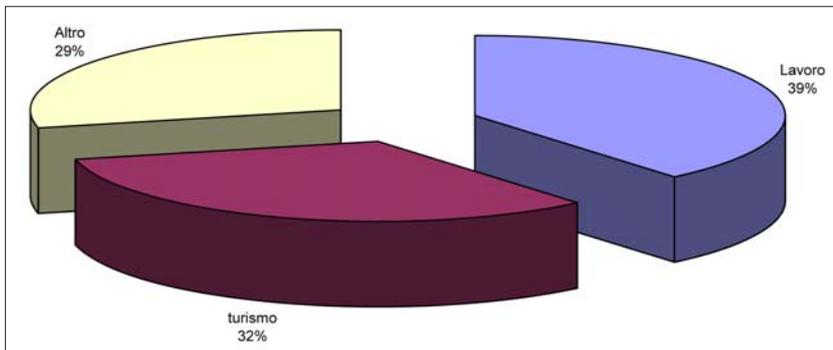
Nel 1848, nonostante fosse un anno ricco di eventi politici e rivoluzionari, arrivarono nel Regno 4.209 stranieri. Di questi il 24% giunse per motivi "turistici", cifra non indifferente se pensiamo che del restante 76% (Grafico 1) per la maggior parte (39%) venne per motivi di lavoro e per una percentuale piuttosto bassa (14%) per altri motivi (Grafico 2)⁶ (Avallone 2009).

Coloro che vennero per turismo usavano la dizione "per diporto" mentre solo pochi usarono la dizione *grandtouristica* "per curiosare". Qualcuno giunse "per diporto e di passaggio", volendo sottolineare come Napoli fosse una delle tante mete toccate per il proprio giro turistico nella penisola. Una persona sola dichiarò che l'arrivo a Napoli era stato determinato non solo per "diporto" ma soprattutto per motivi di salute.

Non solo il paesaggio naturale così eterogeneo, i tesori artistici, la goliardia e la vivacità del popolo napoletano, il buon cibo, ma anche il clima mite dei mesi soprattutto

Totale dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 e quelli che vennero per motivi turistici (Grafico 1).





Motivi dell'arrivo a Napoli dei viaggiatori nel 1848 (Grafico 2).

invernali, l'aria di mare che vi si poteva respirare e la possibilità di curarsi varie malattie con le acque termali presenti in tutto il circondario cittadino, certamente facevano del Regno un polo di attrazione per una numerosa schiera di stranieri. Napoli era solo il punto di partenza per un lungo tour nei dintorni, sia della parte occidentale del golfo, sia di quella orientale, in particolare Portici, sede della Reggia, Pompei e, solo in minima parte, Ercolano. Ricordiamo, infatti, che nel Regno preunitario era visitabile solo l'antica città di Pompei, le cui resta erano state scoperte. Per Ercolano l'impresa era più difficile in quanto sull'antica Ercolano seppellita dalle ceneri dell'eruzione del 79 d.C. erano state costruite le due città di Portici e Resina. Pertanto gli scavi erano stati fatti sotto terra in linea orizzontale, in forma di grotte. E la maggior parte dei reperti recuperati erano stati trasportati presso la reggia di Portici e presso il museo costituitosi nell'Accademia degli Studi di Napoli. Pertanto l'unica cosa visibile dell'antica città al viaggiatore restava il Teatro.

Gli spostamenti da Napoli verso questi siti archeologici avvenivano attraverso vetture prese a nolo, con diligenze, avvalendosi della strada ferrata da Napoli a Pompei o da Napoli a Portici (*Manuale del forestiero in Napoli* 1845).

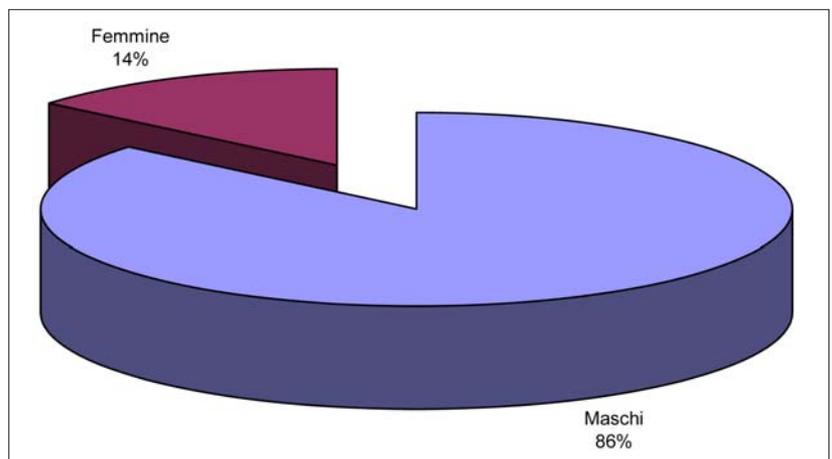
L'86% dei turisti giunti a Napoli per turismo nel 1848 era di sesso maschile e solo il 14% di sesso femminile (Grafico 3). Il 78% delle donne giunte da sola o accompagnata da qualche cameriera (2%). Solo il 18% venne con il proprio marito o altro familiare. Percentuali assai contenute abbiamo per donne a seguito di padrona (Grafico 4). Questi dati confermano la diffusione nel XIX secolo del *Grand Tour* anche fra le donne (Dawes 2003).

La via di trasporto preferita fu quella di terra (60%) rispetto a quella di mare (40%) (Grafico 5). Questo a differenza di quanto avveniva un secolo prima, quando le vie terrestri erano poco praticate e si preferiva viaggiare per mare, che risultava più agevole e meno costoso. Ma, come abbiamo già detto, la via terrestre ritornò ad essere utilizzata da quando il Regno di Napoli divenne autonomo, ed il suo Re Carlo di Borbone prima, e suo figlio dopo, vollero mettere Napoli al pari delle grandi capitali europee, rendendola facilmente raggiungibile anche attraverso le strade che passavano per Roma, con un riassetto delle antiche strade consolari romane.

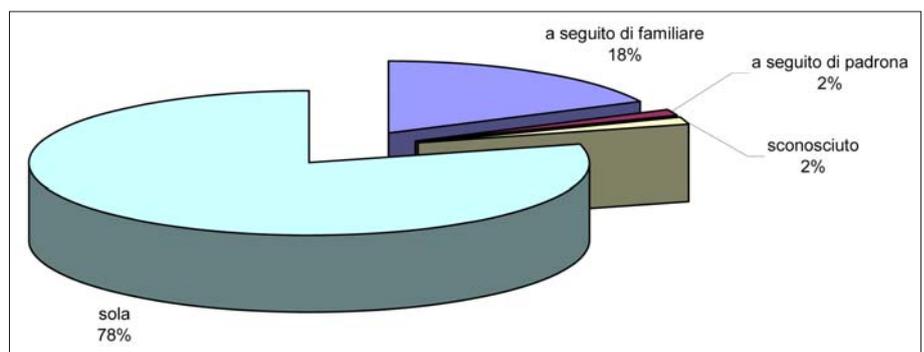
Quando, invece, si arrivava via mare, soprattutto da certe località come Malta, si era sottoposti a contumacia, e solo dopo poco si riceveva la libera pratica per poter scendere a terra (Salvemini 2009).

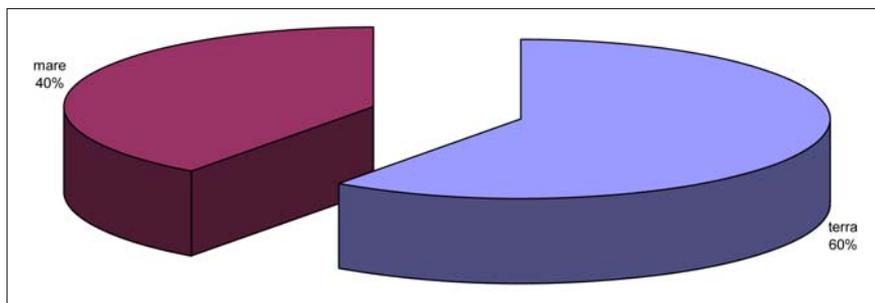
Il maggior movimento di persone si rileva nei primi cinque mesi dell'anno, quelli invernali e primaverili (Grafico 6); questi erano graditi anche a coloro che giungevano nel Regno

Genere dei viaggiatori giunti a Napoli per turismo nel 1848 (Grafico 3).



Donne giunte accompagnate o sole a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 4).





Vie di trasporto usate dai viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 5).

per motivi di lavoro, a differenza dei mesi estivi in cui le attività rallentavano (Avallone 2009).

Per coloro che giungevano per motivi turistici, si deve tener presente che se oggi siamo abituati al turismo di massa che viene nel sud dell'Italia nei mesi estivi per motivi legati soprattutto al mare, nell'800 - come si è già detto - era ancora il *Grand Tour* ad alimentare i flussi turistici. Chi apparteneva a classi privilegiate e poteva permettersi di viaggiare e godere delle bellezze artistiche e naturali del Regno preferiva affrontare questi viaggi, a volte anche molto lunghi se si veniva dal nord Europa, in mesi in cui non faceva caldo e in mesi in cui nella propria patria il clima era ancor più rigido rispetto a quello mite dei mesi invernali del sud della penisola.

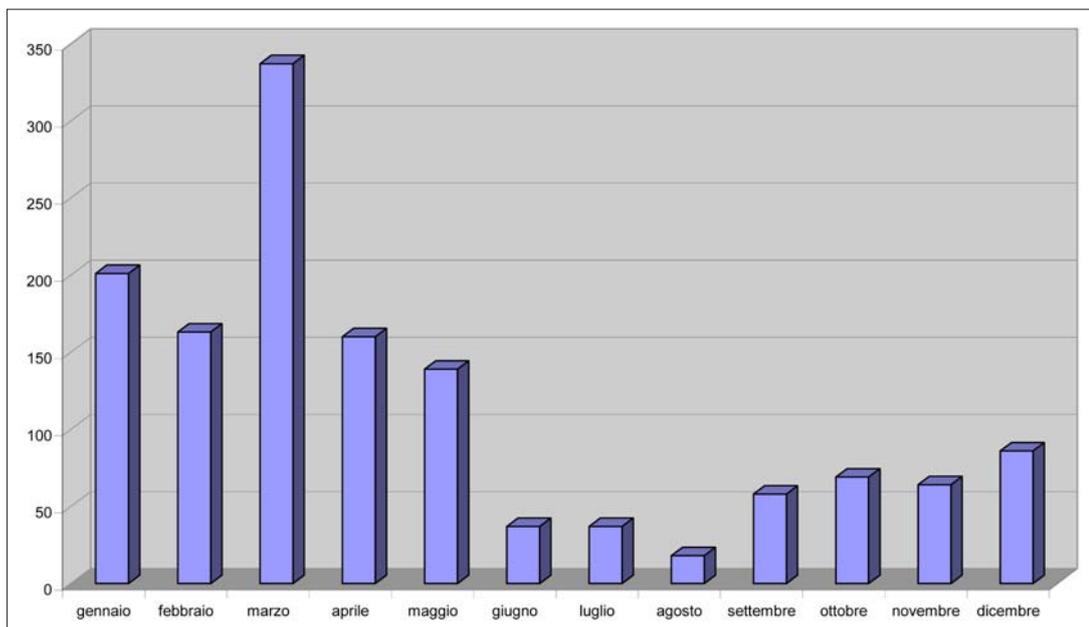
Inoltre i turisti erano soliti fermarsi nella capitale dello Stato Pontificio soprattutto durante le festività natalizie per assistere alle funzioni religiose svolte direttamente dal Papa, per poi continuare il proprio cammino verso sud nel periodo pasquale quando l'approssimarsi della primavera favoriva la viabilità, con la ripresa dei traffici via terra e via mare.

continua ad avere il primato dei viaggiatori in Europa (Dawes 2003). Il 15% proveniva dal continente americano, di cui la maggior parte non dichiarò l'esatta provenienza, mentre per una minima parte si ricava che proveniva dagli Stati Uniti, dagli stati dell'America centrale e dell'America meridionale (Avallone 2009)⁷. Il 14% proveniva dagli altri stati della penisola italiana. Seguivano poi francesi (un po' più dell'8%), russi (8%) e tedeschi (7%). Numeri più piccoli da altri paesi dell'Europa (Grafico 7).

La maggior parte delle donne giunte sole a Napoli per motivi turistici riconferma essere quella inglese, seguono poi le russe, le italiane e le francesi (Grafico 8).

Nel XIX secolo i viaggiatori non provenivano più solo dalle tradizionali categorie associate con l'archetipo del Gran Tour, come giovani aristocratici o alto borghesi o scrittori, artisti, filosofi, ma cominciarono ad accedere al mercato turistico anche membri della classe media, ricchi industriali, mercanti, banchieri, individui le cui fortune non provenivano dalle rendite ma dal commercio e dall'industria (Dawes 2009). Pertanto non meraviglia che la percentuale più alta di coloro

Mesi di arrivo dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 6).



che vennero nel Regno dichiarò di essere "possidente" (27%), che sommata alla categoria "gentiluomini/gentildonne" (18%) e alla categoria delle persone che dichiararono di essere coinvolte in attività commerciali e finanziarie (4%), rappresenta quasi la metà dei viaggiatori per turismo (Grafico 9). Non mancavano proprietari (13%), militari (8%), religiosi, togati, medici, artisti soprattutto

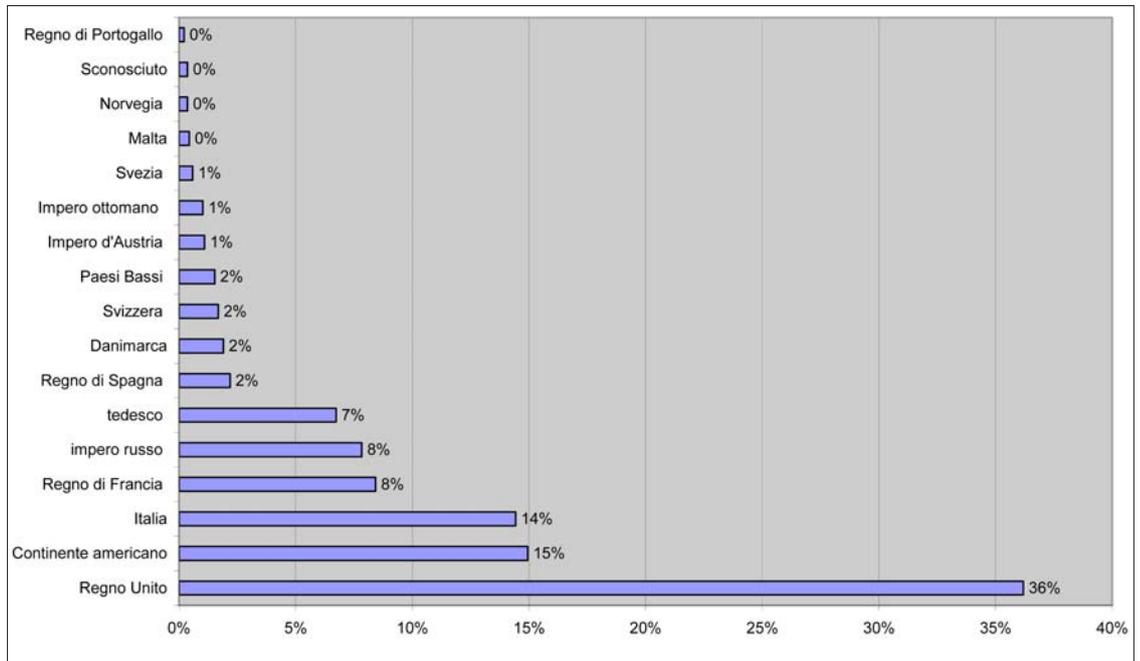
pittori, e via dicendo. Quelli che si dichiararono semplicemente nobili erano il 2% (Grafico 9).

Una volta giunti a Napoli, i viaggiatori dovevano dichiarare anche dove avrebbero alloggiato. Poteva essere un albergo; una casa arredata o una semplice stanza in famiglia - affittacamere o più comunemente il nostro odierno *bed and breakfast* -;

una casa privata quando si era ospitati oppure si trattava di domestici al servizio di padroni; abitazioni non classificabili ma delle quali viene comunque comunicato l'indirizzo; il posto di lavoro; casa propria (quando si dichiara "è qui stabilito").

In quell'anno a Napoli - in base alla *Guida del Forestiere* pubblicata nel 1845 in occasione del Congresso degli Scienziati svoltosi a Napoli in quell'anno, ristampata poi nel 1849 - esistevano 77 alberghi divisi in tre classi e ben 147 case arredate, anch'esse divise in tre classi. Ma non si esclude l'esistenza di locande, dove, oltre a poter consumare un frugale pasto, si poteva anche trovare un giaciglio per la notte⁸.

Più del 50% delle persone giunte a Napoli nel 1848 per motivi turistici dichiarò di risiedere presso un albergo, portando con sé anche familiari e domestici (Grafico 10). Percentuali più basse presso case arredate o stanze prese in affitto, presso amici, presso monasteri e

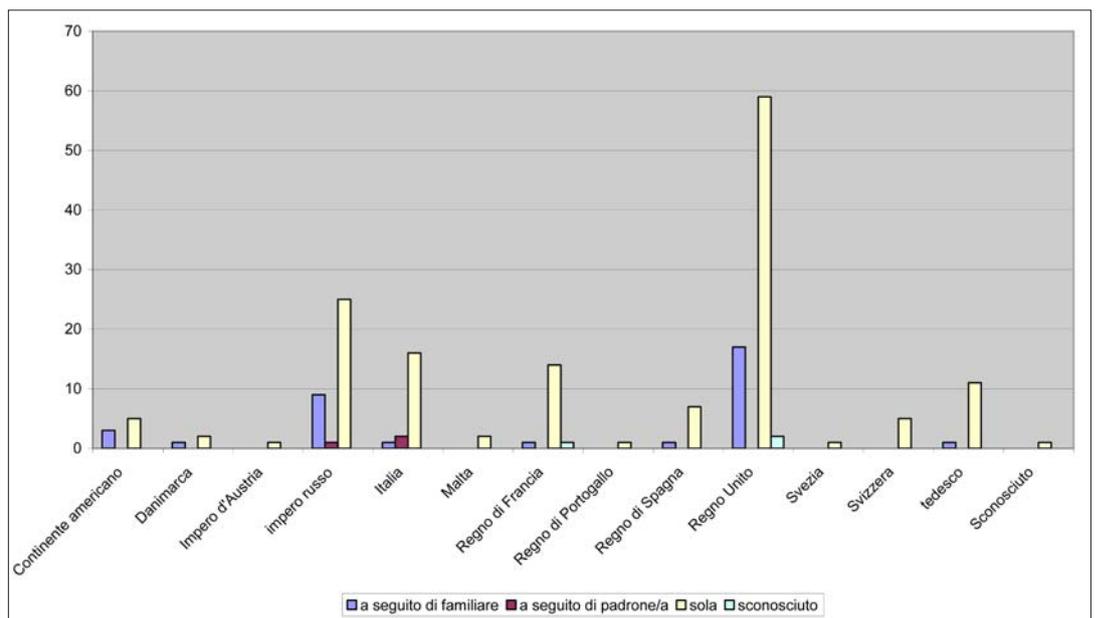


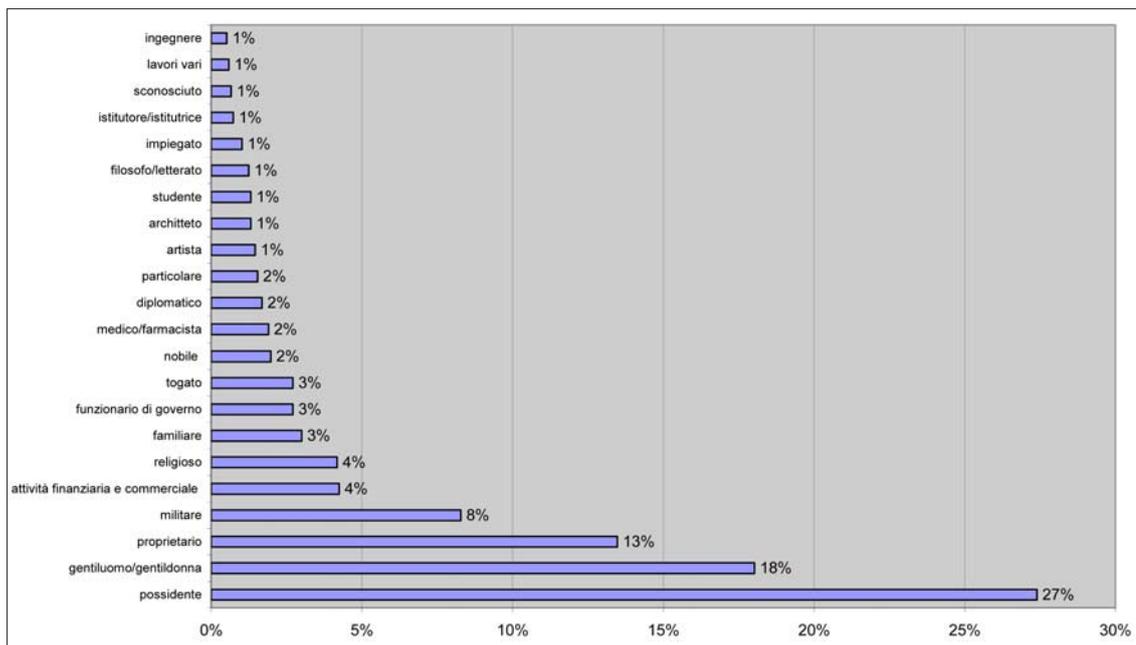
Nazionalità dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 7).

conventi, fuori Napoli, così come a bordo di imbarcazioni e in caserme se si trattava di marinai o militari, presso locande, collegi se studenti. Alcuni comunicarono solo l'indirizzo e un numero non irrilevante (64 persone) dichiarò un indirizzo molto preciso, Riviera 257.

Per coloro che avevano comunicato solo l'indirizzo, questo non è stato possibile attribuirlo, tramite la guida del 1845, ad alcun albergo o casa arredata; si potrebbero, dunque, fare solo alcune ipotesi al riguardo. Innanzitutto non si può escludere l'errore umano, sia da parte di chi comunicava

Nazionalità delle donne giunte a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 8).





Condizione sociale dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 9).

completa nelle sue indicazioni. Dal *Libro degli indirizzi commerciale, scientifico, artistico per l'anno 1856*, seppure non siano indicati tutti gli alberghi e le case arredate descritte nella guida del 1845⁹, si ricava però che a quel domicilio esisteva un albergo, l'Hotel de l'Univers del Signor Nobile. Nel *Libro del-*

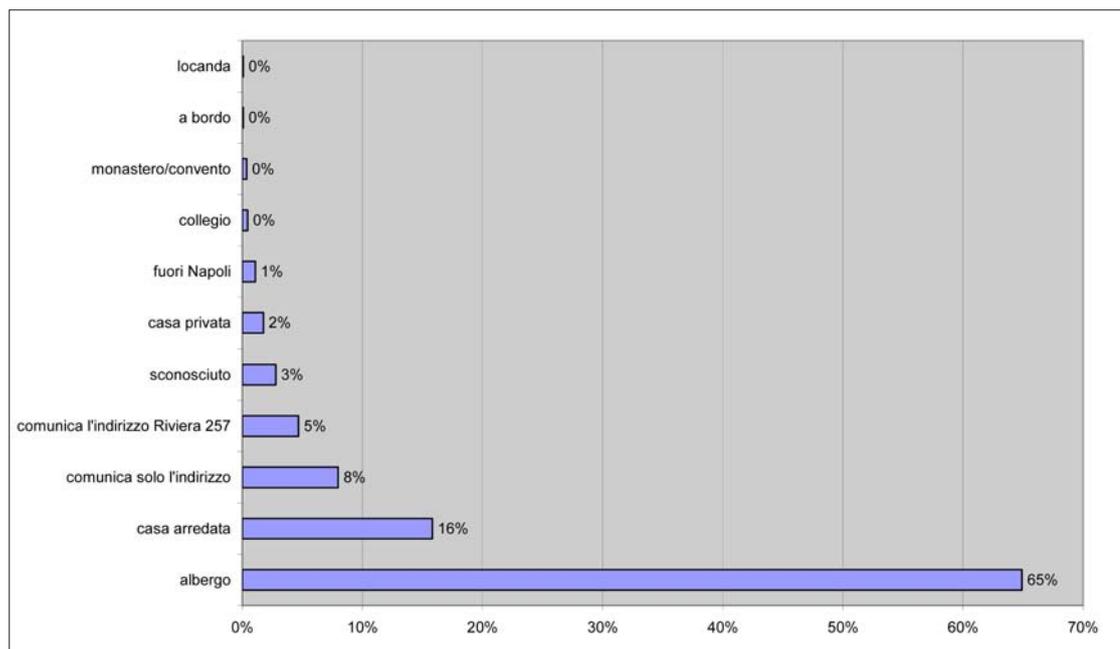
l'indirizzo, sia da parte dell'ufficiale che trascriveva. Ad esempio l'indirizzo Riviera 165 potrebbe essere Riviera 155, civico, quest'ultimo, dove vi era, secondo la guida, una casa arredata.

Riguardo le 64 persone che dichiararono lo stesso indirizzo, dalla guida di cui sopra si potrebbe ipotizzare che, dal momento che l'indirizzo corrispondeva alla sede legale dell'attività di noleggio vetture per il trasporto dei viaggiatori anche per/dall'estero del Sig. Giuseppe Francesconi, i viaggiatori dichiaravano come domicilio quello del loro vettore, agente turistico *ante-litteram* (Thomas Cook non era ancora giunto a Napoli). Il Francesconi gestiva difatti l'albergo di prima classe Di Bellevue che si trovava a due civici più avanti, il 259 (*Manuale del forestiero in Napoli* 1845). Non si può però escludere che la guida del 1845 non sia

l'anno 1862, il Cenatiempo ci riferisce che a quel numero c'erano anche due appartamenti mobiliati, uno del Sig. Roullè e l'altro del Sig. Concia.

Analogo discorso si può fare ad esempio per chi riferiva come domicilio Rua Catalana 33, che in questa stessa guida corrisponde a "Stanze mobiliate", e per chi riferiva Carminiello a Chiaia 59, la *Guide-Almanach de l'étranger pour Naples e ses environs* del 1865 corrispondeva a "Apartments meublés".

Alloggio preso dai viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 10).



Alcuni nomi celebri

Dai dati del registro di polizia dal quale abbiamo tratto i dati su elaborati, oltre ai meri dati quantitativi e qualitativi delle persone giunte nel Regno delle due Sicilie nel 1848, si possono estrapolare anche dati di carattere personale. In pratica è possibile sapere chi era giunto nel Regno e se abbia lasciato un segno nella storia.

Si ricorda l'architetto inglese Sir Charles Barry, famoso soprattutto per il suo ruolo nella ricostruzione, a metà del XIX secolo, del Palazzo di Westminster a Londra, che venne a Napoli da Roma il 17 marzo. Tra gli architetti ricordiamo ancora Enrico Hahnemann, forse parente del più famoso Christian Friedrich Samuel Hahnemann, medico tedesco, fondatore della medicina alternativa chiamata omeopatia, che giunse nel Regno nel mese di gennaio proveniente da Roma.

Nel mese di febbraio venne a Napoli Aleksandr Ivanovič Herzen, dichiarandosi semplicemente "possidente". In realtà egli fu scrittore e filosofo russo, tra i più grandi intellettuali russi dell'Ottocento, da alcuni paragonato a Tocqueville e Marx. Fece della libertà la propria bandiera, si oppose all'autoritarismo zarista, nel 1834 fu arrestato e mandato in esilio, nonostante la sua nobile origine si batté per i diritti del popolo dei contadini russi ma non solo. È tra i primi pensatori del populismo anche se il populismo maturo lo marginalizzò. Nel 1848 decise di andare in esilio volontario in Europa. Assistette alla rivoluzione di febbraio a Parigi, viaggiò moltissimo in Italia che nominò sua seconda patria. Visse a Genova, Roma e Nizza.

In Svizzera, a Ginevra, conobbe diversi esuli italiani tra cui Giuseppe Mazzini, Carlo Pisacane, Felice Orsini e Aurelio Saffi; scrisse anche degli articoli sull'*Italia del popolo*, il giornale fondato da Mazzini nel 1848. Dopo il fallimento delle rivoluzioni popolari e causa la profonda sfiducia nella borghesia emigrò a Londra ormai unica capitale liberale rimasta. Da lì diresse il giornale Kolokol "La campana" organo di opposizione all'autoritarismo zarista.

Tra i nomi celebri ritroviamo lo scrittore Charles John Huffam Dickens, che a Napoli – "the fairest country in the world" (Dickens 1868) – già vi era stato nel 1845. Ritornò nell'aprile del 1848 e soggiornò presso l'Albergo degli Imperatori. Anch'egli si dichiarò "gentiluomo". Noto tanto per le sue prove umoristiche (*Il Circolo Pickwick*) quanto per i suoi romanzi sociali (*Oliver Twist*, *David Copperfield*, *Tempi difficili*), è considerato uno dei più importanti romanzieri di tutti i tempi.

Tra gli appartenenti all'alta borghesia d'oltreoceano troviamo in quell'anno a Napoli il Dr. Howard Townsend, rinomato professore di fisiologia e "materia medica" presso l'Albany Medical College e membro dello staff dell'Albany Hospital, Albany (New York). Dal momento che il padre era un grosso industriale (estrazione e lavorazione del ferro), gli fu

permesso, dopo essersi laureato, di trasferirsi a Parigi, per continuare i suoi studi e dove imparò fluentemente il francese. Solo dopo aver visitato l'Italia decise di far ritorno in patria nel 1849 per esercitare la sua professione. Tra le sue mete ci fu anche Napoli, dove vi giunse nel mese di marzo dichiarando di essere possidente e alloggiando presso l'Albergo di Russia.

Note

- ¹ Il tragitto era: Napoli Pozzuoli, Cuma, Lago Patria, Aversa, Capua. Ma la vera litoranea Napoli-Roma passava per Pozzuoli, Cuma, Lago Patria, l'antica Sinuessa (tra Mondragone e Baia Domizia), Gaeta, Terracina. Chi da Napoli si dirigeva a Roma e voleva passare per il litoraneo flegreo, poteva farlo fino a Lago Patria, e di lì immettersi sull'antica via consolare che portava nell'agro aversano, e poi a Capua. Oppure chi da Roma seguiva la litoranea e poi voleva andare a Capua, all'altezza dell'antica Sinuessa poteva seguire a sinistra direzione Capua, oppure continuare sulla litoranea (la Domiziana) fino a Lago Patria.
- ² La strada di Calabria possedeva, almeno fino alla seconda metà del '700 poste solo per i corrieri.
- ³ Moryson Fines, durante il suo viaggio in Italia alla fine del '500, dice di aver pagato 52 paoli al vetturino "per il cavallo e per il cibo all'animale e per mio vitto personale da Napoli a Roma".
- ⁴ Questa guida rappresentava il 4° volume della Descrizione geografica e politica delle Sicilie del 1792. Venne poi ripubblicata nel 1829 a cura del fratello Luigi, corredata di varie aggiunte e soprattutto aggiornata ai vari cambiamenti che erano accaduti dopo il 1792.
- ⁵ Tutti i grafici allegati sono frutto dell'elaborazione di parte di questo database. Il database completo è consultabile presso l'Autrice e a breve sarà sul sito www.issm.cnr.it.
- ⁶ Il motivo lavorativo più ricorrente era quello di essere al servizio di persone che, a loro volta, venivano nel Regno per altri motivi o di persone che risiedevano nel Regno. Seguivano poi coloro che invece svolgevano affari di commercio, coloro che venivano nel Regno per non meglio specificati lavori, altri ancora per svolgere la loro professione, altri ancora per affari più in generale, e così via. Interessante notare la presenza di artisti teatrali.
- ⁷ America in generale 161, Stati Uniti 5, Cuba 5, Messico 7, Bolivia 1, Guatemala 1, Argentina 2, Colombia 4, Perù 5, Cile 6, Brasile 7.
- ⁸ Tra gli alberghi di lusso si ricorda l'Albergo della Vittoria di Martino Zir nell'attuale Piazza Vittoria proprio di fronte all'entrata della Villa comunale, allora Villa Reale; l'Albergo delle Crocelle di Melga Gottardo e figli sito in Via Chiatamone n. 30; il Grand'Albergo della Villa di Roma a S. Lucia; l'Albergo della Gran Bretagna di Orazio Bonaccorsi sulla Riviera di Chiaia; ecc. ecc. Per coloro, invece che "ama[vano] unire l'economia all'essere ben serviti, ed anche ad alquanto di eleganza" si consigliava l'Albergo di Nuova York sulla strada del Piliero; l'Albergo del Globo a Via Medina; l'Albergo di Francia al largo del Castello, ecc. ecc.
- ⁹ Ad esempio cita solo 24 alberghi, 6 appartamenti mobiliati e 10 case mobiliate, contro i 77 alberghi e le 147 case arredate della guida del 1845.

Riferimenti bibliografici

- Archivio di Stato di Napoli, Collaterale, Provvisori, II serie, busta 31.
- Avallone P. (2006), "Il controllo dei "forestieri" a Napoli tra XVI e XVIII secolo. Prime note", in *Mediterranea*, anno III, n. 6, 169-175.
- Avallone P. (2007) "Viaggiare per terra. Forestieri nel Regno di Napoli tra XVII-XVIII secolo", in D. Strangio e P. Battilani (a cura di), *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Franco Angeli, Milano, 694.
- Avallone P. (2009) "Flussi migratori nel Regno di Napoli nella prima metà dell'800. Il database del 1848", in M.R. Carli, G. Di Cristofaro Longo, I. Fusco (a cura di), *Identità mediterranea ed Europa. Mobilità, migrazioni, relazioni interculturali*, ISSM-CNR, Napoli, 145-176.
- Bullettino delle leggi* (1808), decreto n. 144, Napoli, 385-386.
- Capuano G. (1994) *Viaggiatori britannici a Napoli tra '500 e '600*, Pietro Laveglia Editore, Salerno, 76-77.
- Cenatiempo G. (1862) *Libro degli indirizzi commerciale, scientifico, artistico per l'anno 1862*, dai tipi di Filippo Serafini, Napoli, 103-104.
- Dawes B. (2003) *La Rivoluzione turistica. Thomas Cook e il turismo inglese in Italia nel XIX secolo*, ESI, Napoli.
- Di Vittorio A. (1973) *Gli Austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Giannini Ed., Napoli, vol. II, 377-378.
- Dickens C. (1868) *Pictures from Italy. American notes*, Hurd and Houghton, New York, vol. I, 223.
- Ferrari G. B. (1847) *Nuova Guida di Napoli, dei contorni di Procida, Ischia e Capri*, Tipografia Porcelli, Napoli, 22-25.
- Galanti G.M. (1792) *Nuova guida per Napoli e suoi contorni*, 4° volume della *Descrizione geografica e politica delle Sicilie*, ripubblicata nel 1829 a cura del fratello Luigi, corredata di varie aggiunte e aggiornata ai vari cambiamenti che erano accaduti dopo il 1792. Qui ci siamo avvalsi della ristampa del 1845, 325.
- Galanti G.M. (1794) *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, presso i Soci del Gabinetto Letterario, Napoli. Per il riferimento ci siamo avvalsi della copia a cura di F. Assante e D. Demarco, ESI, Napoli, 1969, vol. II, 66.
- Giannetti A. (1985) "La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di Napoli nel Cinquecento", in *Storia d'Italia*, Annali 8, a cura di C. De Seta, Einaudi Ed., Torino, 264-271.
- Giustiniani L. (1803-1808) *Nuova collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli*, nella Stamperia Simoniana, Napoli, tomo X, 39-41.
- Grosley P. J. (1764) *Nouveaux mémoires ou observations sur l'Italie et sur les Italiens, par deux gentilshommes suédois. Traduit du suédois*, 3 voll., Londra.
- Le Français de Lalande J. J. (1769) *Voyage d'un François en Italie fait dans l'années 1765-1766...*, 8 voll., Venezia-Parigi.
- Lever M. (1996) "Introduzione a D.A.F. Marchese di Sade", *Viaggio in Italia*, Bollati Boringhieri, Torino, 372.
- Manuale del forestiero in Napoli* (1845), presso Borel e Bompard, Napoli, 51, 91-96; 119-125; 145-146.
- Ostuni N. (1993) "Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno in età moderna e contemporanea", in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare. Il Regno di Napoli*, Olschki editore, Firenze, vol. II, 42-45.
- Pellerano B. (1865) *Guide-Almanach de l'étranger pour Naples e ses environs*, B. Pellerano éditeur, Napoli, 316.
- Radogna L. (1982) *Storia della marina mercantile delle due Sicilie (1734-1860)*, Mursia ed., Milano.
- Salvemini R. (2009) "A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno italiano tra '700 e '800", in R. Salvemini (a cura di), *Istituzioni e trasporti marittimi nel Mediterraneo tra Età antica e Crescita Moderna*, ISSM-CNR, Napoli, 259-296.
- Sarnelli P. (1772) *Nuova guida de' forestieri*, Saverio Rossi Libraio, Napoli, 308.
- Varius D. (1772) *Pragmaticae edita decreta interdica regiaeque sanctiones Regni Neapolitani*, Antonio Cervoni stampatore, Napoli, vol. IV, 141-143.
- Wallerstein I. (1978) *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, Il Mulino, Bologna, vol. I, 347.

Referenze immagini

A pag. 73 "la Marinella" di Attilio Pratella. I grafici da pagg. 78 a pag. 83 sono elaborazioni dell'autore.



Gestione dei flussi turistici e sistemi di trasporto innovativi a Perugia

Management of Touristic Flows with Innovative Transport Systems: Perugia Example

Leonardo Naldini*, Margherita Ambrosi**

*Unità Operativa Mobilità
Comune di Perugia
e-mail: l.naldini@comune.perugia.it

** Unità Operativa Mobilità
Comune di Perugia
e-mail: ma.ambrosi@comune.perugia.it

Perugia città verticale

Perugia, fin dalle sue origini etrusche, ha sempre esaltato la sua verticalità, sia orografica che nella sua forma edilizia originaria, che si genera dalla stratificazione di elementi storici successivi, in cui è possibile leggere il passaggio delle epoche etrusche, romane, medievali, e quelle più moderne fino ad oggi come una grande "carotatura" della civiltà umbra dalle origini fino ad oggi.

L'elemento verticale, se nel passato ha rappresentato, allo stesso tempo, la protezione dagli ambienti insalubri, la sicurezza dell'inespugnabilità, la dominazione delle valli, ai giorni d'oggi viene contraddistinto con aggettivazioni piuttosto negative: inaccessibilità, impercorribilità, fatica, esclusione, isolamento. Questo concetto ha avuto la sua massima esplosione nel momento in cui la città, oramai nella più piena civiltà motoristica, ha deciso (saggiamente) che il proprio patrimonio storico ambientale, la propria struttura originale non poteva soccombere in favore della pressione veicolare e dei fenomeni centripeti che portavano all'assalto dell'acropoli da parte di flussi veicolari indistinti. Invero la decisione della salvaguardia del centro storico è stata, fin dai suoi albori, negli anni 70, un tutt'uno con l'approccio del reperimento di strategie alternative per vincere il salto di quota, elemento fondamentale per garantire, al tempo, la protezione e l'accessibilità del centro, la salute ambientale ed il progresso economico, lo sfruttamento turistico e la valorizzazione del patrimonio. Le strategie dell'epoca hanno costituito per anni un approccio innovativo e funzionale: la creazione dei cosiddetti parcheggi a corona, strutture insilate, dalla capacità complessiva di oltre 2000 stalli veicolari, posizionate ai piedi dell'acropoli, ad un'altezza intermedia tra la vallata ed il centro storico, collegate al centro attraverso percorsi pedonali meccanizzati, ovvero dove il salto di quota viene aggredito per mezzo di aiuti motorizzati ad impatto ambientale nullo: scale mobili ed ascensori.

Starting from 70's, the City of Perugia has combined a high level of tourism attractiveness, due to thousands of years old environmental and cultural heritage, with a very innovative and sustainable approach to tackling urban mobility issues.

The idea to create car parks all around the historic centre connected to the acropolis by mechanized routes (escalators and elevators), as the quickest way to get to final destinations in the most attractive areas of the City, has been recently enlarged and still further developed thanks to the realization of the metroline "Minimetro", an innovative with a very low environmental impact mean of transport, that links in only 12 minutes the suburban area of Pian di Massiano, equipped with around 2.800 parking spaces, to the city centre, serving several urban districts with a less than one minute trip frequency.

Minimetro transport system, nowadays a strong urban public transport corridor, suggested to plan and carry out new strategies to manage touristic flows, becoming the main mode of transport to access the city centre, both for small informal groups of tourists and for big organized ones, carried by coach.

The tourist flows management arisen from this transport system is a breakthrough in the implementation of a city management strategy able to combine tourism attractiveness, economic growth, cultural heritage preservation and improvements in the quality of life for citizens.

The use of Minimetro transport system for managing tourist flows offers many social and environmental advantages as a cut of 50% of pollutant emissions and waste of energy; moreover, the Minimetro system is becoming itself a "local monument", boosting the tourism in the city of Perugia and promoting the enhancement and the increase in value of the areas served by the system; more and more, the Minimetro stations are going to turn into "stopping places" of urban cycle and pedestrian paths, increasing the potential of soft mobility in the city.

Future scenarios in urban mobility management, with special reference to tourist coaches that arrive to Perugia, will be characterized by a technology enablement allowing a better monitoring control of focused city areas. The high-tech tools will make it possible to exclude unauthorized road users and to manage exceptions, enabling for the access vehicles that meet all the requirements.

On this point, the Municipality of Perugia, as coordinator of a partnership composed of Italian Local authorities, has been awarded a grant from Elisa III (a programme financed by Presidency of Council of Ministers - Regional Affairs Department), for a submitted project entitled Concerto.

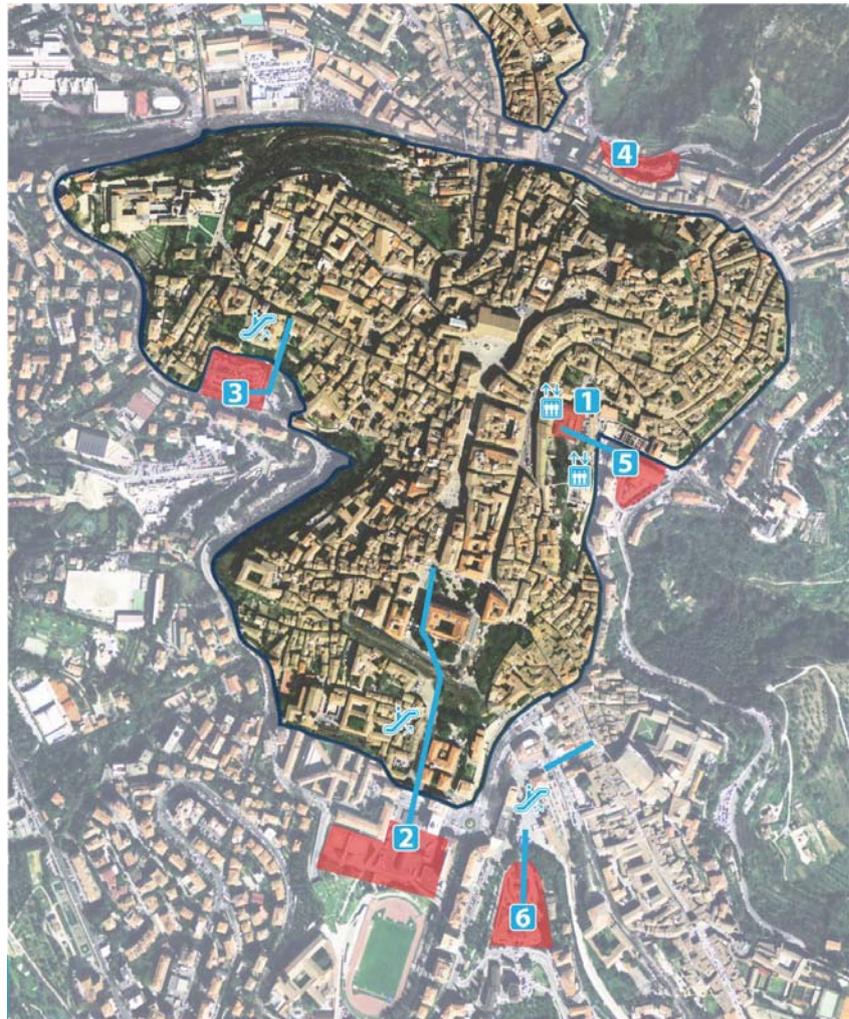
The Concerto project approaches the tourist flows management from a very innovative point of view, introducing concepts as

La città ha quindi sviluppato nel tempo itinerari di ascesa al centro dalle varie direzioni, secondo lo schema del parcheggio di attestazione e la prosecuzione per "l'ultimo miglio" in una modalità pedonale energizzata. Lo schema in figura 2 esemplifica l'approccio utilizzato, che ha caratterizzato Perugia, come si diceva, dagli anni 70 (il primo ascensore verticale in servizio pubblico è del 1973) fino alla fine degli anni 90 (il 1999 si è inaugurato l'ultimo tassello, costituito dal parcheggio di piazzale Europa e dall'itinerario meccanizzato Europa - Bellucci - Cavour).

Elemento fondamentale dell'impalcatura descritta è che gli impianti meccanizzati, oltre a svolgere il loro ruolo di vettore collettivo verso il centro, costituivano al tempo stesso elemento di valorizzazione del patrimonio e oggetto di itinerari turistici. Caso esemplare è costituito dall'impianto di risalita Partigiani - Italia, che attraversa uno degli elementi più controversi e caratteristici di Perugia, la Rocca Paolina, arrivando a determinarne la rinascita sociale e la sua trasformazione in contenitore museale e di eventi, ad oggi attraversato da circa 7 milioni di persone l'anno.

Se si pensa che la stessa Rocca, fortezza urbana voluta da Papa Paolo III, dopo la riconquista della città, ribellatasi alla dominazione della Chiesa, successivamente voltata e trasformata in "fondazione strutturata" della parte di città che sopra di essa era stata edificata, era oramai avulsa dai flussi vitali della città e cadeva in abbandono, si capisce come gli impianti meccanizzati abbiano presto valicato il semplice ruolo di strutture di mobilità per introdurre nuove dinamiche di approccio e di relazione tra l'edificato ed i cittadini. Negli anni 90, tuttavia, comincia ad evidenziarsi che tale tipo di approccio contiene dei limiti intrinseci, dovuti sia ai ritmi di crescita del parco veicolare, oramai troppo sviluppato per trovare nei parcheggi una soluzione completa, sia al fatto che la pressione veicolare si stava trasferendo dall'acropoli ai quartieri immediatamente contigui, determinando una frizione evidente tra i residenti e gli utilizzatori della città, sia di tipo ricorrente (gli studenti, i pendolari, gli utenti degli uffici e delle attività commerciali), sia di tipo occasionale, come i turisti.

E' quindi in questi anni che si comincia a pensare che l'approccio seguito fino ad allora debba compiere un importan-



1	Mercato Coperto	240		$H_{dislivello} = \text{mt.23}$	
2	Piazza Partigiani	510		$H_{dislivello} = \text{mt.50}$	$L_{percorso} = \text{mt.420}$
3	Viale Pellini	315		$H_{dislivello} = \text{mt.41}$	$L_{percorso} = \text{mt.320}$
4	Viale S. Antonio	220			
5	Briglie di Braccio	230		$H_{dislivello} = \text{mt.35}$	
6	Piazzale Europa	620		$H_{dislivello} = \text{mt.32}$	$L_{percorso} = \text{mt.490}$
Totale posti auto		2.135			

Lo "storico" schema di parcheggi a corona e sistemi meccanizzati di risalita attorno al centro storico di Perugia.

te salto di scala, che trasformi l'acropoli nell'intera città compatta, da salvaguardare nella sua complessità, e gli impianti meccanizzati in un sistema ettometrico capace di spostare ingenti quantità di persone (ingenti rispetto alla dimensione di Perugia, quindi sicuramente inferiori ai numeri che caratterizzano, ad esempio, le utenze dei sistemi metropolitani) da un punto di attestazione alla città, ma anche capace di funzionare come arteria di distribuzione urbana, applicando un concetto di "many to many" piuttosto che di collegamento punto-punto.

Attraverso un processo che è durato poco meno di 15 anni è stato quindi pensato, affinato, progettato, finanziato e realizzato il Minimetro, sistema innovativo e pionieristico di trasporto di massa, su sede riservata, applicazione unica dei sistemi di trasporto a fune ad attacco variabile, su binari, in una realtà urbana. Il Minimetro è costituito da un percorso di lunghezza di circa 3 Km, che si snoda dall'area di Pian di Massiano, alla base della collina, luogo a vocazione sportiva, contenente lo Stadio "Curi", il Palasport "Evangelisti", le principali attrezzature sportive della città, ma soprattutto una grande area di parcheggio della capacità complessiva di oltre 2800 stalli, fino al centro storico, caratterizzato da 7 stazioni totali, comprese quelle estremali, e da una fune che scorre ad anello lungo tale percorso, alla quale si agganciano 25 cabine, dalla capacità di 50 persone l'una, raggiungendo una velocità massima di 7 m/s.

Ciascuna cabina, presso le stazioni, si sgancia dalla fune e viene prima frenata, fino al completo stop in stazione per la discesa e l'incarozzamento degli utenti, e quindi riaccelerata fino al riaggancio della fune successivamente alla stazione. L'elemento peculiare del sistema è la capacità di mantenere frequenze di passaggio molto alte, fino a meno di un minuto tra un passaggio ed il successivo presso le stazioni: questo rende il sistema particolarmente adatto all'utenza delle città di media grandezza, in cui non sono fondamentali velocità molto alte, quanto la riduzione dei tempi d'attesa dell'utenza alle fermate. L'impianto ha ufficialmente iniziato il proprio esercizio il 29 Gennaio (San Costanzo, patrono di Perugia) 2008, ed ha oggi 30 mesi di regolare servizio alle spalle.

Perugia città turistica

La città di Perugia è caratterizzata da un ampio centro storico, ricco di emergenze monumentali di importante valore storico-artistico che ne testimoniano il prestigioso passato fin dall'epoca etrusca, romana e medioevale.

La connotazione di città storica ha portato Perugia ad essere un forte attrattore turistico nell'ambito della realtà umbra, con arrivi di turisti e presenze riscontrate in costante aumento nell'ultimo quinquennio, fatta eccezione per un leggero calo registrato nell'ultimo anno, imputabile alla crisi economica in atto. La voce dovuta al turismo rappresenta un'importante componente del sistema economico perugino, non solo per quanto riguarda la ricettività alberghiera ed extralberghiera, ma anche per tutto l'indotto: dalla ristorazione ai bar, dalla vendita cibi agli acquisti di abbigliamento.

Le mete di attrazione turistica sono tutte concentrate all'interno dell'acropoli, che risulta, evidentemente, la destinazione da raggiungere, con differenti modalità, e all'interno della quale si esauriscono gli spostamenti pedonali verso i siti di interesse.

Il problema dell'accessibilità del centro storico, nell'ottica di offrire un'efficace accoglienza al turista, deve essere affrontato sotto molteplici aspetti; diverse sono, infatti, le esigenze dei turisti dimoranti nelle strutture del centro storico, che hanno necessità di poter accedere anche per le operazioni di carico e scarico dei bagagli, rispetto a quelle dei turisti che intendono avvicinarsi all'acropoli con i bus per un turismo più "povero", di durata nel tempo più ridotta e con minore disponibilità finanziaria; vi è inoltre da considerare la significativa percentuale dei turisti non organizzati, la cui esigenza principale è quella di poter collocare l'auto in prossimità del centro storico ed accedere agevolmente ai siti di interesse.

Il Comune di Perugia ha, nel corso degli anni, cercato di superare il problema dell'accessibilità al centro storico con diverse soluzioni, finalizzate da un lato a garantire un facile accesso al centro storico per i turisti, dall'altro a preservare una parte delicata della città, quale il centro storico, dall'impatto negativo dei flussi veicolari.

La creazione di quei parcheggi a corona di cui si è già parlato e dei percorsi meccanizzati di risalita hanno rappresentato un importante volano per i flussi turistici, rappresentando al contempo una innovativa modalità di superamento dei dislivelli per la modalità pedonale in ambito urbano, e una modalità di accesso privilegiata ai percorsi di interesse turistico lungo le vie regali del centro storico.

Per alcune di queste ultime, i nuovi itinerari meccanizzati hanno rappresentato vere e proprie iniezioni di vitalità e di riqualificazione del tessuto economico, progressivamente deteriorato rispetto al passato più lontano: un esempio significativo è costituito dalla "regale" via dei Priori, storico decumano della città romana, che nel tempo era stato soffocato dalla prevalenza di Corso Vannucci, e che, con la realizzazione delle scale mobili Cupa - Pellini - Priori ha trovato nuova linfa vitale, nuovi flussi pedonali ed una nuova caratterizzazione urbanistica residenziale e commerciale.

E' evidente, nell'operato dell'Amministrazione Comunale riguardo i percorsi meccanizzati, infatti, una precisa volontà, di mantenere, nella maggior parte dei casi, la previsione dei nuovi percorsi meccanizzati lungo le vie esistenti della città, esaltando la presenza del tessuto commerciale, ricettivo e della ristorazione presente, senza creare bypass urbani sotterranei o sopraelevati che avrebbero depauperato la città nel suo complesso.

Allo stesso tempo questi itinerari offrono così visuali, scorci, panorami della città che sarebbero stati impossibili con lo sfalsamento dei livelli dei camminamenti; inoltre la presenza di flussi pedonali continui lungo questi itinerari rappresenta, ed in questi ultimi tempi tale necessità si è sempre più accentuata, un fattore importante di percezione di quella sicurezza urbana che molti vanno reclamando.

Questo approccio ha subito un importante salto di scala con l'entrata in funzione del Minimetro, che offre al turista

un punto di vista del tutto singolare nell'avvicinamento al centro storico, fino ad immergersi nella collina dell'acropoli nel tratto ipogeo del percorso, da cui si emerge con una suggestiva ed emozionante vista panoramica sulla Valle Umbra ed Assisi in particolare.

I numeri in gioco

L'offerta ricettiva del territorio perugino, ormai consolidata negli anni, ha una capacità complessiva di oltre 14.000 posti letto, prevalentemente in strutture alberghiere (43%), quasi equivalente all'offerta di quelle di tipo extralberghiere (agriturismi, affittacamere, appartamenti vacanza, a quota 39%); rilevante (18%) la capacità di strutture quali ostelli e B&B.

I dati forniti dall'Osservatorio Regionale sul Turismo mostrano che nel 2009 il comprensorio perugino è stato interessato da quasi 400.000 arrivi e oltre 1.000.000 di presenze, primo valore nella scala delle presenze regionali, superiore anche al comprensorio assisano, pur caratterizzato da elevati flussi legati al turismo religioso.

Analizzando l'andamento dei flussi turistici dell'ultimo quinquennio, si è rilevato un costante aumento sia degli arrivi sia delle presenze a partire dal 2005; rispetto al dato regionale, il comprensorio perugino ha sempre dimostrato il suo forte potere attrattivo, superando nel suo trend di crescita l'andamento medio regionale. La tendenza positiva si è interrotta nel 2009: i flussi turistici registrati nel corso di tale anno hanno messo in evidenza gli effetti negativi causati dal difficile andamento economico mondiale, con un decremento pari a -6.80% rispetto all'anno precedente; tale tendenza negativa sembra, però, essere ribaltata nel primo trimestre 2010, nel quale si è avuta una variazione di +4.8% nelle presenze rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Uno studio condotto sull'impatto economico dei flussi turistici in Umbria, dimostra come la spesa sostenuta per il trasporto rappresenti il 66% della spesa sostenuta per un soggiorno in una località umbra; se nella valutazione economica si fanno convergere anche le spese non direttamente turistiche, ma indotte su molte altre attività, si ricava che la voce dovuta ai parcheggi viene sostenuta dal 20% dei turisti (quarta voce in elenco in ordine decrescente, dopo quelle per ristorazione, bar, cibi e bevande) e quella per trasporti pubblici viene sostenuta dal 15%; in termini economici la spesa per



Il percorso di scale mobili attraverso la Rocca Paolina, occasione di riqualificazione e rinascita sociale di parti del centro storico.

i trasporti pubblici è pari a circa € 17,00 a persona, valore medio in cui incide fortemente la componente straniera dei turisti che ricorre spesso all'uso del taxi. Questi dati dimostrano in maniera eclatante come una buona organizzazione del sistema dei trasporti, a partire dai parcheggi, sia fondamentale anche a supporto della sostenibilità dei flussi turistici. Con gli obiettivi, fra l'altro, di snellire il traffico e facilitare la ricerca del posto auto, nel 2002 il Comune di Perugia si è dotato, all'interno di Sistema Integrato del Traffico Urbano, di 24 pannelli a messaggio variabile, che forniscono agli utenti della strada informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi a pagamento; un'informazione di questo tipo risulta tanto più strategica quanto più la si lega ai flussi turistici che, se accompagnati ed opportunamente indirizzati verso la struttura in quel momento più idonea per la sosta, elimina, o quanto meno riduce ai minimi termini, la componente del traffico parassita di coloro che cercano parcheggio, tanto più in una città non conosciuta.

La volontà di aiutare il turista ad orientarsi all'interno della città si è spinta anche all'interno del centro storico stesso, con l'attuazione di due specifici progetti di segnaletica



Versante sud ovest di Perugia: il nastro rosso delle rotaie del Minimetro che si snoda dal grande parcheggio di scambio fino al centro storico.

turistica: il primo, realizzato nel 2007, accompagna il turista lungo gli itinerari legati alle 5 vie regali dell'acropoli, le cui emergenze architettoniche e monumentali sono individuate, lungo il singolo itinerario, da archetti informativi contenenti una breve descrizione del monumento; il secondo progetto, attuato nel 2008, indirizza il turista verso le due stazioni del Minimetrono a servizio del centro storico, fornendo al contempo un'importante base di orientamento all'interno del centro storico stesso.

Le soluzioni implementate

Come abbiamo visto, il Minimetro rappresenta in fondo l'applicazione dello stesso concetto del sistema "parcheggi di attestamento+impianti meccanizzati", in una scala più ampia ed in un'accezione più "definitiva", andando a coprire, seppure lungo un preciso corridoio, l'intera area urbana compatta. La trattazione del ruolo del Minimetro nel sistema complessivo del trasporto urbano perugino esula dagli obiettivi di questo articolo: basti tuttavia pensare che in previsione dell'ingresso in servizio di tale sistema, l'Amministrazione Comunale ha affrontato un lungo percorso, iniziato nel 2005, di progettazione "partecipata" del Piano Urbano della Mobilità, proprio per andare a definire una nuova rete "multimodale", dove il Minimetro, la rete su gomma, i treni della ferrovia nazionale e quelli della ferrovia regionale FCU, costituissero una nuova unità di rete al posto

dello storico servizio su autobus, che creava sovrapposizioni e concorrenze interne ai vari vettori presenti nel territorio.

Ovviamente la nuova rete tiene conto del corridoio "forte" del trasporto pubblico costituito dal Minimetro ed organizza i servizi in modo tale da costituire, nel settore sud ovest della città, quello coperto dal sistema, un classico modello di adduzione dei servizi secondari al vettore principale, individuando opportuni punti di scambio attrezzati e dotati dei principali servizi ai passeggeri. Addirittura, presso la principale stazione ferroviaria della città, Fontivegge, è stato

costituito un vero e proprio nodo intermodale dove tutte le modalità possibili, treno, autobus, Minimetro ed automobile convergono e ottimizzano tempi e modi dello scambio vettoriale. Ovviamente la creazione di un tale sistema di mobilità urbana non poteva lasciare inalterate le classiche modalità di "conquista" del centro storico da parte dei flussi turistici, basate sostanzialmente sull'utilizzo dell'auto fino alla destinazione finale per i gruppi di piccola entità, con largo utilizzo dei parcheggi a corona di cui si è già parlato, e sull'utilizzo di autobus turistici extraurbani per i gruppi più strutturati. La grande capacità del parcheggio di scambio presso la stazione di partenza, la disponibilità di stalli specializzati per autobus, il ridotto tempo di trasferimento verso il centro storico, sicuramente inferiore a quello impiegato dai mezzi privati per raggiungere l'acropoli, suggerivano in maniera impellente la creazione di una barriera, un impedimento all'arrivo diretto, specialmente dei mezzi più ingombranti come gli autobus, al centro, e l'organizzazione invece di un *check point* presso il parcheggio di Pian di Massiano ed il trasferimento dei turisti sul Minimetro per il raggiungimento della destinazione finale.

Se per un conto la capacità attrattiva autonoma del Minimetro sui primi soggetti (gruppi turistici familiari o comunque limitati ad uno o pochi veicoli) ha garantito fin da subito, anche per l'effetto "novità" svolto dal sistema, una considerevole propensione all'abbandono dell'auto presso il grande parcheggio gratuito di Pian di Massiano (e subito rinominato "Portanova", con un evidente rimando alle stori-

che porte che accoglievano i viaggiatori in arrivo alle mura della città medievale, fino ai primi anni del secolo scorso) per raggiungere l'acropoli con comodità nel nuovo mezzo di trasporto, ben più difficile è stato l'approccio con i flussi turistici su autobus, legati fortemente sia a logiche di spostamenti concatenati, sia a concetti di organizzazione preventiva dei tempi e dei luoghi, e poco predisposti a diversioni modali, spesso complicate anche dalla consistenza numerica dei gruppi stessi, che non possono essere frazionati e ricomposti in luoghi diversi della città.

Per la definizione di un tema così complesso e controverso, dalle mille interrelazioni con diverse fasce economiche e residenziali della città, si è ritenuta opportuna la costituzione di un tavolo di concertazione con le diverse rappresentative sociali. Le tematiche che entravano in gioco nella trattativa con l'Amministrazione erano molteplici, così come molteplici erano gli interessi rappresentati al tavolo.

Da una parte le aziende di trasporto, che vedevano complicarsi (nella loro visione, ovviamente) gli itinerari dei mezzi diretti a Perugia, il mondo della ricezione turistica, che temeva la riduzione dei flussi complessivi e, di conseguenza, dei fatturati annuali, il mondo del commercio al dettaglio e della ristorazione, che si muoveva su dinamiche simili agli albergatori, la realtà degli accompagnatori turistici, divisa tra il reclamare un ruolo di primo piano nell'accoglienza e la prosecuzione di abitudini inveterate di utilizzo di luoghi strategici per la discesa e la risalita dei turisti accompagnati.

Dall'altra parte del tavolo erano presenti sia le associazioni ambientaliste, da sempre impegnate nella lotta contro la presenza ingombrante ed inquinante degli autobus all'interno di una città dalla struttura originale sicuramente non compatibile con mezzi di masse e lunghezze esorbitanti, nonché fortemente impattanti dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, acustico e visivo, sia gli stessi residenti, del centro e delle zone immediatamente confinanti, spesso coinvolti loro malgrado in fenomeni di congestione e di sosta selvaggia di tali mezzi.

Nel mezzo l'Amministrazione Comunale, a sua volta combattuta tra lo spirito di salvaguardia e l'incentivazione all'economia del turismo, in cerca del perfetto equilibrio tra le opposte esigenze.



Le stazioni del Minimetro, disegnate dall'arch. Jean Nouvel; lineari, minimaliste ma tutt'altro che eteree, vera icona della snellezza funzionale del sistema.



Perugia, principale attrattore turistico nell'ambito della realtà umbra, con oltre 1.000.000 di presenze/anno, in costante aumento.

D'altronde il tentativo di ricondurre le dinamiche di "aggressione" turistica alla città a schemi più fruibili collettivamente aveva già caratterizzato la politica degli anni precedenti: nei primi anni 2000 l'accesso alla ZTL era stato vietato a tutti i mezzi con massa complessiva superiore a 75 quintali, comprendendo quindi, la semi totalità degli autobus



La dimensione verticale di Perugia: da elemento di sicurezza e difesa, nel passato, a sinonimo di inaccessibilità.

turistici, ed individuando il bus terminal di Piazza Partigiani (utilizzato dal trasporto pubblico extraurbano in primis e, secondariamente, da alcune linee della rete urbana) come unico punto di salita e discesa dei passeggeri, soggetto ad una tariffa comunque accessibile (la tariffa è variata nel tempo tra i 15 ed i 20 €. per ciascun mezzo), ed immediatamente prospiciente all'itinerario meccanizzato che conduceva (in circa 5 minuti) i passeggeri al centro attraversando la Rocca Paolina. Tal regolamentazione era stata oramai "metabolizzata" dagli operatori e dagli altri soggetti, consapevoli che una totale libertà di movimento dei mezzi turistici non poteva costituire un obiettivo sostenibile, ma sicuramente non poteva essere considerata definitiva perché evidenziava le stesse limitazioni della filosofia più generale dei parcheggi a corona del centro storico: gli autobus di fatto attraversavano gran parte della città, determinando comunque disagi, si affollavano a ridosso del bus terminal, in cerca di possibili soluzioni "gratuite", e l'estrema vicinanza del bus terminal al centro storico costituiva anche una "tentazione" difficile da reprimere di invasione dell'area protetta.

Era chiaro quindi che un ulteriore passo in avanti rispetto a politiche di salvaguardia della città doveva essere intrapreso, contemperando allo stesso tempo le esigenze diverse di cui si diceva: un primo elemento è stato costituito dai primi studi quantitativi sul problema, ovvero il tentativo di dare un inquadramento analitico al numero di autobus annuale con destinazione Perugia, la quantificazione della percentuale di essi per i quali la città era una destinazione intermedia, e la determinazione di stime riguardo la percentuale dei gruppi che utilizzavano i "servizi", in senso lato, della città: ristorazione, musei, guide turistiche, ecc.

I primi numeri, con qualche errore in difetto, mostravano almeno 6600 autobus l'anno in transito a Perugia¹, di cui

solo un quarto con una permanenza superiore al giorno e con programmi tali da chiamare in causa l'offerta cittadina di servizi. La restante maggior parte, invece, mostra flussi con spostamenti concatenati (lungo gli assi est-ovest Perugia – Assisi – Spello o nord – sud Gubbio – Perugia – Todi) con permanenze cittadine basse, mediamente inferiori alla mezza giornata, ed un utilizzo saltuario della città, circoscritto per lo più alla ristorazione. Non si può non citare una percentuale del circa il 15% di utenza tipo "mordi e fuggi", con permanenza media piuttosto bassa (anche inferiore ai 90 minuti) ed un utilizzo scarsissimo o nullo della città.

Tali analisi, comparate anche con le risultanze dell'osservazione diretta dell'area attorno all'acropoli, mostravano in primis un'estrema consistenza del fenomeno del turismo "sommerso", ovvero snodato su logiche del massimo risparmio, che non segue itinerari urbani consigliati o obbligatori, che cerca la sosta gratuita e che non viene registrato dai conteggi ufficiali: un semplice confronto con realtà turistiche non troppo lontane, come le principali città toscane Firenze, Siena e Pisa mostra rapporti di inferiorità ben oltre la credibilità del dato ufficiale: oltre 1 a 5 con Siena e Pisa, addirittura 1 a 6 con Firenze.

Il fatto che tali realtà cittadine utilizzino da molto tempo logiche di accesso turistico controllato e "regimentato" con opportuni controlli fa supporre una realtà del fenomeno dell'abusivismo piuttosto accentuata e stimare in almeno un terzo il fenomeno della sottostima dei dati reali.

Il tavolo tecnico politico si è concluso alla fine del 2008 con un'ipotesi di regolazione, in vigore, che obbliga l'utenza su autobus alla sosta nel parcheggio specializzato di Pian di Massiano, raggiungibile dal raccordo autostradale Perugia – A1 secondo un itinerario obbligato.

La maggior parte del centro abitato, infatti, è regolato da divieto di transito agli autobus, tranne un corridoio che,



Le scale mobili di via dei Priori. Gli itinerari meccanizzati di risalita, importante volano per i flussi turistici, innovativa modalità di superamento dei dislivelli, modalità di accesso privilegiata ai percorsi di interesse turistico lungo le vie regali del centro storico stazioni del Minimetro, disegnate dall'arch. Jean Nouvel; lineari, minimaliste ma tutt'altro che eteree, vera icona della snellezza funzionale del sistema.

dall'uscita del raccordo di Perugia – Madonna Alta conduce al grande parcheggio di scambio di Portanova. Qui gli utenti possono accedere alla stazione del Minimetro, trovando tutti i servizi necessari (bar, ristorazione, locali commerciali, nonché un locale gestito dall'Azienda di Promozione Turistica, dove trovare informazioni, verificare disponibilità alberghiere, pianificare visite museali, ecc.), con un ridottissimo tempo di trasferimento sul Minimetro per il raggiungimento della destinazione finale, che nella stragrande maggioranza dei casi coincide con l'acropoli. Elemento fondamentale dell'accordo scaturito al tavolo di discussione sono state le

deroghe: sostanzialmente il principio ispiratore è stato quello di premiare coloro che utilizzano i servizi della città, riconducibili a due categorie, ricezione turistica e ristorazione, nonché l'operato delle guide turistiche.

Di fatto i gruppi con prenotazioni certificate ad alberghi/ristoranti, o a servizi di accompagnamento turistico da parte di guide autorizzate hanno diritto a mantenere l'arrivo degli autobus al terminal bus di Piazza Partigiani, ai limiti dell'acropoli, esclusivamente per la breve fermata necessaria allo scarico dei passeggeri, per poi effettuare la risalita al check point di Pian di Massiano, dove l'autobus deve attendere il gruppo.



Il Minimetro offre al turista un punto di vista del tutto singolare nell'avvicinamento al centro storico.

L'impatto fisico

La possibilità di trasportare i turisti in accesso alla città di Perugia con l'innovativo sistema Minimetro offre interessanti spunti di valutazione in termini di benefici ambientali ed energetici derivanti dal sistema; in particolare è possibile, attraverso valutazioni quantitative sui flussi turistici dirottati sul sistema Minimetro a seguito della realizzazione del parcheggio di scambio, del parcheggio per i bus turistici e la conseguente regolamentazione degli accessi all'area compatta, valutare i benefici in termini di minori emissioni di CO₂. Il sistema Minimetro, infatti, è costituito da vetture prive di motore che si muovono vincolate ad una fune di acciaio, azionata da un motore alimentato a corrente elettrica: è perciò caratterizzata da un bassissimo impatto ambientale; nel caso di diversione modale dei flussi turistici dalla modalità auto o bus alla modalità Minimetro è possibile quantificare il conseguente taglio di emissioni di CO₂, sapendo che ogni mezzo risparmia un tratto stradale pari a 6.9 km: tale valore è desunto dalla differenza tra la lunghezza media dello spostamento dallo svincolo Perugia S. Faustino sul Raccordo Autostradale ai parcheggi a corona del centro storico, pari a 9.5 km, e la lunghezza del collegamento tra lo svincolo Perugia Madonna Alta sul Raccordo Autostradale ed il parcheggio di scambio/parcheggio bus turistici al terminal Pian di Massiano del sistema Minimetro, pari a 2.6 km. L'analisi sulla diversione modale a favore del sistema Minimetro non interessa la quota di turisti con permanenza superiore al giorno, le cui modalità di accesso al centro storico sono codificate in un sistema di controllo

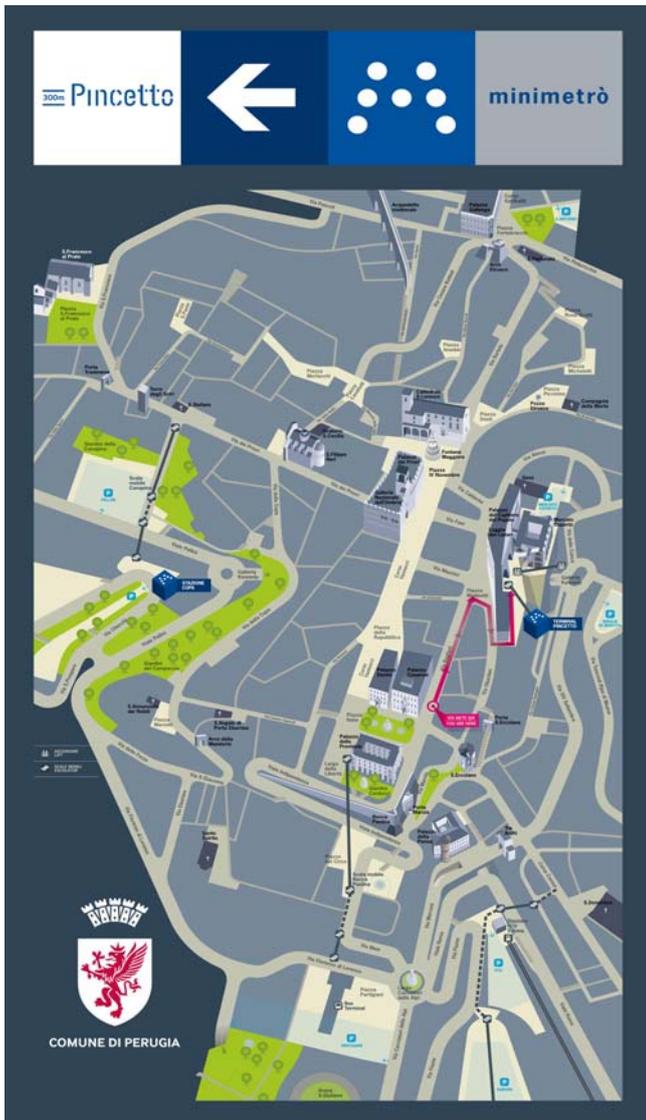
degli accessi che, di fatto, consente il carico/scarico dei passeggeri ai piedi dell'acropoli, alla partenza del percorso meccanizzato di risalita Partigiani - Italia.

La restante componente turistica con permanenza giornaliera in città, percentualmente più rilevante, sviluppa circa 7.500 bus turistici/anno in accesso a Perugia²; tale quota dovrebbe essere interamente riscontrata in sosta nel parcheggio dedicato ai bus turistici, al terminal di Pian di Massiano del Minimetro, dove invece si rileva una quota significativamente più bassa: ciò è certamente dovuto ad un diffuso fenomeno di abusivismo, per il quale, dopo aver effettuato lo scarico dei passeggeri in prossimità del centro storico, si tende

ad effettuare la sosta lunga dei bus al di fuori dell'area dedicata, probabilmente al fine di eludere il pagamento del pur non esoso ticket (6 €. per la prima ora di sosta, 10 €. per le successive, fino ad un massimo di 26 €/giorno).

La quota di circa 3500 bus turistici/anno che effettua regolarmente il carico/scarico dei passeggeri a Pian di Massiano sviluppa un numero di passeggeri/anno pari a 140.000 unità, che producono 280.000 spostamenti sul Minimetro. Tale dato è concentrato nei principali mesi di afflusso turistico a Perugia, identificabili nel periodo marzo-ottobre. Considerando l'emissività media di un bus turistico in termini di CO₂, pari a 822 g/km, il risparmio associato alla riduzione del percorso dei bus turistici nell'area urbana è pari ad oltre 42 tonnellate di CO₂/anno.

Per quanto riguarda i dati relativi agli arrivi dei turisti con auto privata, non esistono valori rilevati che ne quantifichino l'entità; possono essere fatte valutazioni sulla base dello studio "L'impatto economico del Turismo" in Umbria condotto da ISNART, dal quale si ricava una ripartizione degli arrivi turistici pari all'80% in bus e 20% in auto (calcolo ovviamente svolto sul numero dei passeggeri e non sul numero dei veicoli): questo dato consente di stimare il numero di turisti con presenza giornaliera in accesso con la modalità auto attorno a 100.000 unità³. Su questa categoria di turisti la capacità di attrazione del sistema di attestazione a Pian di Massiano e risalita con il Minimetro è circa del 50%⁴. Assumendo un coefficiente di occupazione dell'auto pari a 2.8⁵, si ottiene un flusso veicolare correttamente attestato a Pian di Massiano di circa 18.000 auto/anno; per tale parco veicolare, difficilmente costituito da utilitarie e citycars, si



La segnaletica di indicazione e di orientamento del Minimetro e installata nel centro storico.

può stimare un'emissività media di un'auto del segmento C/D, pari a 150 g/km per il ciclo di omologazione.

Considerato che è ormai appurato che il reale ciclo di utilizzo differisce in termini di consumo da quello di omologazione in maniera diversa da veicolo a veicolo, ma mediamente del 30%, si può ben considerare un'emissività reale risparmiata (siamo tra l'altro nel ciclo urbano, più esigente in termini energetici) pari a 200 g/km; il risparmio di CO₂ ottenuto con l'attestazione delle auto al parcheggio di Portanova, e successivo accesso al centro storico con il sistema Minimetro, è quindi pari a circa 25 tonnellate di CO₂/anno, che portano il risparmio complessivo a circa 77 ton/anno.

E' importante considerare che tale risparmio emissivo è percentualmente consistente rispetto al totale delle emissioni in area urbana che si avrebbe avuto senza alcun tipo di regolamentazione. In quel caso avremmo contato

10.000 autobus l'anno sul percorso dal raccordo autostradale al bus terminal di piazza Partigiani e viceversa (lunghezza percorso 8.7 Km) e 36.000 auto sui vari percorsi dalla Perugia-A1 ai vari parcheggi a corona, con una lunghezza media del percorso A/R di 9,5 Km. Il totale delle emissioni che si ottiene in questa configurazione è quindi $822 \text{ g/Km} \times 10.000 \text{ bus/anno} \times 8,7 \text{ Km} + 200 \text{ g/Km} \times 36.000 \text{ auto/anno} \times 9,5 \text{ Km} = 71,5 \text{ ton/anno} + 68,4 \text{ ton/anno} = 139,9 \text{ ton CO}_2/\text{anno}$; il risparmio emissivo è quindi circa del 55%.

Un breve cenno qualitativo merita l'aspetto legato all'inquinamento acustico, ancorché frutto di considerazioni di carattere generale, non riscontrabili con misure puntuali, ma valutabili come effetto generale sull'area compatta. La struttura urbanistica dell'area compatta di Perugia deriva dalla sua repentina espansione al di fuori della città medioevale avutasi negli anni '60 e '70; la larghezza delle strade costituenti la maglia principale è caratterizzata da misure ridotte (corsie fra i 2.65 m e 2.80 m), da significative pendenze nell'arroccamento all'acropoli e da elevata tortuosità. Queste sfavorevoli caratteristiche geometriche determinano un forte impatto del transito dei bus sia nelle interferenze con il traffico locale sia in termini di rumore, che in alcuni tratti è amplificato dall'effetto canyon dovuto all'incombere degli edifici al limite della sede stradale. E' intuitivo dedurre che l'allontanamento dei bus turistici dall'area compatta, e l'attestazione del tutto periferica al parcheggio di Portanova, comportano significativi benefici in termini di riduzione del rumore, a vantaggio della popolazione residente.

L'impatto immateriale

Ma gli elementi positivi che sono stati iniettati nella realtà perugina dall'introduzione del Minimetro non si esauriscono in numeri asettici, seppure incontrovertibili. Una grande percentuale dell'impatto del sistema è in realtà immateriale, ancorché "tangibile" nell'aria cittadina. In primis deve essere citata il grande effetto monumentale dell'opera, abilmente evidenziato, seppure con interventi architettonici di leggerezza, dal responsabile architettonico del progetto, Jean Nouvel: le grandi travi rosse, vere "arterie urbane" di una città che ricomincia a pulsare; le stazioni, lineari, minimaliste ma tutt'altro che eteree, come icone della snellezza funzionale; il belvedere naturale creato dalla stazione di Pincetto, in cui elementi naturali ed urbani si incastrano l'uno nell'altro per formare il quadro della nuova Umbria. Inoltre l'approccio alla città secondo un itinerario storicamente nuovo, come quello del tracciato del sistema, ha evidenziato una città nuova, perché nuovi erano gli scorci, le visioni, l'impatto sugli occhi dei visitatori di luoghi sempre esistenti, ma mai percepiti come adesso. Tale effetto monumentale è stato incontrovertibilmente confermato dai



I grandi eventi a Perugia (nella foto, Eurochocolate). Minimetro consente di trasportare il gran numero di visitatori, con minimo impatto sulla quotidianità della città.

dati di frequentazione del primo anno di funzionamento, in cui i giorni festivi erano l'occasione per migliaia di persone di poter partecipare alla visita del nuovo simbolo della città, quasi fosse una statua della libertà perugina.

Poi non si possono evitare di citare gli aspetti positivi dal punto di vista urbanistico e della trasformazione delle abitudini di mobilità dei cittadini: il Minimetro è stato senza dubbio una grande occasione di riqualificazione architettonica, ambientale ed estetica in generale di diverse aree della città attraversate e riportate alla vita urbana e sociale dal sistema. Basti pensare alla stessa area di Pian di Massiano, che pure il progetto ha relegato a parcheggio di scambio, ma che ha comunque ereditato una definita personalità ed un disegno tali da aver trasformato una desolata landa di asfalto in un'area urbanizzata e coerente con il proprio obiettivo urbano. vviamente tutto il percorso della linea ha caratterizzato, attraverso specifici interventi di architettura del verde, la propria missione di itinerario ecocompatibile, tanto più evidente quanto più la realtà attorno al tracciato era urbanizzata e cementificata. In ultimo, sempre dal punto di vista urbanistico, è importante citare l'elemento catalizzatore delle stazioni intermedie, veri e propri "hub" (o centri stella) della mobilità di quartiere, che per la prima volta può usare la modalità pedonale anche per gli spostamenti medio lunghi, in un ottica urbana. Da qui l'occasione per revisionare, ac-

centuare o addirittura costruire per la prima volta collegamenti pedonali e ciclabili di adduzione alle stazioni dai quartieri circostanti: questo è un processo in realtà appena iniziato, e che potrà trovare nel tempo una sua continua applicazione e che avrà come conseguenza sia il progressivo aumento del bacino dell'utenza attraibile da ciascuna stazione, sia il progressivo aumento della qualità della vita nei quartieri. Per finire, un breve cenno all'effetto "grandi eventi" portato dal Minimetro: la città di Perugia, nella sua accezione contemporanea, è universalmente riconosciuta come il luogo di alcuni grandi eventi di portata nazionale ed internazionale, come Umbria Jazz ed Eurochocolate, solo per citare le due iniziative numericamente più consistenti. Negli anni passati una parte della città, con esplicito riferimento al centro storico ed ai quartieri immediatamente a ridosso di quest'ultimo, era fortemente assediata durante questi eventi e la vita quotidiana dei residenti in taluni casi poteva trovare elementi di forte compromissione: la sosta selvaggia, il forte incremento dei flussi veicolari, le chiusure al traffico operate dalla Polizia Municipale per regolamentare gli eventi più attrattivi, ecc. Quasi tutte le ultime edizioni di Eurochocolate, infatti, potevano reggere l'urto dei flussi turistici solo attraverso una vera "impermeabilizzazione" della città, operata con tutte le forze dell'ordine a chiudere ogni accesso all'area urbana dai grandi corridoi extraurbani, l'E45

ed il raccordo Perugia-A1, tranne quelli diretti alle grandi aree di parcheggio preparate per l'occasione. In questi 30 mesi di esercizio del sistema è stato osservato che il Minimetro massimizza i propri effetti positivi proprio durante i grandi eventi: non solo un numero grandissimo di visitatori (nell'edizione Eurochocolate 2009 si sono toccati i 36.000 passeggeri/giorno) può raggiungere tranquillamente il centro città seguendo semplici indicazioni direttamente sulla strada, ma il sistema di fatto funziona per la città come un "teletrasporto" nel senso che tutta la parte intermedia della città collinare non avverte minimamente questi flussi e prosegue senza particolari intoppi la sua quotidianità.

Gli sviluppi futuri e conclusioni

Abbiamo visto finora come il sistema Minimetro possa essere utilmente utilizzato come perno dell'accesso turistico a Perugia, introducendo una molteplicità di vantaggi, sia fisico-analitici, che di natura immateriale. Abbiamo visto altresì che l'utilizzo del sistema da parte dei turisti è in netto aumento, anche se una parte della mobilità su autobus sfugge ancora alla logica del check point e tenta di risalire la collina verso l'acropoli in maniera abusiva. Per terminare questa presentazione, è utile lanciare lo sguardo ai potenziali sviluppi futuri dell'organizzazione complessiva dei flussi turistici, con particolare attenzione all'uso della tecnologia ed all'"enforcement" contro gli abusi. Il Comune di Perugia ha recentemente, Aprile 2010, svolto il ruolo di coordinatore per la presentazione al PORE (Programma Opportunità Regioni in Europa) di un progetto condiviso con altri Comuni e Province sull'accessibilità delle città e delle aree sensibili, nell'ambito della terza edizione del Programma Elisa; il progetto, denominato "Concerto", è stato utilmente ammesso a finanziamento.

In tale progetto si delinea per la prima volta un'ipotesi di iniezione di tecnologia per la razionalizzazione ed il controllo dei flussi turistici su autobus, basata su tre concetti chiave:

- l'accreditamento, ovvero l'utilizzo di un sistema aperto che consenta a tutti la possibilità di accedere, purché si garantisca il possesso dei requisiti richiesti;
- l'utilizzo della tecnologia come supporto per la verifica del rispetto delle scelte politiche;
- il controllo come opportunità di fornitura di servizi, ovvero l'utilizzo di strumenti di verifica della regolamentazione che possono essere sia condivisi a livello nazionale o internazionale, sia utilizzati anche per somministrare altri servizi, per la ricettività (verifica della disponibilità negli alberghi), per le informazioni turistiche (di tipo georeferenziato, ovvero relative alle parti di città che si stanno attraversando), sul traffico, ecc.

Calando questi concetti sulla realtà che abbiamo visto finora si delinea un futuro (quanto prossimo esula dalle competenze tecniche ed appartiene alla sfera politica) in cui l'accesso alla città per gli autobus turistici sarà possibile solo avendo a bordo

strumenti (trasmettitori GPS) che permettano di verificare come ci si muove e quanto si permane nell'area sensibile, in conformità alle regolamentazioni che nel tempo si succederanno. Questo significa che fondamentalmente la tecnologia rappresenta l'elemento che può garantire l'applicazione di regole ed eccezioni, lasciando la politica libera di trovare il miglior compromesso tra accessibilità e salvaguardia; a Perugia il Minimetro può essere l'elemento chiave per la minimizzazione delle eccezioni e la massimizzazione del rispetto non solo dell'acropoli, ma della città tutta.

Note

- ¹ Dati che provengono da APM SpA, locale gestore del trasporto urbano ed extraurbano, nonché del Terminal Bus di piazza Partigiani.
- ² Il dato deriva dall'integrazione ai flussi documentati della stima degli arrivi "sommersi", pari ad un terzo del totale, rispetto ai flussi registrati a piazza Partigiani, pari a 6.600; sia ha quindi che gli arrivi complessivi assommano a circa 10.000 autobus/anno, di cui un quarto rientra, per quanto descritto, tra i soggetti autorizzati al transito fino al Bus Terminal.
- ³ Il calcolo deriva dall'assunzione di un numero medio di passeggeri a bordo degli autobus turistici pari a 40 unità: i 400.000 passeggeri/anno su bus rappresentano l'80%, il 20% su auto corrisponde a circa 100.000 unità.
- ⁴ Dato risultante da valori molto prossimi all'80% per quanto attiene i flussi stranieri e di poco superiori al 35% per il turismo nazionale, che pesa per il 75% delle presenze - dati forniti da SIPA SpA, locale gestore della sosta, sulla base delle elaborazioni delle presenze presso i parcheggi a corona prima e dopo l'avvio dell'esercizio Minimetro.
- ⁵ Il dato è ben diverso, per i flussi turistici, da quello derivante dalla mobilità urbana, in cui, per Perugia, il dato medio è di 1,17 pax/auto.

Riferimenti bibliografici

Comune di Perugia (1985) "Mobilità e relative infrastrutture - vol. 2 - parcheggi, scale mobili e ascensori, viabilità".

Comune di Perugia - Servizi tecnologici ed energetici (1998) "Percorsi pedonali meccanizzati: dati tecnici e di esercizio".

DEFRA (2007) "Passenger transport emissions factors: Methodology paper", www.defra.gov.uk/environment/business/envrp/pdf/passenger-transport.pdf.

F.M. Ciuffini, M. Goretti, L. Naldini (2008) "Sostenibilità ambientale ed energetica del Minimetro di Perugia", Atti 8° Congresso Nazionale CIRIAF.

Regione Umbria Osservatorio Regionale sul Turismo (2005-2009) "Movimento turistico rilevato in Umbria".

Regione Umbria Osservatorio Regionale sul Turismo (2009) "Rapporto annuale".

Regione Umbria Osservatorio Regionale sul Turismo (2008) "L'impatto economico del Turismo" a cura di ISNART Istituto Nazionale Ricerche Turistiche.

"Dalla ricostruzione al futuro: architetture e infrastrutture in Umbria" (2007) ,Casabella n. 9.

"Minimetro: la scommessa del trasporto pubblico alternativo" (2008), Mobility Lab n. 20.



La città dal filo: il trasporto a fune per la mobilità urbana

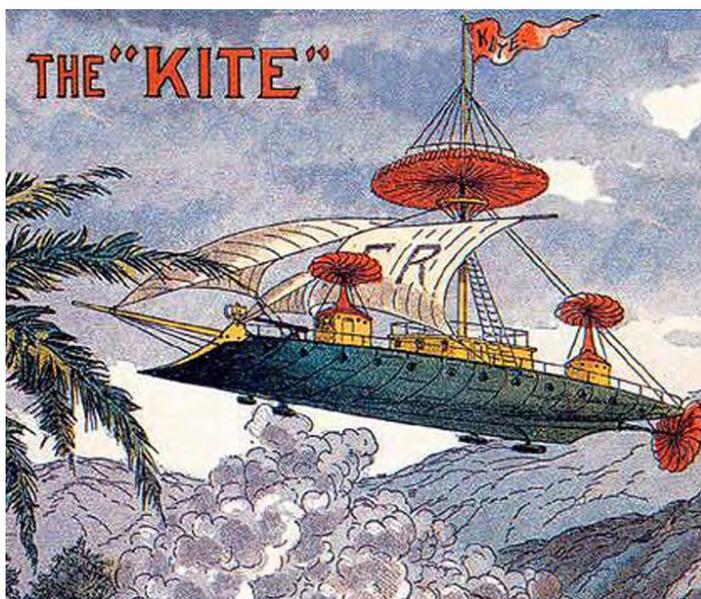
The City from the Wire: the Aerial Cable Transport for the Urban Mobility

Romano Fistola

Università degli Sannio
Dipartimento di Ingegneria
e-mail: rfistola@unisannio.it

Una visione romantica dello spostamento urbano

La possibilità di derogare alle leggi gravitazionali sorvolando la città, galleggiando negli spazi fra gli edifici ed approdando a stazioni di sosta poste a centinaia di metri di altezza (caratterizzate da ardite architetture avveniristiche), ha sempre rappresentato una delle componenti più suggestive delle visioni fantascientifiche della città. Volare sulla città o adottare sistemi di trasporto in quota, che consentissero una libera e suggestiva mobilità "sospesa", sono azioni che caratterizzano lo spostamento dei protagonisti di molti romanzi fantastici ottocenteschi i cui autori si sono frequentemente esercitati nella previsione degli assetti urbani del futuro; si pensi a riguardo alle prefigurazioni di Giulio Verne che prevede in città (Parigi), oltre allo spostamento aereo, l'uso della rete Internet, dell'aria condiziona-



Una delle macchine volanti immaginate da Jules Verne.

The urban transfer oriented climbing slopes, jumps and singularities of altitude topography found within cities, particularly those hills, is of considerable interest in the analysis of the relationship between mobility and urban land management in covering a considerable range of physical/functional factors can produce impacts and externalities which, if well-managed, can trigger processes reliever, sustainable development and promoting tourism inside the city. The article starts from the consideration of urban transport by ropeways as a viable, effective alternative to the collective transfer among different areas of the city, particularly in those cities which are characterized by unique morphological or hydrographic territory of which lend themselves to be 'dated' by mobility systems at high altitude. These features, in many international urban context, also contribute to enhance the amenity and the urban appeal.

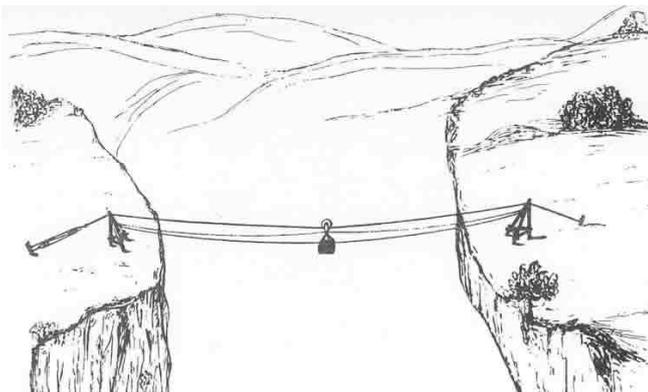
The paper seeks to emphasize how the ropeways can becomes efficient urban transport system between locations in the city, often placed at different heights and for which there is a less accessibility by ground, and at the same time, a fascinating way of tourist mobility that allow people to observe the city from above (moving on it), in a sort of dynamic view.

This interesting functional convergence has been often highlighted in the studies conducted on this mode of transportation which in the past was considered one of the real possibilities for urban moving. Many cities are characterized by this type of mobility and within which existing systems of lifts, oblique connection between parts of the city secured by urban systems, lifts, cable cars, escalators, moving walkways, etc. .

A focus it is also provided in relation to the ropeways, currently operating in many cities around the world, highlighting the effectiveness of mobility solutions at high altitude, although not necessarily intended for the slope, taken in metropolitan contexts outside of Europe since the '70 year.

Furthermore a specific attention it is payed to the plants currently disused in Turin and in Naples with a special regard to the possible recovery prospects in a new urban mobility system.

For the city of Naples it is presented also a new project for a rope way between the two famous museums: the Archeological, which is located inside the inner city, and the Capodimonte one which is at top of the hill of Capodimonte inside the well known area of the royal palace. Finally some new projects are presented regarding the cities of Rome and Milan. For the two biggest Italian cities, there are two ropeways designed that will, in the case of Milan, to link urban areas along a path that includes interchanges and stations in major urban hubs, starting from the airport; in the case of Rome the "link" will cross the river Tevere in order to connect two large districts of the city: the EUR and Magliana, historically splitted by the barrier river.



Funivia costruita dagli spagnoli intorno al 1550 sul confine fra Colombia e Venezuela per il trasporto passeggeri.

ta, il trasporto a levitazione magnetica, etc.. Obiettivo di questo contributo è riportare all'attenzione di tecnici, decisori ed utenti urbani, il trasporto sospeso a mezzo funi (funivie) come una possibile, efficace alternativa per lo spostamento collettivo fra ambiti diversi della città; tale considerazione va formulata in particolare per quelle città caratterizzate da suoli collinari, pendenze o da singolarità geomorfologiche e/o idrografiche del territorio che si prestano ad essere superate da sistemi di mobilità in quota. Tali infrastrutture, in molte città internazionali, contribuiscono ad incrementarne l'amenità e, come in alcuni casi italiani, il fascino urbano.

La storia degli "impianti a fune" inizia con l'esigenza umana di superare le asperità orografiche. L'utilizzo di corde vegetali e/o animali per superare dirupi e precipizi è antichissimo e si ritiene che già in Mesopotamia ed in Egitto se ne facesse specifico uso in tal senso. Successivamente, in epoca romana, pare si siano sviluppati sistemi a carrucole principalmente utilizzati per lo spostamento di terra e materiali vari.

Nel Rinascimento molte macchine da costruzione prevedevano la trazione a fune di cesti contenenti i blocchi edilizi ed intorno alla metà del '500 è possibile collocare la realizzazione di impianti a fune per il trasporto di persone. L'evoluzione di tali impianti fu per molto tempo proporzionalmente connessa alla capacità tensionale delle funi portanti. Solo nel 1800 si produssero funi in acciaio trafilato in grado di sostenere elevate tensioni e conseguentemente capaci di sostenere consistenti pesi.

Lo sviluppo tecnologico fu sospinto anche dalla necessità di poter disporre, nei siti minerari, di teleferiche in grado di movimentare ingenti quantità di materiale estratto attraverso il trasporto in opportuni carrelli per i quali fu ideato il sistema di

"ammorsamento automatico". L'800 fu un secolo di grandi avanzamenti ma le prime realizzazioni di funivie moderne per il trasporto passeggeri vanno collocate agli inizi del '900. In Italia la prima funivia che collegava Lana a S. Vigilio, in Alto Adige, fu realizzata nel 1912 dalla ditta Cerretti e Tanfani e prevedeva una cabina in grado di contenere 16 passeggeri e di spostarsi alla velocità di 2,5 m/s. Come spesso accade le necessità belliche spinsero a realizzazioni, anche in questo campo, sempre più moderne ed efficienti; ma con la fine della seconda guerra mondiale sarà una nuova esigenza, quella turistica ed in particolare sciistica, a trainare la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel campo funiviario. Già nel secondo dopoguerra si pensa alle funivie come efficace mezzo di spostamento anche all'interno delle città in particolare di quelle connotate da suoli di natura collinare o montuosa. Lo spostamento funiviario diviene quindi efficace sistema di trasporto urbano fra luoghi della città (spesso posti a quote diverse e per i quali sussiste una minore accessibilità per via terrestre), ed al contempo affascinante mezzo per la mobilità turistica che trova, nella possibilità di osservare la città dall'alto (muovendosi su di essa), una delle



La funivia Montserrat - S. Jeronimo in Spagna, una delle prime costruite al mondo (1929).



Napoli: funicolare di Chiaia (a sinistra), Montesanto (al centro) e Centrale (a destra).

attrattive di maggiore interesse. Tale interessante convergenza funzionale è stata più volte messa in evidenza negli studi svolti su questa modalità trasportistica che nell'immediato passato è stata considerata una delle reali alternative per lo spostamento urbano. Traslando la considerazione su un piano scientifico, e richiamando la logica sistemica per l'interpretazione della città, è possibile affermare che nella specifica contingenza la funzione mobilità, può riferirsi simultaneamente sia al sotto-sistema funzionale, composto dalle funzioni allocate nello spazio e funzioni che si muovono attraverso lo spazio (mobilità), sia al sotto-sistema psicoperceptivo in quanto l'individuo è in grado di effettuare una percezione dinamica della città esperita da un particolare punto di osservazione. Nell'immediato seguito si approfondirà la riflessione con specifico riferimento agli impianti a fune realizzati in ambito urbano che potrebbero rappresentare ancora oggi una validissima alternativa per la mobilità sostenibile all'interno della città.

Le funivie urbane

Molte città e metropoli stanno oggi riconsiderando la possibilità di creare connessioni per il trasporto pubblico locale, utilizzando lo spostamento funiviario. Il trasporto a fune prevede anche altri sistemi di spostamento in particolare le funicolari che consentono il superamento di consistenti dislivelli in ambito urbano. Diversamente dalle funivie le funicolari non prevedono uno spostamento "sospeso" ma terrestre ed i vagoni si muovono su binari che superano la pendenza mediante una forza traente esercitata da un cavo a "traino e rilascio", che tira il vagoni di valle e contemporaneamente rilascia il vagoni di monte. Napoli è sicuramente la città italiana più nota per il trasporto attraverso le funicolari. Attualmente ne sono in funzione quattro che consentono di raggiungere dalla città antica, dall'area di Chiaia e da Mergellina, i siti collinari del Vomero e di Posillipo. Impianti di funicolari sono attivi in molte altre città "oblique" italiane quali: Genova, Bergamo, Biella, Como, Trieste, Livorno (alimentata ad energia solare), etc..

Ve ne sono molte altre nel mondo in particolare in quei paesi, come quelli dell'America Latina, nei quali le città sono spesso costruite su rilievi e territori collinari. Un esempio è il Cile che possiede 15 impianti funicolari dei quali probabilmente il più noto è quello di Valparaiso, immortalato anche nel film "I diari della motocicletta" di Walter Selles.

Le funicolari rappresentano anche gli storici impianti che consentivano la risalita delle pendici di rilievi montuosi e vulcanici come nel caso della funicolare del Vesuvio, inaugurata nel 1880 e distrutta dall'ultima grande eruzione del 1944 e per la quale più volte si è pensato ad un ripristino attraverso la riprogettazione dell'impianto.

Anche per la città di Napoli, di cui si parlerà segnatamente nel seguito, esistono recenti progetti di nuovi impianti per lo spostamento a fune, ma al momento non si registrano azioni concrete verso l'effettiva realizzazione.

Gli impianti a fune urbani: funivie e funicolari, hanno avuto un periodo di particolare fioritura intorno ai primi decenni del '900. La specifica modalità di trasporto rappresentava la scelta privilegiata per tutte quelle città nelle quali l'accessibilità diffusa era condizionata alla possibilità di superare consistenti salti di quota all'interno del tessuto urbano. Come



Ascensore: "Espiritu Santo" a Valparaiso, costruito nel 1911, consente il collegamento fra la parte alta e la parte bassa della città cilena.

detto molti sono gli esempi anche se con il passar del tempo tale modalità di trasporto pubblico, soprattutto a causa delle esigenze di sicurezza nello spostamento, è stata superata da altri impianti di risalita in sede propria.

Da un punto di vista tecnico è possibile distinguere due diverse tipologie di funivie urbane:

gli impianti *"down-up"*, che consentono di superare dislivelli, pendenze e salti di quota all'interno della città e fra i quali vanno considerati anche le funicolari;

I *"link"* che rappresentano connessioni urbane a fune sospese, sviluppate prevalentemente in orizzontale e che raggiungono punti di stazione posti alla stessa quota ed in generale realizzati per superare specifiche "barriere" o interruzioni urbane e bypassare fiumi, raggiungere isole poste all'interno del territorio o del tessuto della città, superare

un'area di incontro ove il binario si raddoppia per consentire l'afficamento del vagone in ascesa con quello in discesa.

Funifor: realizzato da due cabine sospese ciascuna con carrello piatto a quattro funi.

Cabinovie: possono essere monofune, bifune o trifune e sono impianti sufficientemente stabili al vento e per questo scelti, anche nel passato, per le realizzazioni urbane. Prevedono l'ammorsamento automatico alla fune traente per lo spostamento in quota.

Funitel: è un impianto di estrema stabilità grazie al doppio sistema di funi portanti collocate a più di 3 metri l'una dall'altra. Tale distanza consente a due carrelli verticali di ammorsarsi saldamente al sistema di trazione e di resistere a sollecitazioni del vento superiori ai 100 Km/h.

Attualmente il principale ostacolo alla realizzazione di funivie urbane è da rinvenirsi nelle esigenze di sicurezza che tale impianto richiede. Per poter infatti realizzare un percorso funiviario in città occorre un'opportuna area di rispetto al suolo che deve essere libera da costruzioni, impianti, manufatti o presenza umana. Risulta pertanto difficile ritrovare tali corridoi ineditati all'interno degli attuali contesti urbani ove il tessuto è caratterizzato da una considerevole densità edilizia.

Una possibile soluzione potrebbe giungere dall'avanzamento tecnologico che potrebbe consentire la realizzazione di impianti di sicurezza in grado di prevenire o bloccare tempestivamente eventi disastrosi. Le norme europee per la sicurezza degli impianti a fune sono la EN 1709 e la EN 12397. Va comunque segnalato che analoghe considerazioni, di esigenza di sicurezza, potrebbe essere formulata per i corridoi di decollo e di atterraggio degli aereomobili in prossimità degli aeroporti urbani, oramai assediati dall'edificazione.



Stazione intermedia della cabinovia urbana "2S" di Singapore che collega il Mont Faber all'isola di Sentosa.

infrastrutture di mobilità che ostacolano collegamenti diretti, etc.. La tipologia dell'impianto funiviario può inoltre variare a seconda del tipo di trazione, caratteristiche delle funi, specifiche del carrello e così via.

In generale è possibile distinguere 5 tipologie di impianti funiviari.

Aerial Tramway (funivia): impianto classico composto da cabina (una o più) sospesa tramite un braccio verticale e collegata alle due funi portanti tramite un carrello a carrucole e movimentato grazie ad una fune traente.

Questo impianto presenta qualche problema nell'utilizzo urbano soprattutto a causa della relativa stabilità della cabina di trasporto.

Funicolare: impianto composto da due convogli su binari al suolo movimentati in percorrenza "va e vieni" da una fune traente. Di solito si realizza un unico binario di tratta con

Le funivie come icone urbane

Pare interessante, a questo punto, descrivere alcune note realizzazioni presenti in contesti urbani del nuovo e del vecchio continente che sono diventate parte del patrimonio iconico delle città. In Europa, come detto, esistono numerosi impianti a fune all'interno delle città collinari e risulterebbe difficile citarli tutti. Vi sono poi dei casi, fra i quali Barcellona, Napoli, Siviglia, Torino, etc., in cui la funivia urbana è stata realizzata in occasione di expo sia allo scopo di rappresentare una delle attrazioni delle esposizioni internazionali sia per consentire una visione dall'alto dell'intero insediamento espositivo.

Nell'immediato seguito si descriverà tale relazione fra spostamento a fune e città con specifico riferimento al caso di Napoli e si analizzeranno le ragioni dell'abbandono o, come



La "rottamazione" dell'impianto di telecabine realizzato in occasione dell'Expo del 1992 a Siviglia.

nel caso di Siviglia, della dismissione di impianti che potevano ancora svolgere con efficienza il proprio ruolo.

La storia che ha contraddistinto il Roosevelt Island Aerial Tram è totalmente opposta a quelle appena citate.

IL RIAT è sicuramente uno degli impianti a fune urbani che ha maggiormente contribuito alla costruzione dell'immagine metropolitana di New York. L'impianto funiviario, realizzato nel 1976, doveva temporaneamente consentire ai pendolari residenti sulla Roosevelt Island di raggiungere Manhattan, superando l'East River, in attesa della realizzazione ed aper-

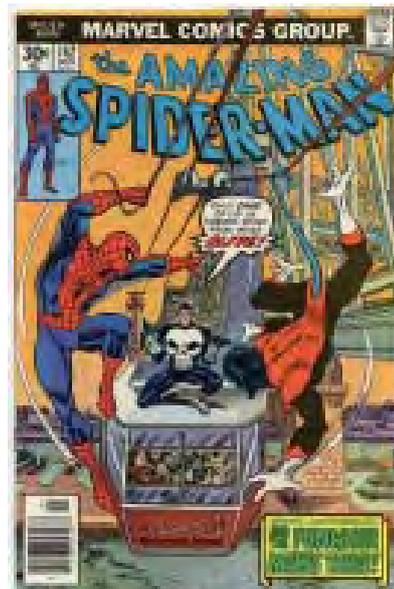


Il Roosevelt Island Aerial Tram collega la Roosevelt Island a Manhattan con un totale di 115 corse giornaliere ed offre una vista unica della città di New York.

tura della stazione della metropolitana. Il RIAT ha resistito al tempo ed alla presenza di altre possibilità di spostamento sulla medesima tratta è rappresenta oggi un "link", fra la Roosevelt Island e Manhattan, simbolo della mobilità newyorkese.

Il tracciato si sviluppa per una lunghezza di circa un chilometro e raggiunge un'altezza massima di 80 metri, con spostamenti ad una velocità media di circa 20 Km/h. Ciascuna navetta è in grado di trasportare fino a 125 passeggeri dei quali solo 10 trovano posto a sedere; in un giorno il RIAT effettua un totale di 115 corse e dalla sua realizzazione ad oggi ha consentito lo spostamento ad oltre 26 milioni di persone. La distanza fra l'isola e New York viene coperta in circa 5 minuti e la cabina, nel segmento finale del tracciato, sorvola le strade urbane e gli edifici della second Avenue di Manhattan. Questo famoso impianto a fune consente uno sguardo unico su New York e rappresenta una dei sistemi di mobilità turistica più noto al mondo. L'immagine del RIAT è stata spesso utilizzata nell'associazione iconografica alla città di New York.

L'inconfondibile navetta allungata che sorvola la città, incuneandosi fra i grattacieli, compare in numerosi film fra i quali, forse il più noto, è "King Kong". Anche alcuni noti eroi dei fumetti americani, quali Spiderman, hanno ingaggiato scontri mortali con agguerriti nemici, sul tetto delle cabine del RIAT, rischiando rovinose cadute nelle strade della città. Anche James Bond nel film: "Moonraker" combatteva all'interno ed all'esterno di una cabina di funivia urbana; in quel caso si



trattava della Pao de Acucar a Rio de Janeiro. La città europea che viene ricordata in particolare per il suo sistema di trasporto multimodale, che include anche funicolare e funivia urbana, è Barcellona. Nella capitale catalana è possibile cogliere la trama del tessuto urbano risalendo, dal versante meridionale della città, le pendici del Mont Juic (215 metri di altezza). Per spostarsi lungo tale direttrice è necessario prendere prima la funicolare all'Avinguda del Paral·lel e poi la cabinovia del Mont Juic: "El Teleferico".

La funivia urbana, fiore all'occhiello dell'Esposizione Internazionale del 1992, è stata costruita nel 1970 e ristrutturata nel 2007 su progetto dell'architetto Joan Forgas. Attualmente prevede un parco di 55 cabine, dotate di facility per



Le nuove cabine del Telefèric de Mont Juic a Barcellona ristrutturato nel 2007 e che consente il raggiungimento dell'area collinare dal porto della città catalana.

idisabili e ridisegnate con ampie superfici vetrate per favorire la vista della città dall'alto; le cabine corrono su un percorso di 752 metri dalla stazione di valle alla nuova stazione di monte avanzata rispetto al vecchio tracciato, per mitigarne l'impatto all'interno del parco del Castello. Ciascuna cabina è in grado di coprire il tragitto in circa 4,5 minuti muovendosi ad una velocità di 5 m/s.

La funivia del Mont Juic è in grado di superare un dislivello di circa 85 mt. movimentando le cabine lungo la fune a trazione distesa su 12 piloni che consentono lo spostamento ad un'altezza massima di 24 mt.. Da qualche anno lo spostamento a fune è adottato anche in contesti urbani dei PVS come nel caso della funivia della città di Constantine in Algeria.

L'impianto a fune, unico di questo tipo in Africa, è stato inaugurato nel 2008, ed è composto di 33 cabine a uovo in grado di trasportare 15 passeggeri ciascuna e di coprire la distanza di circa un chilometro e mezzo in meno di 10 minuti sorvolando la profonda gola di Sidi M'cid.

In totale la funivia è in grado di trasportare circa 500 passeggeri all'ora rappresentando un valido supporto per il trasporto pubblico locale in generale esperito attraverso linee di bus urbani.

Torino e Napoli: ritorno al futuro

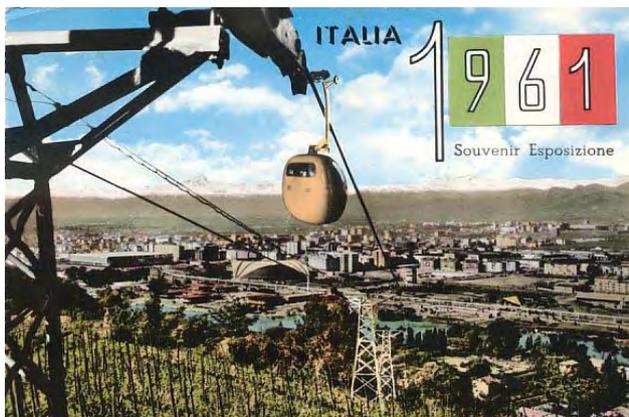
Come già sottolineato gli impianti funiviari urbani sono stati spesso realizzati in occasioni di esposizioni internazionali per rispondere ad una triplice esigenza: creare un'infrastruttura simbolica per l'expo che divenisse una vera e propria attrazione, consentire la percezione totale dall'alto dell'intero insediamento espositivo, promuovere una tipologia di mobilità originale e, in qualche modo, vicina alle visioni della città futuristica.

Molti sono gli esempi di funivie urbane installate in occasione degli expo e tuttora presenti in numerose città quali: Barcellona, Lisbona, etc.; qualche volta, come nel già richiamato caso di Siviglia, anche impianti con pochi anni di esercizio ed in piena efficienza vengono dismessi a causa di problemi di gestione, considerando che, in generale, risultano di proprietà di enti privati. Anche in Italia il fenomeno della dismissione ed a volte, quello dell'abbandono, ha caratterizzato alcune funivie urbane che erano

entrate a far parte dell'immagine della città e rappresentavano anche una apprezzata modalità di trasporto e di connessione fra aree urbane.

Il caso di Torino e Napoli, città spesso accomunate da vicende legate all'innovazione urbana, è di particolare interesse in quanto entrambi gli impianti funiviari vennero insediati in occasioni di esposizioni internazionali: la "Mostra d'Oltremare" a Napoli e l'esposizione internazionale: "Italia 61" a Torino.

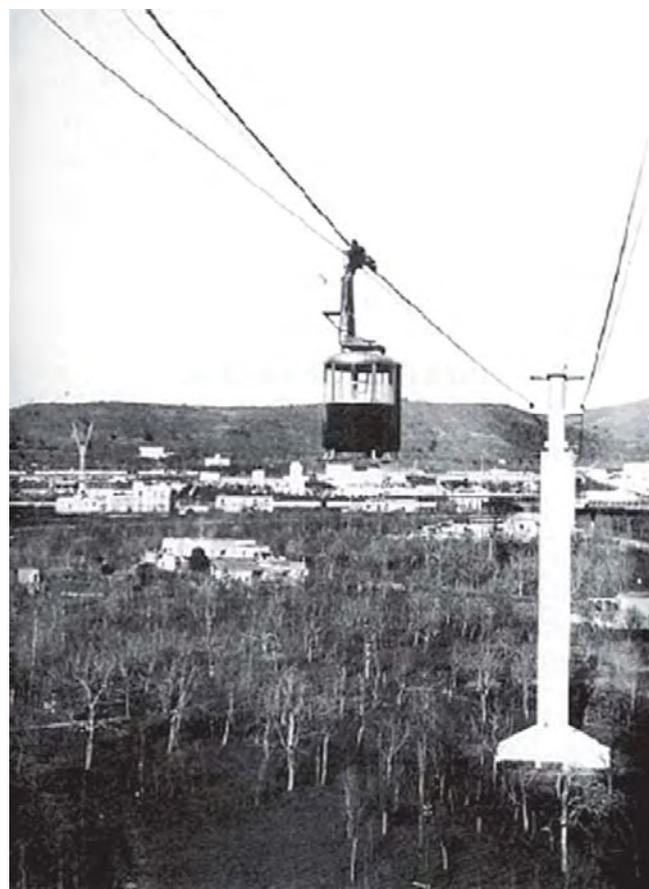
Soffermandosi ad analizzare prima il caso del capoluogo piemontese si dirà che l'impianto a fune, costituito da un'ovovia, collegava l'area collinare di Cavoretto (Parco Europa), con la zona dell'esposizione, in un'area a sud dell'attuale centro urbano, ottenuta attraverso un'operazione di



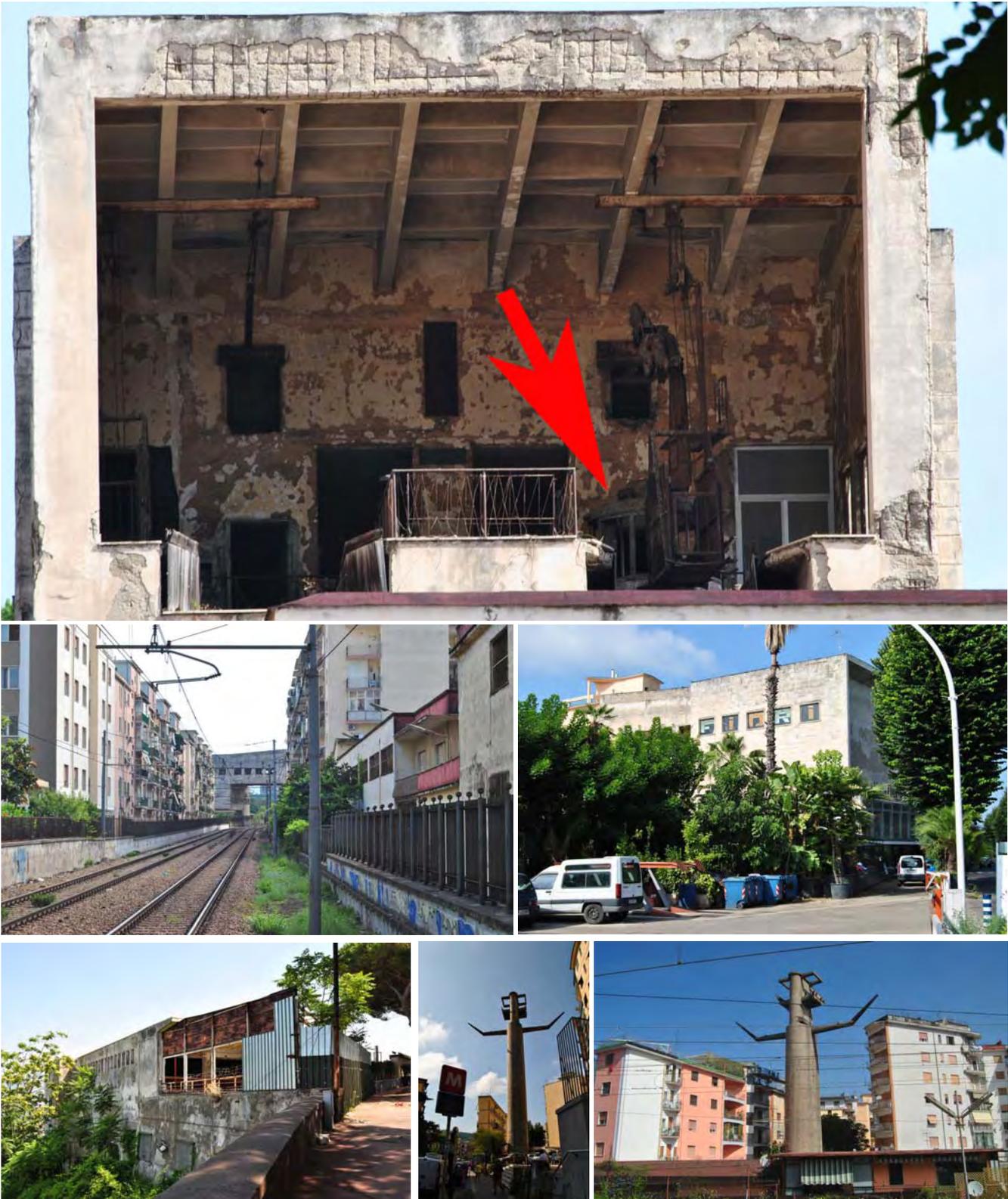
Il francobollo celebrativo dell'Esposizione Internazionale di Torino "Italia '61" con l'ovovia simbolo dell'evento.

bonifica delle rive del Po e che aveva consentito la realizzazione di un nuovo quartiere celebrativo del primo centenario dell'unità d'Italia. La linea dell'ovovia era costituita dalle due stazioni, una di valle ed una collinare, fra le quali, sospese ad un cavo a circa 10 metri di altezza, correvano sessantuno cabine vivacemente attintate in grado di trasportare circa 700 passeggeri all'ora. Della grande esposizione faceva parte anche un'altro sistema di trasporto avanzato: "la monorotaia Alweg", vera icona avveniristica dell'esposizione che, dopo alterne vicende venne definitivamente, dismessa alla fine degli anni settanta. Attualmente a Torino vi sono proposte per recuperare l'impianto funiviario ripristinando le stazioni di Cavoretto e del Valentino anche per richiamare, a 150 anni dall'Unità d'Italia, il senso dell'esposizione del 61 che tentava di proporre una nuova modernità per il Paese anche espressione di un secolo di unità del suo popolo. Anche nel caso di Napoli l'impianto funiviario che connetteva l'area collinare di Posillipo al quartiere di Fuorigrotta venne realizzato in occasione dell'inaugurazione della "Mostra d'Oltremare". La grande esposizione internazionale dal titolo originario di: "Mostra Triennale delle Terre Italiane d'Oltremare", raccoglieva i prodotti dell'attività e dell'arte delle colonie italiane dell'Africa del nord e del mediterraneo. Il vasto quartiere fieristico, che dette luogo ad un consistente mutamento nell'assetto urbanistico dell'area occidentale di Napoli, venne realizzato come insediamento gemello dell'EUR di Roma e fu inaugurato dal Re Vittorio Emanuele il 9 maggio del 1940. L'ubicazione del nuovo quartiere espositivo, celebrativo dell'attività coloniale italiana, richiese l'adeguamento dei sistemi di trasporto verso la zona ovest della città che era rimasta disgiunta dal centro storico in quanto posta oltre il diaframma naturale della collina di Posillipo. Tale ostacolo venne superato sia, con una serie di gallerie che consentirono l'attraversamento del sistema collinare sia con la realizzazione della funivia che collegava l'attuale area del Parco Virgiliano all'enorme distretto espositivo costituito da 36 padiglioni. La funivia si articolava

in un percorso di 1.170 mt. e superava un dislivello di 107 metri a partire dalla stazione di rinvio, ubicata nei pressi dell'ingresso della Mostra d'Oltremare, ed attualmente trasformata in un negozio di fiori il cui titolare possiede curiosamente lo stesso cognome dell'arch. Giulio De Luca, progettista dell'impianto. Le due cabine potevano trasportare 20 passeggeri (per un totale di circa 175 unità all'ora), viaggiavano alla velocità di 5.5 m/s ed erano in grado di coprire la distanza fra le due stazioni in circa 8 minuti. La funivia vide un primo periodo di fermo durante il secondo conflitto mondiale che ne determinò la parziale distruzione. Ricostruita nel 1953 rimase in esercizio fino al 1961 allorché l'Ente Mostra fu costretto a chiudere l'impianto a causa dell'eccessiva prossimità fra le cabine e gli edifici costruiti nel secondo dopoguerra. Nel 1970 furono smontate le funi di sostegno e trazione e disarmate reti di sicurezza sospese a protezione della sede stradale. Attualmente sono ancora presenti sull'antico tracciato, che dopo un percorso in linea si inclinava verso la collina di Posillipo, i piloni di sostegno che rimangono, come totem urbani, a segnalare una delle tante discrasie del capoluogo napoletano. All'interno della stazione di valle, la cui architettura supera con una struttura "a ponte" il tracciato dei binari della linea



Un'immagine storica della funivia di Napoli in esercizio.



Le immagini dell'impianto funiviario di Napoli (scattate nel luglio 2010), attualmente dismesso ed abbandonato, che collegava il quartiere di Fuorigrotta all'area collinare di Posillipo. Nella foto in alto, indicata dalla freccia rossa, è possibile scorgere la vecchia cabina ancora all'interno della diroccata stazione di valle. Nelle immagini centrali a sinistra ancora la stazione di valle (attualmente sede di un negozio di fiori). Nelle foto in basso la stazione di monte e le imponenti sagome dei piloni di rinvio lambiti dagli edifici.

circumflegrea, è ancora visibile una delle cabine rimasta per circa 50 anni abbandonata al piano superiore dell'esercizio commerciale florovivaistico. La stazione di monte, realizzata sulla pendenza della collina di Posillipo è strutturata attraverso un corpo scatolare in cemento armato che dopo la dismissione è stato, per un certo periodo, utilizzato come bar. Anche per questo impianto è stato proposto più volte il recupero con varie iniziative per la riprogettazione della linea. Nulla di concreto è stato fatto anche a causa dei problemi connessi alla sicurezza nello spostamento in quota rimasti, al momento, irrisolti. Pare fuori di dubbio l'importanza ed il richiamo turistico che il ripristino di tale linea funiviaria potrebbe esercitare senza dimenticare il rilevante contributo che potrebbe offrire alla mobilità di connessione fra area collinare e zona flegrea anche considerando che i vettori del trasporto pubblico locale su gomma impiegano circa 30 minuti, in media, per assicurare il collegamento fra le due zone della città a fronte dei circa 5 che le nuove tecnologie potrebbero assicurare. Una possibile soluzione del problema dell'eccessiva vicinanza degli edifici al tracciato ed ai piloni potrebbe essere quella di progettare sostegni innovativi di maggiore altezza e ripristinare le reti, già presenti in origine, a protezione del corridoio sottostante. In realtà nella città di Napoli numerose sono state le proposte di impianti a fune fra le quali, vanno menzionate quelle avanzate da Aldo Capasso intorno alla fine degli anni '70, e che riguardavano possibili collegamenti fra l'area dell'Albergo dei Poveri e dell'Orto Botanico (zona Est della città) con la collina di Capodimonte, quella da Marechiaro a Posillipo e quella, ad anello che partendo da Fuorigrotta, consentiva il raggiungimento delle aree collinari dei Colli Aminei e di Capodimonte e ridiscendeva a Piazza Garibaldi, ove è ubicata la stazione ferroviaria centrale di Napoli. La proposta riprendeva in parte il tracciato della funivia della Mostra d'Oltremare per innestarlo in un nuovo percorso che raggiungeva e scavalcava la corona di colline che cinge il centro storico di Napoli. Un'altra proposta ha recentemente polarizzato l'attenzione della comunità partenopea e dell'amministrazione regionale che nel 2009 ha deliberato uno stanziamento di un milione e 348 mila euro per effettuare una verifica di fattibilità per un nuovo impianto funiviario nel centro storico della città.

Il progetto, noto con il nome di: "Funivia 2 musei", dovrebbe mettere in relazione il Museo Archeologico, ubicato nel centro antico di Napoli con il museo di Capodimonte localizzato sull'omonima area collinare. Secondo il metaprogetto presentato dall'Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile (ACAM), sono previsti due possibili tracciati: il primo collegherebbe piazza Cavour, adiacente il Museo Archeologico, con via Capodimonte, sorvolando il rione Sanità; il secondo prevede che il Museo Archeologico possa essere connesso attraverso un *tapis roulant* alla stazione di valle ubicata in piazza S. Giuseppe dei Nudi. Di qui partirebbe la linea funiviaria

che, seguendo il canale di via S. Teresa degli Scalzi e di via Amedeo d'Aosta, raggiungerebbe la stazione di monte in via Colli Aminei dalla quale, attraverso un sottopassaggio, si giungerebbe al Museo di Capodimonte. Il percorso è lungo circa 1,5 Km. e potrebbe essere coperto in meno di 10 minuti da cabine sospese a 22 metri di altezza. Si stima che l'impianto, del tipo Funifor Tandem, potrebbe movimentare un numero massimo di 3.300 passeggeri al giorno per un totale di circa 168.000 passeggeri all'anno. Si è anche pensato ad una possibile tariffazione che dovrebbe prevedere un titolo di viaggio andata/ritorno pari a 7 euro. Poco è noto sull'iter della proposta, per la cui realizzazione si stima un impegno economico dai 25 ai 29 milioni di euro, che le recenti difficoltà finanziarie della Regione Campania ed una certa ostilità da parte dell'opinione pubblica sembrano aver definitivamente invalidato. Va comunque segnalata l'attenzione che la comunità trasportistica riserva a tale modalità di spostamento in particolare nella città partenopea che potrebbe trarre grande vantaggio, in termini di decongestionamento del traffico veicolare e riduzione delle emissioni inquinanti, dall'installazione di un sistema di mobilità a fune. Restano tuttavia i problemi relativi alla sicurezza, già richiamati precedentemente, in particolare per quanto attiene al sorvolo di aree edificate. Il metaprogetto della Funivia 2 Musei non sembra tuttavia preoccuparsi eccessivamente di tale aspetto in particolare per quanto attiene alla proposta di tracciato che passa su buona parte dell'edificato del rione Sanità. Anche in altre città italiane si vanno proponendo interessanti progetti di mobilità basati su impianti a fune. Uno dei più interessanti è relativo alla realizzazione di un grande impianto funiviario, denominato: "progetto ALTAVIA", da realizzarsi in occasione dell'Expo di Milano 2015 e che dovrebbe collegare le aree di Linate, Pero e Rho per uno sviluppo complessivo del tracciato di circa 18 Km.. Le strutture verticali prevedono dieci torri a fungo dell'altezza di 130 mt. e 9 tralicci di rinvio. Le stazioni sono ubicate nelle località di: Linate Aeroporto, Politecnico,



Una simulazione dell'inserimento urbano di una delle stazioni di accesso alla nuova linea funiviaria napoletana denominata: "Funivia 2 Musei" che dovrebbe collegare il Museo Archeologico, a valle, con il Museo di Capodimonte ubicato sull'omonima collina.

Giardini via Manin, Parco Sempione, Vigorelli, p.le Lotto, Stadio Meazza, S. Leonardo, polo fieristico di Pero, villaggio Expo di Rho. L'impianto, del tipo Doppelmayr, sarebbe in grado di trasportare circa 3.100 passeggeri ogni 52 minuti che rappresentano il tempo di viaggio totale sulla linea. Un'altra interessante iniziativa per la realizzazione di un impianto funiviario urbano è quella relativa al progetto della Funivia della Magliana a Roma proposto dalla società Roma Metropolitana.

L'impianto si presenta come un "link" al quale viene affidato il compito di superare il Tevere per consentire il collegamento fra i quartieri EUR e Magliana che permetterà agli abitanti di tale area di accedere ai sistemi di mobilità della Metropolitana (stazione Eur Magliana della Linea B) e della Ferrovia Roma-Lido.

Il tracciato prevede uno sviluppo di circa 700 metri con le funi sostenute, nella parte centrale, da un unico pilone di rinvio di circa 40 metri di altezza, ubicato nei pressi del viadotto della Magliana. L'impianto di cabinovie consentirebbe una frequenza di circa 17 viaggi all'ora con una potenzialità di trasporto di circa 2.200 passeggeri/ora per ciascuna direzione. Il valore dell'investimento ammonta a circa 22 milioni di euro, ma anche di tale progetto, presentato con grande enfasi nel 2007 dalla giunta Veltroni, si erano perse le tracce. Di recente, il vicesindaco con delega al turismo Mauro Cutrufo, ha assicurato il suo personale impegno sull'iniziativa per il cui varo definitivo mancherebbe solo il parere della Soprintendenza. L'inaugurazione dell'impianto sarebbe infine prevista per il 2012.

Conclusioni

Alcune riflessioni possono essere sviluppate in chiusura di questo articolo. Gli impianti funiviari urbani hanno rappresentato in passato uno degli elementi iconici per molte città, in particolare per quelle collinari, costituendo una efficace possibilità per collegare aree urbane a ridotta accessibilità terrestre. Una delle maggiori peculiarità dello spostamento sospeso è rinvenibile nella valenza turistica ed in particolare nella possibilità di consentire una vista sul complesso urbano difficilmente godibile diversamente e che si concretizza nella possibilità di cogliere un "panorama in movimento". La predisposizione di link urbani può consentire il superamento di ostacoli e diaframmi, naturali od antropici, presenti sul territorio e connettere punti della città non relazionabili con sistemi differenti di mobilità. Le funivie urbane rispondono sicuramente alle nuove esigenze di sostenibilità nello spostamento urbano risultando relativamente economiche nell'esercizio, a basso impatto di installazione, a zero emissioni inquinanti proprie, senza alcun impatto acustico rilevante, etc.. Una recente indagine della Climate Partner Austria GmbH relativa al confronto delle

emissioni fra gli impianti a fune e le altre nodalità di trasporto urbano ha messo in evidenza i vantaggi delle funivie urbane concludendo con la seguente affermazione: "La funivia apre un nuovo livello nel trasporto, sorvola le strade rendendosi indipendente dagli ingorghi ed è così notevolmente più veloce del traffico veicolare. Inoltre, considerato il moto continuo delle cabine, il passeggero può salire in ogni momento senza tempi di attesa e viaggia non solo velocemente ma, come evidenziato dallo studio, anche in modo ecologico". Vanno però segnalati anche dei limiti. Il maggior elemento di negatività di tale modalità di trasporto risiede nei necessari requisiti di sicurezza. Tali esigenze sono connesse principalmente con la necessità di disporre di aree di rispetto al suolo, non edificate, corrispondenti ai corridoi di spostamento delle cabine ed alla sicurezza nell'esercizio che deve assicurare la stabilità dei convogli anche in condizioni atmosferiche avverse. Come già sottolineato l'innovazione tecnologica potrà consentire di fornire soddisfacenti risposte a tali necessità e dare nuova rilevanza, ove vi fosse una reale volontà politica in tal senso, ad una modalità di trasporto efficace e sostenibile che andrebbe ad accrescere il potenziale di polarizzazione turistica urbana e parteciperebbe inoltre alla costruzione dell'immagine semantica della città.

Riferimenti bibliografici

Verne, J. (1995), Parigi nel XX secolo, Tascabili Economici Newton, Roma.

Alexander James Wallis-Taylor, (1920), Aerial or wire ropeways: their construction and management, C. Lockwood and son, London.

Capasso, A. (a cura di) (2001), Trasporto verticale e città. Gli impianti di risalita nella mobilità urbana. Dagli ascensori alle funivie, CLEAN, Napoli.

Sitografia

<http://www.anitif.org>

<http://www.funivie.org>

<http://www.funivia-roma.it/home.htm>

<http://www.romametropolitane.it/>

<http://wirednewyork.com>

<http://www.trenscat.com>

<http://www.acam.it>

<http://www.altaviamilano.it>

<http://www.climatepartner.de>

Referenze immagini

L'immagine di apertura rappresenta un fotomontaggio realizzato per l'impianto funiviario Fuorigrotta-Posillipo di Napoli.

Le immagini contenute nel testo sono tratte dai siti citati o realizzate dall'autore.



Tre ipotesi di pedonalizzazione facilitata tra Posillipo e Marechiaro

Three Hypothesis of Facilitated Pedestrian from Posillipo to Marechiaro

Aldo Capasso

Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica
Facoltà di Architettura
e-mail: aldcapas@unina.it; web: <http://www.unina.it>

Come un naufrago avverte la necessità vitale di raggiungere la costa, così chi vive in città è spinto verso il mare da un'esigenza di tipo ricreativo.

Allo stesso modo la popolazione napoletana sente fortemente l'esigenza di riappropriarsi del suo mare e di superare i tanti ostacoli che rendono difficile la sua piena fruizione sia in senso paesaggistico che turistico.

In tal senso Napoli vive il paradosso di essere una città di mare, ma può più "vederlo" che "toccarlo": fortemente antropizzati, sia il litorale che la costa sono spesso inaccessibili, irraggiungibili ed in alcuni punti invisibili. D'altro canto non è nuova questa riflessione, credo che già nel 1953 qualcuno abbia sottolineato che *"Il mare non bagna Napoli"*¹.

Con questa introduzione l'intervento su *Ritrovare il Mare*², a proposito della sua accessibilità, puntualizza una lunga ricerca e diverse pubblicazioni sulle problematiche della pedonalità³ a Napoli, in particolare quella connessa ai luoghi turistici.

La scelta del collegamento facilitato tra Posillipo e Marechiaro rispetto ad altri spostamenti urbani di tipo turistico, individuati nella suddetta ricerca e segnalati nel testo *Trasporto verticale e città*⁴, scaturisce dalla particolare qualità del Borgo marino, il quale è assediato dall'intenso flusso e dalle soste di auto e pendolari che alterano le sue risorse naturali, paesistiche e culturali.

Prima di affrontare l'ipotesi di un collegamento meccanico è opportuno inquadrare l'area nel contesto della mobilità e del trasporto pubblico esistente.

Lo studio del quadro delle strade e del trasporto della città mostra con chiarezza che le vie di accesso per la collina di Posillipo sono articolate e difficoltose. Inoltre, mentre tutto il sistema del trasporto pubblico esistente e di progetto su ferro raggiunge agevolmente la parte litoranea est e ovest, quello relativo al tratto collinare si attesta a Mergellina con la linea 2 della metropolitana e da qui con una funivia o funicolare per il Capo di Posillipo.⁵

Several publications on pedestrian ways in Naples considered as a tourist attractions, have been published recently. They are based on research works carried out by Naples University scholars. Several Projects taking into account the specific environment of Borgo Marino have been submitted in order to facilitate the connection between Posillipo and Marechiaro area which is besieged by factors that alter its natural, cultural and environmental resources. It should be planned a transportation system less polluting than the existing one, re-evaluating the rehabilitation of the tramway connection between these areas. It should be upgraded the public roads, by improving environmental pathways and their equipment in order to encourage and to increase pedestrian access to the sea. It should also assess the feasibility of mechanical lifts, mini electric buses and marine transport. The three proposals presented here provide a line of small electric buses, that goes from Capo Posillipo to Marechiaro square; a cable railway that starts from the exedra of Coroglio slope gets to the square ; a leaning lift or a lightweight one carriage funicular that travels along the green area between the two roads. The three proposals must be tested functionally, environmentally and technologically. It is interesting to involve residents and traders in the planning.

I collegamenti, quindi, lungo via Posillipo-discesa Coroglio, vengono assicurati da mezzi su gomma. Emerge dunque che l'accessibilità a questa area è maggiormente penalizzata e, se si considera che la costa in questo tratto è distante dalla strada, raggiungere il mare è un percorso lungo (circa 2 km) e ulteriormente disagiata.

Proposta di un nuovo sistema di collegamenti

Alla luce di queste constatazioni, risulta indubbiamente opportuno programmare un sistema di trasporto meno inquinante di quello esistente su gomma, rivalutando eventualmente il ripristino del collegamento tranviario⁶ da Mergellina a Capo di Posillipo, che oltre a connettere i sistemi di trasporto esistente e previsti in questi due capolinea, consente al contempo di riqualificare il percorso panoramico di via Posillipo.

L'accesso al mare da via Posillipo è assicurato da poche strade pubbliche e da numerose strade private. Per favorire e incrementare l'accessibilità pedonale al mare, è necessario procedere alla riqualificazione di queste strade pubbliche attraverso il miglioramento ambientale dei percorsi, la sistemazione e il ripristino del tracciato secondo i materiali

originari, l'inserimento di pergolati porticati naturali per l'ombreggiatura ed altri interventi tesi a favorire la passeggiata verso il mare e ritorno.

Le condizioni morfologiche della costa di Posillipo la rendono inadatta ad una balneazione di massa: la sua fruizione deve essere basata su un turismo esclusivo che sappia valorizzare a pieno le potenzialità presenti.

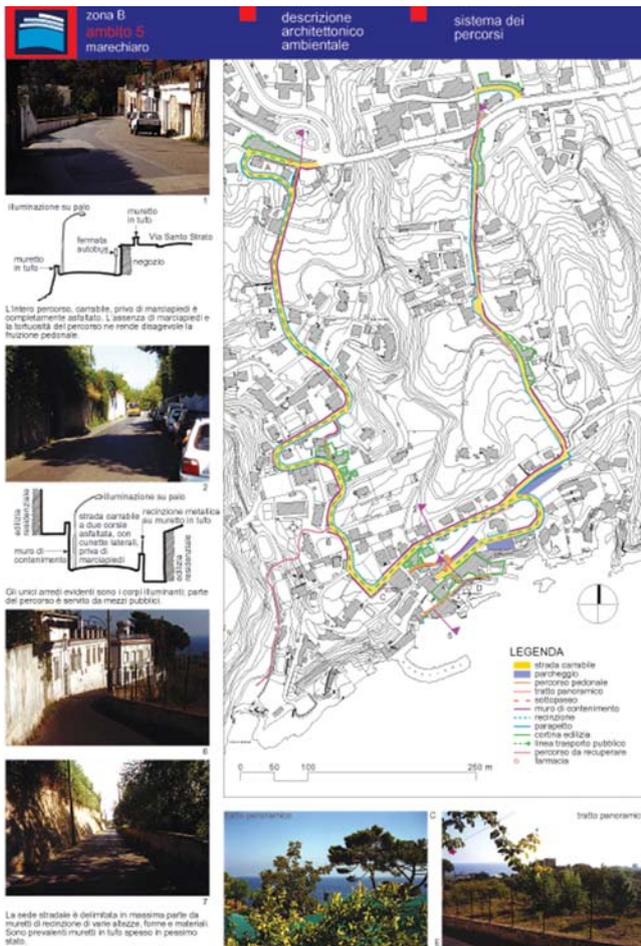
Gli arenili di Bagnoli e di S Giovanni a Teduccio, invece, sono più adatti ad ospitare una balneazione di più ampio respiro, a seguito di interventi volti a migliorare la fruibilità oltre che la qualità dell'acqua; essi inoltre presentano una migliore accessibilità, per l'immediata vicinanza sia della strada costiera che del trasporto pubblico su ferro di tipo metropolitano.

In tal senso i nuclei del Borgo di Marechiaro della Gaiola, Riva Fiorita, Rocce verdi ed altri, che punteggiano la costa di Posillipo, rientrano in quei nuclei marini della costa che vanno valorizzati, sia per le significative attività economiche legate alla ristorazione e alla balneazione a prevalenza da scoglio che per la presenza di aree archeologiche non legata al grande numero, per favorire il loro adeguato sviluppo.

Al fine di evitare il flusso delle auto private verso questi Borghi e favorire una fruizione migliore e più qualificata, è il caso di valutare la possibilità di realizzare sistemi meccanici di

Veduta aerea della costa di Posillipo.





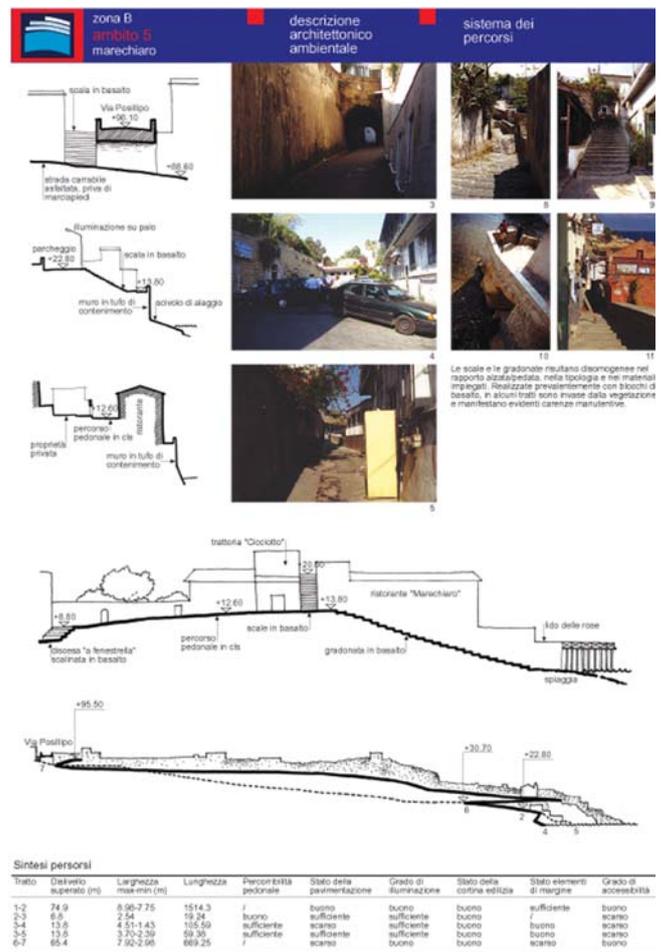
Schede di studio dei percorsi pedonali.

risalita o mini bus elettrici, laddove le condizioni ambientali li consentano. Ascensori, funivie e ascensori inclinati, se adeguati alle condizioni ambientali e paesaggistiche del sito, potrebbero soddisfare in termini eco-orientati questa esigenza.

Per integrare il sistema di mobilità per la fruizione, sia del litorale che del tratto costiero, è il caso di sollecitare l'uso dei mezzi di trasporto marino. Un criterio gerarchico e una tipologia di mezzi in grado di favorire lo spostamento dal centro della città ai punti più significativi della costa.

Un sistema di linee urbane stagionali, con piccole imbarcazioni capaci di attraccare in questi punti consente non solo di alleggerire il traffico terrestre ma soprattutto di favorire i bagnanti e i residenti dei borghi.

Andrebbe favorito e incrementato un sistema di piccole barche (alcuni esempi sono già esistenti) destinate a traghettare gruppetti di bagnanti da una spiaggia all'altra, da una banchina agli scogli e alle spiagge inaccessibili a piedi. Un tale sistema di trasporto va verificato rispetto alla profondità dei fondali e alla presenza di scogli sommersi. Tutto ciò pone il problema della sistemazione degli attracchi e delle banchine che deve tener conto, tra l'altro, dell'impatto ambientale.



Il borgo di Marechiaro

La scelta del Borgo di Marechiaro per ipotizzare un'accessibilità facilitata scaturisce dalla sua distanza dalla strada costiera e dalla sua dimensione insediativa, infatti lungo l'unica strada carrabile che porta al Borgo sono presenti una serie di palazzotti, ville e abitazioni che lasciano a ridosso dell'area un'ampia area verde.

Un'analisi architettonica e ambientale è ben chiarita nelle schede allegate, redatte dall'indagine elaborata nella ricerca *Ritrovare il mare*⁷.

Più specificamente il borgo Marechiaro è raggiungibile dall'unica strada carrabile, via Salvatore di Giacomo, che collega la Discesa Coroglio a quota 95 m s.l.m. con la piazzetta Marechiaro a quota 20 m s.l.m., quindi un dislivello di oltre 70 m e di circa 2 km di distanza.

Il percorso pedonale è reso difficile anche perché l'area è priva di marciapiedi, seppur in qualche tratto esiste una scala-scorciatoia. La strada prosegue a Nord con la discesa di Marechiaro che risale verso via Posillipo, ma è interrotta per le auto sotto la strada a cui si arriva solo a piedi. La mancanza, infine, di aree pubbliche destinate alla sosta auto, se non la strada stessa, rende ancor più difficile il transito

dei pedoni, anche per il piccolo bus pubblico che collega il borgo con Posillipo.

In questo quadro della mobilità si collocano le tre ipotesi di sistema di trasporto alternativo per affrontare la rigenerazione di questa area e liberare il borgo dalla morsa delle auto dei visitatori.

Dalla documentazione fotografica aerea e in particolare scheda emerge che tra le due strade che discendono verso il borgo la collina è attraversata da un canale che parte a quota 80 m sotto il ponte di Via Posillipo e prosegue tra coltivazione ad alberi verso Marechiaro allargandosi verso i 40 m lasciando ai lati due rilevati, uno di 60 m e l'altro di 50 m. L'area verde si conclude alle spalle dei villini che costeggiano la strada.

Le tre proposte

Il presupposto delle tre soluzioni è quello di riqualificare in termini ambientali l'area, pertanto si prevede l'inserimento dei marciapiedi lungo le strade carrabili esistenti, con alberi e pergolati, divieto di accesso delle auto ai non residenti,

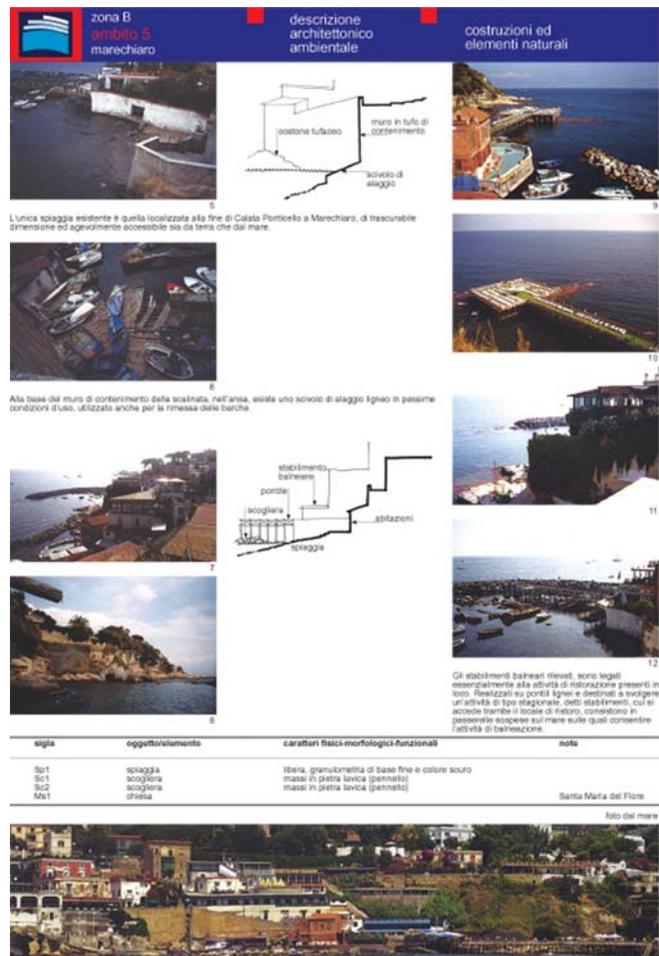
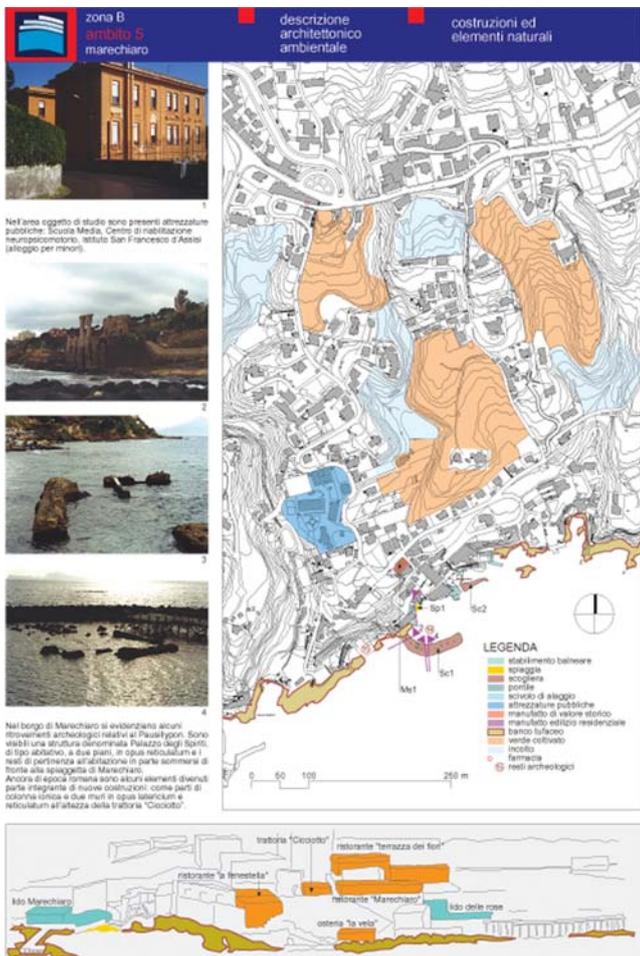
divieto di sosta sulle aree pubbliche ed infine una gestione adeguata dei nuovi sistemi di collegamento, che deve tener conto delle ore notturne altrimenti si vanifica l'obiettivo.

La prima ipotesi prevede l'istituzione di una linea di piccoli bus elettrici che percorre tutto il sistema stradale da Capo di Posillipo fino alla piazzetta Marechiaro con passaggi a cadenze orario diurna e notturna. Una soluzione rapida ed economica, ma che impone una gestione della viabilità controllata e rigorosa.

Le altre due ipotesi si collocano nella tradizione dei sistemi di trasporto funiviario urbano a Napoli del primo novecento: dalle funicolari agli ascensori alla funivia, anche se quest'ultima è dismessa. Il sistema orografico collinare napoletano, infatti, si è prestato a questo sistema di trasporto e gli amministratori di quegli anni colsero questa vocazione e realizzarono quattro funicolari (Chiaia, Centrale, Montesanto, Mergellina) e quattro ascensori (Chiaia, Sanità, Chiatamone e Manzoni, gli ultimi due dismessi).

In questa logica la seconda ipotesi individua una cabinovia che parte dall'esedra giardino) a quota 93 m s.l.m. della discesa di Coroglio e, con una linea diretta, si atterra con una prima fermata a quota 50 m per raccogliere la platea

Schede di studio dei percorsi pedonali.





Schizzo di studio con indicazione delle proposte di collegamento, planimetrie.

dei due nuclei abitati afferenti, e arriva a 23 m s.l.m. nella grande curva che porta alla piazzetta (percorso di circa 650 m) con un salto di 70 m. Questa ipotesi⁸ pone indubbiamente problemi d'impatto ambientale dovuti ai piloni di sostegno e alle stazioni, anche se all'interno della vegetazione l'intervento potrebbe essere mitigato con sistemi reticolari leggeri.

Tutto il percorso della funivia, inoltre, sovrasta l'area verde e quindi supera anche le problematiche della sicurezza sul transito dei centri abitati.

Sulle problematiche tecniche non mi soffermo perché i sistemi funiviari sono molto avanzati, così pure sulla sicurezza, ma in questo caso bisogna confrontarsi con la dimensione delle cabinovie in base ai flussi di passeggeri.

Questo aspetto è indubbiamente importante per la valutazione economica dell'intero impianto e per la sua gestione.

Il fascino della veduta aerea del mare, della costa e del Vesuvio è certamente un valore aggiunto al borgo Marechiaro e quindi è in ragione anche della sua attrazione che vanno valutati i costi e i benefici. Come anche la certezza dei tempi di partenza e di arrivo e la brevità dei tempi di percorrenza rispetto ai piccoli bus elettrici. Anche in questo

caso la gestione del sistema deve tener conto della vita del borgo. Infine la terza ipotesi riguarda un ascensore inclinato⁹ o funicolare leggera a una sola vettura, che percorre sempre l'area verde tra le due strade.

La partenza è individuabile sotto il ponte attraverso un ascensore sul lato di via Boccaccio. Una prima fermata è all'altezza di vico Alfano, in modo da poter essere utilizzato dai residenti dei due nuclei abitati afferenti, dalla discesa di Marechiaro e da vico Alfano. Infine l'arrivo a ridosso di via Salvatore Di Giacomo a quota 35 m s.l.m. (percorso 526 m), essendoci lo sbarramento della cortina edilizia sulla strada, potrebbe avere due soluzioni di uscita: attraverso un piccolo percorso esistente o attraverso un ascensore e un sottovia (percorso 80 m) che spunta sulla piazzetta Marechiaro a quota 23 m. Quest'ultima soluzione potrebbe essere realizzata dopo la valutazione dell'efficacia del nuovo sistema di trasporto.

Certamente l'ascensore inclinato, oltre ai requisiti di panoramicità della cabinovia, è più ancorato a terra per cui subisce meno le problematiche atmosferiche delle funivie. Tuttavia anche in questo caso un'attenta progettazione e l'uso di tecnologie leggere potrebbero affrontare con successo la questione dell'impatto ambientale.

Tutte queste ipotesi progettuali finalizzate alla rigenerazione del Borgo nella sua complessità vanno verificate sul piano funzionale, ambientale e tecnologico per poi coinvolgere gli abitanti e gli operatori economici della zona, sia per la scelta della soluzione più adeguata, sia per renderli partecipi e collaboratori della realizzazione e gestione del progetto.

Locandina della manifestazione "Camminare, vedere, respirare", Napoli, ottobre 2000.



Note

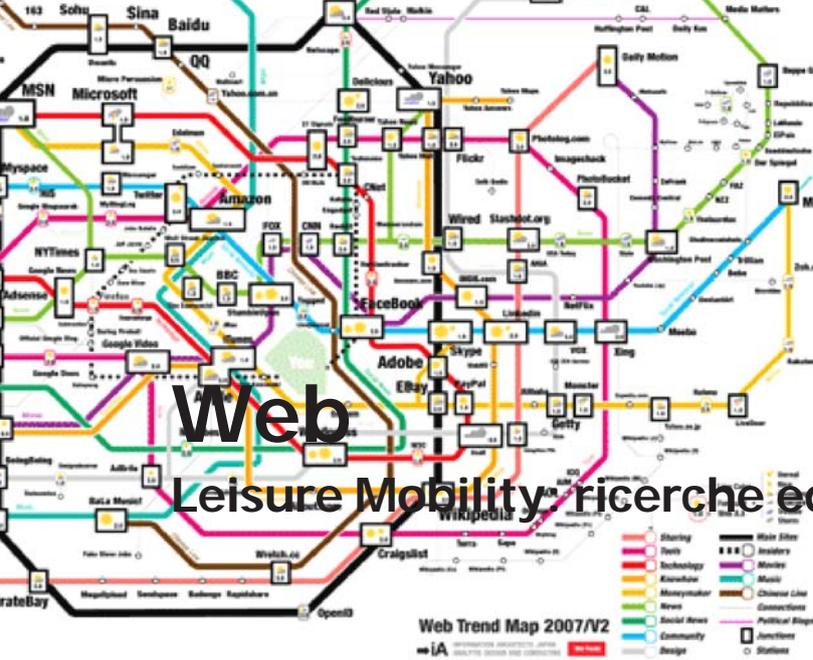
- ¹ Annamaria Ortese, *Il mare non bagna Napoli*, Einaudi, Torino 1953.
- ² Capasso A. in Vitale A. (2006).
- ³ Aldo Capasso, Antonio Niego, Eduardo Vittori a, (a cura di), *Lo spazio pedonale e la città*, SEN, Napoli 1982; Aldo Capasso, (a cura di), *Camminare e vedere*, Collana Studi del Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli, 1989 (nuova edizione 1997); Aldo Capasso, (a cura di), *Commercio e città: Lo spazio commerciale e lo scenario urbano*, CUEN, Napoli 1992 Aldo Capasso, Mariangela Bellomo, (a cura di), *Piazze e città*, Collana Studi sul Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli 2001.
- ⁴ Aldo Capasso, (a cura di), *Trasporto verticale e città*, CLEAN, Napoli 2002.
- ⁵ AA.VV., *Piano Comunale dei Trasporti*, Comune di Napoli, 1997.
- ⁶ Eduardo Bevere, Gerardo Chiaro, Andrea Cozzolino, *Storia dei Trasporti urbani di Napoli*, Calosci, Cortona 1998, Vol.I.
- ⁷ Ricerca "Ritrovare il mare. Linee guida per gli interventi di riqualificazione della fascia costiera di Napoli" (1999- 2001) Convenzione tra Comune di Napoli - Assessorato all'Ambiente e Dipartimento di Progettazione Urbana, Università degli Studi di Napoli "Federico II", pubblicata in: Augusto Vitale, (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN Napoli, 2006.
- ⁸ Soluzione per altro già segnalata in una manifestazione del 2000 e poi pubblicata in *Trasporto verticale e città* (op cit) per affrontare il disagio del flusso di auto verso la marina di Marechiaro.
- ⁹ Cfr. *Trasporto verticale e città*, op cit.

Riferimenti bibliografici

- AA. VV., *Ascensori e apparecchi elevatori*, Maggioli Editore, Rimini 2000.
- AA. VV., *Lo spazio pedonale nel disegno della città*, Atti del Convegno, Università degli Studi di Perugia, Perugia 1999.
- AA. VV., *New transport systems in the world*, Process Architecture 1979.
- AA. VV., *Trasporti urbani collettivi, Innovazione tecnologica, Qualità della vita nei centri storici*, Atti del Convegno, Perugia 27-29 ottobre 1988.
- A.N.I.A.I., *Infrastrutture a Napoli. Progetti dal 1860 al 1898*. Napoli 1978.
- Alisio G., Lamont Young, *Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina Edizioni, Roma 1993.
- Belardi P., "Centro storico e viabilità alternativa: parcheggio a rotazione, percorso pedonale meccanizzato" "L'Industria delle Costruzioni", n.199, maggio 1998.
- Belardi P., "Perugia : la metropolitana pedonale", "Paesaggio urbano", n. 0, 1989, pp. 66-75.
- Belardi P., "Connessioni urbane: percorsi pedonali meccanizzati per i centri storici" "Parametro", n. 182, gennaio-febbraio 1991, pp. 18-57.
- Buchanam C., *Traffic in towns*, London 1963.
- Caniglia Rispoli C., *Spazio pubblico per la città -Problemi_ per la mobilità pedonale*, Napoli 1970.
- Capasso A., Niego A., Vittoria E., (a cura di), *Lo spazio pedonale e la città*, SEN, Napoli 1982.
- Capasso A., (a cura di), *Camminare e vedere*, Collana Studi del Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli, 1989 (nuova edizione 1997).
- Capasso A., (a cura di), *Commercio e città: Lo spazio commerciale e lo scenario urbano*, CUEN, Napoli 1992 Aldo Capasso, Mariangela Bellomo, (a cura di), *Piazze e città*, Collana Studi sul Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli 2001.
- Capasso A., (a cura di) *Trasporto verticale e città*, CLEAN, Napoli 2002.
- Capasso A., "La città negata - L'invasione degli oggetti che popolano lo spazio urbano", in: *Morire di traffico*, Edizione Sintesi, Napoli, 1987.
- A. Capasso, "Quel quotidiano soggiorno di emozioni - Gli spazi pedonali", in: *Architettura E/O Architettura* n.1, 1985
- Capasso A., "Percorsi pedonali attrezzati per l'uso alternativo e collettivo dello spazio urbano", in: *Atti ufficiali della Conferenza del traffico e della circolazione di Stresa*, Automobil Club Italia, Milano 1974.
- Cennamo M., *La città obliqua*, Fratelli Fiorentino, Napoli 1984.
- Comune di Perugia, *Mobilità e relative infrastrutture nella città di Perugia*, Perugia 1980.
- De Sivo M., Lentini B., *Guida alla progettazione senza barriere*, Alinea Editrice, Firenze 1985.
- Gelmini P., *Città, Trasporti e Ambiente*, Etas Libri, Milano 1998.
- Gobbi A., (a cura di), *Risalire la città: Napoli e i suoi Musei dall'Archeologico a Capodimonte*, Premio Schindler 1997, Electa, Milano 1998.
- Liguori F., *L'Ascensore. Guida pratica alla macchina che tutti usano e nessuno conosce*, Edizioni DEI- Tipografia Genio Civile, Roma 1992.
- Koenig G.K., "Per il riuso della funicolare di Orvieto", in *Ottagono*, n.69, giugno 1983, pp.54-59.
- Mandolesi D., (a cura di), "Progettare i luoghi della mobilità" *L'industria delle costruzioni*, n 343, maggio 2000, pp. 72-75.
- Minoglio A., "Scoprire e capire il mondo. A che piano?L'ascensore:incubi, sicurezza, imbarazzi, novità tecniche e segreti del mezzo di trasporto più comune", *Focus*, n. 68, giugno 1998, pp. 20-24.
- Lione R., *Ascensori e altri impianti di sollevamento*, Carocci Editore, Roma 1998.
- Vitale A., (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN, Napoli 2006.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 108 è tratta da "Campania, viaggio sopra la terra dei miti", CRAT (Consorzio Regionale Aziende Turistiche), Napoli 1989, quelle a pag. 109 e 110 da A. Vitale, (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN, Napoli 2006.



TeMA
03.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3- No 3 - settembre 2010 - pagg. 113-116

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

© Copyright dell'autore.

Web Leisure Mobility: ricerche ed innovazioni

Leisure Mobility: Researches and Innovations

a cura di **Cristina Calenda**

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

In questo numero

L'organizzazione del settore turistico deve tener conto anche degli aspetti legati alla gestione degli spostamenti, da e verso una destinazione ed all'interno della stessa. Allo stesso modo, nella definizione degli interventi nel settore dei trasporti non si possono trascurare gli effetti dei flussi turistici sul sistema generale della mobilità.

Pertanto, la pianificazione ed il governo del territorio rappresenta il primo passo per avviare politiche ed interventi di gestione del settore turistico, che garantiscano allo stesso tempo il conseguimento di obiettivi di sostenibilità.

La necessità di definire azioni adeguate e di implementare sistemi di monitoraggio e controllo unita alla volontà di tutelare i territori originariamente non progettati per accogliere flussi elevati di persone ha favorito l'avvio di progetti di ricerca e l'istituzione di centri di studio specializzati nel settore della pianificazione della mobilità turistica.

Tra le varie iniziative, si ricorda il progetto *MOTUS (Mobility and Tourism in Urban Scenarios)* finalizzato all'implementazione di una tecnologia integrata per la gestione del traffico al fine di potenziare la sostenibilità del sistema della mobilità alla scala urbana. In particolare, il sistema proposto da *MOTUS* monitora, mediante dispositivi mobili, i flussi pedonali e veicolari, rielabora i dati ed offre le informazioni a cittadini e turisti in tempo reale. Le principali problematiche del

settore turistico, con particolare riguardo per gli aspetti economici, sono approfondite anche dal *Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica (CISSET)*, istituto di ricerca, fondato nel 1991 dall'Università Ca' Foscari di Venezia, dalla Regione Veneto e dal Touring Club Italiano, con lo scopo di favorire lo studio del turismo, alla scala internazionale, nazionale, regionale e locale.

Infine, il centro internazionale *NHTV Centre for Sustainable Transport and Tourism (CSTT)*, focalizza le sue attività di ricerca sullo sviluppo sostenibile del turismo e dei trasporti, approfondendo, nello specifico, gli effetti ambientali dovuti ai flussi turistici, sia in termini di emissioni in atmosfera che di influenza sul cambiamento climatico.

Porta di Brandeburgo - Berlino.



Mobility and Tourism in Urban Scenarios**www.motus2015.it**

MOTUS (Mobility and Tourism in Urban Scenarios) è un progetto che propone una tecnologia integrata per la gestione del traffico, al fine di ottimizzare la sostenibilità e l'ecocompatibilità della mobilità urbana. Mediante un sistema di monitoraggio dei flussi pedonali e veicolari, con l'utilizzo di dispositivi mobili, i cittadini ed i turisti sono, allo stesso tempo, fruitori e fornitori di informazioni in tempo reale.

In particolare, il progetto offre una piattaforma di servizi in grado di rilevare ed interpretare gli spostamenti di persone e veicoli tramite provider di localizzazione basati su GSM/UMTS (operatore Telco), GPS (service provider), infoprovider locali (aziende municipalizzate o service provider) ed infrastrutture installate presso alcune delle principali località. In questo modo è possibile elaborare informazioni per le pubbliche amministrazioni, i gestori di trasporto pubblico e gli enti del turismo, da adottare nella pianificazione di interventi migliorativi per le infrastrutture ed i servizi.

I cittadini, accedendo al sistema tramite telefono cellulare o computer, possono dare un contributo importante, suggerendo alla comunità di utenti itinerari personalizzati.

Il sito web di *Motus* è organizzato nelle seguenti sezioni: *Progetto, Partners, Trials, News, Press, Contatti e Registrazione.*

La sezione *Progetto* si articola nelle seguenti aree:

– *Scenario*, in cui è descritta la situazione attuale del sistema della mobilità nei nuclei urbani. A tale proposito, gli studi in materia hanno evidenziato che le città d'arte ed i territori ad alta vocazione sono caratterizzate da:

- problemi di congestione e maggiore impatto ambientale dovuti all'elevato numero di visitatori rispetto a quello dei residenti ed alla prevalenza del trasporto su gomma;
- spazi per il transito e la sosta spesso non sufficienti ed, a volte, non gratuiti;
- presenza di un numero limitato di attrattive che catalizzano i flussi e producono disagi nelle zone limitrofe.

– *Obiettivi*, in cui sono chiarite le finalità del progetto. In particolare, *MOTUS* opera per offrire ai gestori della mobilità e del turismo un sistema per monitorare gli spostamenti urbani, pedonali o veicolari in tempo reale in modo da intervenire con politiche adeguate a breve e medio periodo e di implementare soluzioni urbanistiche *ad hoc*. Si vuole creare un sistema integrato per la rilevazione e l'aggregazione dei dati provenienti da diverse fonti (GSM, GPS, ecc.) in

modo da ottenere informazioni che forniscano indicazioni reali sullo stato della mobilità cittadina. *MOTUS* si propone anche di rivalutare il ruolo dei cittadini, rendendoli parte attiva del processo di miglioramento della mobilità urbana, attraverso l'offerta di servizi che consentano di gestire spostamenti e percorsi sulla base dello stato attuale del traffico. Infine, si vuole realizzare un servizio informativo per i turisti che consenta di gestire al meglio la loro permanenza in una città, incentivandoli ad utilizzare percorsi alternativi a quelli più congestionati.

– *Tecnologia*, sezione in cui è presentata la tecnologia del progetto. L'infrastruttura comprende un sistema per la raccolta e l'integrazione dei dati provenienti da infoprovider eterogenei; un software per l'interpretazione dei dati per estrarre informazioni sulle traiettorie dei flussi urbani pedonali e veicolari, elaborare modelli dei flussi stessi ed eseguire simulazioni previsionali ed un service provider per l'erogazione delle informazioni personalizzate verso i differenti attori (gestori della mobilità, enti del turismo, cittadini, turisti ecc.). Ogni utente potrà interrogare *MOTUS* per ricevere informazioni e suggerimenti (per es. zone congestionate, percorsi cittadini e/o turistici ottimali, ecc.).

– *Servizi*: sezione destinata alla presentazione dei servizi implementati dal progetto. Si tratta di due tipologie differenti: gestionali, rivolti ai responsabili delle reti stradali e degli enti del turismo, per il monitoraggio dei flussi urbani, mediante un simulatore ed un sistema di supporto al decision making; ed informativi, indirizzati a turisti e cittadini mediante il "MOTUS Live Tour", che consiste in una visita immersiva della città d'arte, con indicazioni da parte degli utenti che hanno visitato il posto in precedenza, ed il "MOTUS on-site tour", servizio on-line che permette all'utente di navigare per la città d'arte, guidato nell'itinerario da lui stesso impostato. Infine, "MOTUS Travel Book" include tutti i contenuti che l'utente ha inserito nel sistema e li compara con l'offerta collettiva, ossia il turista può interrogare il sistema per cercare gli utenti che appartengono al suo stesso profilo, condividere conoscenze o integrare la propria esperienza multimediale. Queste relazioni possono essere analizzate con specifici algoritmi allo scopo di creare modelli di reti utili al tourist manager o al mobility manager per offrire nuovi servizi o valutare l'efficacia delle iniziative sul territorio.

– *Servizi al cittadino*: nella sezione è specificato il ruolo attivo del cittadino alla risoluzione dei problemi di mobilità urbana. Chi si iscrive a *MOTUS* sarà in grado di offrire dati importanti per il calcolo e l'elaborazione dei modelli di flusso urbani. L'utente registrato potrà chiedere direttamente a *MOTUS* di pianificare il percorso migliore (rispetto allo stato attuale della mobilità) per arrivare in un certo punto della città, attraverso "alert in real time" inviati dal mobility manager. I cittadini potranno ricevere informazioni sia attraverso telefono cellulare o palmare sia su PC e mediante TV digitale, dove verrà predisposto un apposito canale.



Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica
<http://venus.unive.it/ciset/cisetnewarea.php?area=1>

Il *Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica (CISSET)* è stato fondato nel 1991 dall'Università Ca' Foscari di Venezia, dalla Regione Veneto e dal Touring Club Italiano, per fornire, mediante attività di ricerca e di formazione universitaria, ai futuri operatori turistici e alle imprese operanti nel settore gli strumenti per affrontare in maniera innovativa le sfide del mercato. In particolare, la mission del Centro è favorire lo studio e la diffusione della conoscenza sui temi fondamentali e le problematiche del turismo, in tutte le sue dimensioni – internazionali, nazionali, regionali e locali – con particolare riferimento agli aspetti economici del fenomeno. I settori di approfondimento che il *CISSET* ha sviluppato nel corso degli anni sono i seguenti:

a) *Analisi e previsioni sulla domanda turistica*: il Centro ha una vasta esperienza nella pianificazione di indagini quantitative e qualitative e di strumenti di monitoraggio della domanda turistica, maturata grazie a progetti sviluppati per numerosi enti ed organizzazioni pubblici e privati.

b) *Statistiche e conti satellite*: il *CISSET* è da anni consulente delle principali organizzazioni turistiche italiane, europee ed internazionali per promuovere lo sviluppo di un sistema comune di statistiche sulla domanda e sull'offerta turistica e di conti satellite sul turismo.

c) *Impatto e sostenibilità*: il *CISSET* vanta una nota e riconosciuta competenza a livello internazionale nell'analisi dell'impatto economico del turismo su scala nazionale e locale, maturata nell'ambito di progetti italiani ed europei, ed ha lavorato all'individuazione di nuovi indicatori di performance ambientale.

d) *Cultura e turismo*: il centro cura, in collaborazione con UNESCO-ROSTE, Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, ATLAS-Association for Leisure and Education, lo sviluppo di metodi e strumenti di gestione della domanda e dell'offerta nei centri d'arte e in singoli attrattori culturali. Inoltre, ha approfondito lo studio delle diverse forme di turismo (dal turismo nelle città d'arte alla scoperta del territorio e delle tradizioni locali) e dei cambiamenti in atto nell'articolazione territoriale dell'offerta culturale.

e) *Turismo, trasporti e mobilità*: il *CISSET* sviluppa modelli di valutazione dell'impatto degli investimenti nei trasporti sullo sviluppo turistico nazionale, in particolare nelle regioni dell'Italia meridionale, procedendo anche all'analisi delle potenzialità di sviluppo del trasporto ferroviario nel mercato della mobilità turistica in tale area.

f) *Territorio e destinazione*: nell'ambito di questo settore il Centro ha creato un modello interdisciplinare di analisi della destinazione turistica, che identifica i vari attori all'interno della destinazione (produttori, intermediari, operatori pubblici, residenti e turisti) i prodotti e le destinazioni concorrenti, analizzando comportamenti e relazioni reciproche. Inoltre,

tra le sue numerose attività si ricorda la realizzazione di un sistema di monitoraggio delle performance di una destinazione turistica, per identificare preventivamente la sua evoluzione.

g) *Nuove tecnologie*: dagli anni Novanta il *CISSET* ha avviato indagini inerenti gli effetti delle innovazioni tecnologiche nella filiera turistica. A tale proposito, il centro è anche membro del Comitato Direttivo dell'International Federation for Information Technology and Travel&Tourism, del Comitato Scientifico di ENTER - International Conference on Information and Communication Technologies in Tourism e del Comitato Scientifico di ITIT - Conferenza Italiana su Innovazione e Tecnologie dell'Informazione per il Turismo.

h) *Analisi e impresa*: in questo settore il *CISSET* esegue sia studi di fattibilità ed analisi economiche-finanziarie degli investimenti che indagini relative agli effetti del ricambio generazionale sulla struttura e le performance delle imprese alberghiere. Inoltre, sono stati messi a punto strumenti per la valutazione delle performance aziendali e l'identificazione delle variabili strategiche per la gestione e la redditività delle imprese ed è stato elaborato un modello di monitoraggio del bilancio aziendale delle imprese alberghiere, sulla base di indicatori di costo (ad esempio costi del personale) e di ricavo (prezzi, permanenza media, ecc.)

Oltre, a queste attività di ricerca descritte nelle omonime sezioni del portale web del Centro, il *CISSET*, nella sezione *Formazione*, presenta le iniziative di formazione rivolta a neo-laureati ed a professionisti del settore.

In *Conferenze* sono, invece, presentati congressi e seminari, organizzati autonomamente o in collaborazione con istituzioni nazionali ed internazionali, per discutere e presentare i risultati delle principali ricerche svolte e favorire il confronto tra i vari attori del mercato.

Per divulgare dati sulle caratteristiche della filiera turistica, le sue trasformazioni e le tendenze in atto il portale web è provvisto delle sezioni *Link*, *Press* e *Pubblicazioni*; quest'ultima organizzata in *Articoli e contributi in pubblicazioni varie*, *Libri*, *Quaderni CISSET* e *Documenti on line*.

La città di Venezia.



Centre for Sustainable Tourism and Transport
www.cstt.nl/home_1.html

Il *NHTV Centre for Sustainable Tourism and Transport (CSTT)* è un istituto che esegue ricerche sul tema della sostenibilità nel settore turistico e dei trasporti. Il CSTT approfondisce tutte le componenti del settore turistico-ricreativo: dall'intrattenimento agli alloggi, dai trasporti agli impatti sull'ecosistema fino allo studio dei comportamenti del turista. In particolare, il Centro offre servizi di ricerca e consulenza nel campo della mobilità sostenibile e del turismo; formazione ed organizzazione di workshops, seminari, conferenze e pubblicazioni di articoli, rapporti e libri.

I temi principali trattati dal Centro sono:

- gli impatti del turismo sul cambiamento climatico;
- la responsabilità sociale d'impresa, con particolare interesse per la mitigazione dell'effetto serra e delle emissioni in atmosfera;
- l'implementazione di prodotti a bassa emissione di carbonio;
- lo sviluppo di soluzioni innovative per il trasporto sostenibile.

Il sito web del centro è organizzato nelle seguenti sezioni:

- News* riporta le notizie relative a workshop, ricerche e studi nel settore.
- Publications* propone le pubblicazioni del centro, redatte dal 2003 ad oggi.
- About CSTT*, in cui è presentata con maggiore dettaglio la mission del centro. La sezione è suddivisa nelle aree *Staff, CSTT, Services, Contact, NHTV* e *Site map*.

Mappa dei percorsi del network Eurovelo.



- Education*, in cui sono riportate le informazioni per avviare periodi di triocinio presso il Centro oppure per redigere lavori di tesi. A coloro che realizzano lavori di ricerca o di tesi particolarmente interessanti, il CSTT offre la possibilità di pubblicare un articolo sugli esiti dei lavori stessi. Nell'area *Minor* della sezione sono proposte altre interessanti iniziative per i ragazzi più giovani.
- Research* è una sezione che presenta i progetti di ricerca del CSTT.
- Links* suggerisce siti web che approfondiscono tematiche differenti relative ad economia, ambiente, formazione, ecolabels, natura, ricerca, trasporti, turismo, ecc.

Una delle sezioni particolarmente interessanti del portale web è *Pubblicazioni*, in cui sono presentati articoli ed altri prodotti editoriali del *CSTT*.

Tra i lavori presentati nell'area si ricorda, ad esempio "*The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*", pubblicato nel 2009. Si tratta di uno studio eseguito dal CSTT e dall'UK Institute of Transport and Tourism in cui sono valutate le sfide ed opportunità che possono discendere dallo sviluppo di una rete turistica ciclabile in Europa.

Lo studio, in particolare, propone un'analisi dell'andamento del mercato del settore turistico in seguito alla realizzazione di Eurovelo, un network, gestito dalla Federazione dei Ciclisti Europei e costituito da 12 tratte diverse che attraversano differenti nazioni.

Inoltre, è proposta un'analisi sul sistema per il trasporto di biciclette sui treni ed una valutazione del potenziale dell'Iron Curtain Trail. Infine, si riporta un'ampia selezione di casi studio, quali esempi di best practices per lo sviluppo di una rete ciclabile in Europa, sia in termini di potenziamento del turismo sia per l'evoluzione economica.

In conclusione, l'analisi evidenzia che anche se la mobilità ciclabile rappresenta un sistema di trasporto a minore impatto ambientale rispetto ad altre forme di turismo ad oggi gli spostamenti dei turisti su lunghe distanze mediante bicicletta sono limitati in quanto il trasporto delle bici sui treni non è sempre possibile e risulta, in molti casi, non facile.

Altre pubblicazioni presentate nel portale web interessano principalmente l'influenza dei flussi turistici sul cambiamento climatico e sulle emissioni di anidride carbonica in atmosfera. Su tale tematica, il centro ha condotto uno studio, pubblicato nel 2009, sull'impatto dei flussi turistici nei Paesi Bassi misurato mediante un indice identificato come Carbon Footprint per gli anni 2002, 2005 e 2008.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 113 è tratta dal sito www.turismosociale.com, l'immagine a pag. 114 dal sito www.motus2015.it, l'immagine a pag. 115 è di proprietà dell'autrice, l'immagine a pag. 116 è tratta da "Eurovelo. The European cycle route network".



Publicazioni

Mobility for Leisures

TeMA
03.10

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 117-120

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

Osservatori

© Copyright dell'autore.

Mobility for Leisures

a cura di Andrea Salvatore Profice

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

In questo numero

Il turismo è un fenomeno sociale, economico, che necessita di spazio per esistere, di dotazioni per fluire, di organizzazione per continuare a svilupparsi. Il turismo è quindi anche un fenomeno urbano. I "Leisure Studies" rappresentano un ambito disciplinare sviluppatosi negli ultimi vent'anni, soprattutto nei paesi anglosassoni, dall'incontro tra diversi settori di ricerca: le scienze sociali, economiche, la pianificazione territoriale e urbanistica

In questo numero, il "fenomeno urbano" turismo è approfondito attraverso diversi contributi scientifici in cui a vario titolo si parla anche di mobilità.

Il primo contributo, "Il Rapporto sul Turismo Italiano 2009" costituisce da oltre vent'anni uno dei principali riferimenti nel nostro paese per quanti, studiosi e professionisti, si occupano a vario titolo del tema "turismo".

In esso il tema è analizzato e presentato secondo un approccio interdisciplinare e multisettoriale: al rapporto tra "Turismo" e "Mobilità" è dedicato un Capitolo specifico.

Gli altri contributi, "Managing Urban Tourism", "Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints", "Tourism and Mobility" e "Tourim Policy and Planning. Yesterday, today and tomorrow" rappresentano, a vario titolo, analisi ad ampio spettro del tema del turismo come fenomeno urbano, approfondendone teorie e concetti e anche le implicazioni per la Mobilità.

L'ultimo contributo che si presenta è una rivista scientifica, Tourism Geografy Journal, che da diversi anni si occupa del fenomeno turistico approfondendone, nello specifico, gli aspetti "geografici" legati cioè alle sue implicazioni spaziali, sociali ed economiche.

Referenze Immagine:

<http://www.carsareevil.com/images/Seattle%20Traffic.jpg>



XVI Rapporto sul Turismo Italiano

Questo volume è prodotto dalla Società "Mercury" fondata da Piero Barucci ed Emilio Becheri in collaborazione con il Ministero del Turismo.

Il Rapporto sul Turismo Italiano costituisce da oltre vent'anni uno dei principali riferimenti nel nostro paese per quanti, studiosi e professionisti, si occupano a vario titolo del tema "turismo".

In esso il tema del turismo è affrontato da diversi punti di vista e secondo un approccio interdisciplinare: dall'analisi quantitativa e qualitativa dell'offerta turistica a livello nazionale, regionale e provinciale all'analisi quantitativa e qualitativa della domanda; dalle strategie per la valorizzazione, riqualificazione e promozione degli Enti territoriali ai provvedimenti normativi che riguardano il turismo; dallo studio delle dinamiche dei "molteplici turismi" in cui gli autori suddividono il comparto, ai fattori macro e micro economici che il turismo determina. Naturalmente è trattato anche il tema della relazione tra domanda turistica e offerta di trasporto.

Uno dei capitoli più corposi del Rapporto, il Capitolo 10, affronta quest'ultimo argomento evidenziando, per ciascuna modalità di trasporto (ferroviaria, stradale, marittima, aerea), le caratteristiche e le criticità del comparto riferite soprattutto ai nuovi trend e fenomeni culturali legati al tema (come per esempio il fenomeno del Low Cost).

L'ultima edizione conserva la struttura tradizionale del Rapporto, articolata in quattro parti più le considerazioni finali. Quest'anno, però, due sezioni speciali sono dedicate ai Piani strategici e al "Milano Expo 2015".

Titolo: Managing Urban Tourism

Autore/curatore: Page S. e Hall M.

Editore: Pearson

Download:

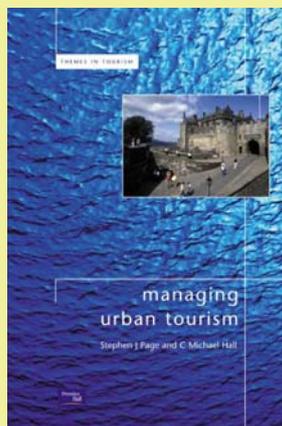
Data pubblicazione: 2002

Numero di pagine: 390

Prezzo: 85,00 Euro

Codice ISBN: 8846478843

Lingua: Inglese



Titolo: XVI Rapporto sul Turismo Italiano

Autore/curatore: Piero Barucci e Emilio Becheri

Editore: Mercury srl

Download: www.turistica.it

Data pubblicazione: 2009

Numero di pagine: 1000

Prezzo:

Codice ISBN: 978-88-15-1122

Lingua: Italiano

Managing Urban Tourism

Stephan Page e Michael Hall sono due ricercatori universitari neozelandesi che si occupano da diversi anni del rapporto tra turismo e assetto ed organizzazione delle aree urbane. Entrambe hanno all'attivo numerose pubblicazioni sull'argomento e sono considerati, in letteratura internazionale, tra i maggiori esperti del tema.

Il volume che si presenta è uno dei più noti prodotti dagli autori e rappresenta una sorta di testo "guida" per gli esperti dell'argomento.

Managing Urban Tourism è un'analisi ad ampio spettro, di tipo olistico, del tema del turismo come fenomeno urbano. Il fenomeno turistico è visto, infatti, come il prodotto di un mix interagente di fattori "urbani": sociali, culturali, di dotazioni tecnologiche ed infrastrutturali, ecc.

Se non opportunamente governato, attraverso politiche e strategie orientate a tenere in conto dei diversi fattori menzionati, il fenomeno turistico è in grado di amplificare problemi e criticità dei moderni contesti urbani a vocazione turistica, come la congestione, l'inquinamento, ecc.

Managing Urban Tourism offre un approfondimento sul tema secondo due direttrici: una più teorico-concettuale ed una di maggiore approfondimento pratico.

La prima analizza l'argomento evidenziandone le diverse relazioni con altri settori e ambiti disciplinari: l'economia, la pianificazione, le scienze sociali. La seconda offre, invece, indicazioni utili al governo del fenomeno turistico in ambito urbano attraverso un'analisi approfondita di alcuni esempi di best e bad practices individuate in diversi contesti internazionali.

Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints

Daniel Albarate e Germa Bel sono due ricercatori della Facoltà di Economia dell'Università di Barcellona che si occupano da diversi anni del tema turistico, in generale, e delle relazioni tra turismo – inteso come un fenomeno urbano – e trasporti pubblici, più nello specifico.

Gli studiosi e soprattutto gli amministratori locali sono sempre più consapevoli del contributo che il settore turistico può offrire nello sviluppo economico di un contesto urbano.

Già a partire dal decennio scorso, in molte città europee – che attualmente guidano le classifiche dei flussi turistici in entrata dal resto del mondo – le amministrazioni hanno investito importanti capitali per la promozione pubblicitaria, l'organizzazione di eventi, la riqualificazioni degli spazi.

A fronte, però, di tali aspetti, uno dei settori che – nei diversi contesti analizzati dagli autori – riesce ad attrarre ancora pochi investimenti è quello del trasporto pubblico. Questo studio ha esaminato, attraverso l'analisi di un database europeo sui servizi di trasporto pubblico nelle maggiori città del continente, come gli amministratori locali abbiano risposto, negli ultimi dieci anni, alla domanda turistica di trasporto pubblico, ampliandone l'offerta.

Il risultato emerso è che, nella maggior parte dei casi analizzati, l'offerta rimane generalmente molto scarsa in riferimento alla domanda.

Questo continua ad avvenire nonostante da diverse parti sia stata evidenziata l'importanza strategica che il settore del trasporto pubblico riveste in tale contesto, soprattutto nell'attrarre nuovi flussi turistici.

Titolo: Tourism and Mobility

Autore/curatore: Hall M.

Editore: O. University Press

Download: www.business.otago.ac.nz

Data pubblicazione: 2008

Numero di pagine: 45

Prezzo:

Codice ISBN:

Titolo: Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints

Autore/curatore: Albarate D. e Bel G.i

Editore: Elsevier

Download:

Data pubblicazione: 2009

Numero di pagine: 14

Prezzo: Gratuito

Codice ISBN:

**Turism and Mobility**

Questo studio – prodotto da Michael Hall dell'Università di Otago, in Nuova Zelanda – è incentrato sull'approfondimento delle opportunità che l'integrazione del tema della mobilità, in generale, e della "leisure mobility" più nello specifico, può offrire allo sviluppo del dibattito interdisciplinare sul fenomeno turistico.

Nonostante la riconosciuta importanza della "mobilità" come un fattore determinante nell'attrarre i flussi migratori, i flussi di merci e servizi e per lo sviluppo delle relazioni sociali tra gli individui, gli studi sul turismo hanno generalmente approfondito poco le relazioni con il tema della mobilità.

Hall sostiene che tale situazione è il prodotto di un approccio molto ristretto alla conoscenza e al governo del fenomeno turistico che è andato sviluppandosi, negli ultimi decenni, negli studi del settore.

L'autore sostiene che in letteratura è ancora troppo forte il peso dell'approfondimento teorico, teso ad analizzare le diverse facce e implicazioni – sociali, economiche, ecc. – del fenomeno, che poco ha a che fare con la vita reale in cui la domanda di mobilità individuale e collettiva rappresenta uno dei fattori determinanti nello sviluppo di un contesto territoriale. Al fine di connettersi con maggiore efficacia e, quindi, di essere più utili al dibattito delle discipline sociali sul tema del "Turismo", gli studi del settore devono essere capaci, secondo l'Autore, di formulare un approccio conoscitivo maggiormente aderente alla domanda "reale" – di servizi, di sicurezza, di organizzazione, ecc. – posta dagli individui, in cui la domanda di mobilità è sicuramente una delle più rilevanti.

Tourim Geographies Journal

Lo scopo che Tourism Geographies – rivista scientifica bimestrale edita Routledge – si prefigge è di essere un “ambiente virtuale”, un forum di approfondimento del dibattito interdisciplinare, di presentazione di idee e di discussione intorno al tema del turismo e dei “leisure studies”.

Come evidenziato nelle note editoriali, il plurale “Geographies” è usato proprio per esprimere l’attenzione che la rivista vuole porre alla diversità di prospettive, di punti di vista e di approcci in cui è possibile declinare il turismo come fenomeno “geografico”. Il titolo della rivista vuole evidenziare che il turismo, prima che economico, sociale, ecc., è un fenomeno “geografico”: il turismo è un fenomeno che avviene nello spazio; è un fenomeno che, alla stregua di un bene o di una merce, ha dei luoghi di “origine” ed è “consumato” nelle aree di destinazione; il turismo trasforma l’ambiente ove è consumato secondo modalità che lo distinguono dai processi non turistici; il turismo determina il “movimento” di persone, cose, servizi, idee e soldi nello spazio; il turismo determina un modo diverso delle persone di vedere, capire e relazionarsi al mondo.

Questi aspetti, oltre a rappresentare la linea editoriale della rivista, sono anche i riferimenti che la redazione e il team dei “reviewer” tengono in conto per la scelta degli articoli e dei contributi da pubblicare.

Il giornale da diversi anni rappresenta uno dei principali riferimenti per gli studiosi interessati al tema del turismo provenienti da diversi ambiti disciplinari: geografi, antropologi, architetti, pianificatori e urbanisti, ecc.

Titolo: Tourism geografy Journal

Autore/curatore:

Editore: Routledge

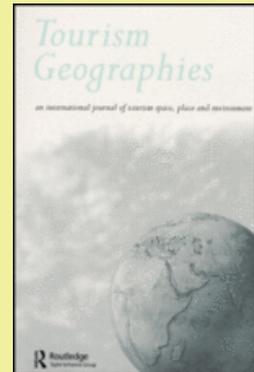
Download: www.taylor-francis.com/TGJ

Data pubblicazione: dal 1997

Numero di pagine:

Prezzo:

Codice ISSN: 1470-1340



Tourim Policy and Planning.

Yesterday, today and tomorrow

Questo volume è stato prodotto da quattro esperti in economia e in pianificazione ed è indirizzato ad approfondire i principali elementi per la pianificazione delle politiche di sviluppo del turismo sostenibile.

Per diverse comunità e paesi del mondo il settore turistico rappresenta uno dei principali motori dello sviluppo economico.

I rapidi cambiamenti economici che stanno interessando paesi un tempo fuori dalle rotte “classiche” del turismo globale, come Cina e India, avranno nei prossimi decenni un impatto sicuramente molto rilevante sul mercato turistico globale. Da un punto di vista economico, il settore turistico è uno strumento di sviluppo per diverse realtà locali che produce reddito, lavoro, mantiene vivaci le attività produttive. Se non opportunamente “governato”, però, anche le “esternalità”, le conseguenze sulla qualità della vita e delle risorse ambientali possono essere rilevanti.

Gli autori sostengono, quindi, che uno sviluppo turistico duraturo può essere perseguito a patto che, oggi, siano definite e messe in campo opportune politiche di governo del fenomeno orientate alla sostenibilità. Fuori dalla cornice della sostenibilità, il futuro turistico di una comunità ha poche possibilità di svilupparsi.

Le amministrazioni ai diversi livelli, le associazioni di categoria, le agenzie non governative devono essere leader nella promozione di politiche di sviluppo sostenibili che trascendano, quindi, i soli benefici economici di breve periodo.

Titolo: Tourism Policy and Planning.

Yesterday, Today and Tomorrow

Autore/curatore: Right N. (curatore)

Editore: BH

Download:

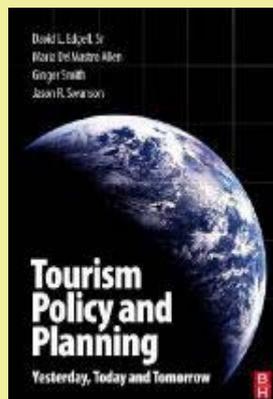
Data pubblicazione: 2008

Numero di pagine: 322

Prezzo: Euro 50,00

Codice ISBN:

9789-0-112435





Normativa

Indirizzi per la gestione del settore turistico

TeMA
03.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 121-124

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

© Copyright dell'autore.

Directives for Tourism Management

a cura di Giuseppe Mazzeo* e Cristina Calenda**

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

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

In questo numero

Il turismo, oltre a rappresentare un importante aspetto nella vita dei cittadini europei, spesso in viaggio per piacere o per ragioni lavorative, è una tra le attività che genera il maggiore impatto positivo sullo sviluppo economico ed occupazionale in Europa.

Inoltre, si configura come uno strumento importante per potenziare l'immagine dell'Europa alla scala mondiale, mediante la promozione delle sue attrazioni turistiche, tradizioni ed usanze.

Per tali ragioni, il turismo in Europa necessita di essere opportunamente organizzato alla luce della necessità di renderlo più competitivo e di assicurare l'attuazione dei principi di sostenibilità.

La competitività della filiera turistica si traduce non solo nella presenza di personale qualificato e nella migliore gestione degli aspetti economici del settore attraverso uno studio accurato della domanda e nella diversificazione dell'offerta turistica, ma anche nell'adozione di adeguati strumenti di pianificazione del territorio e dei trasporti in quei territori che, per particolare vocazione turistica, attraggono consistenti flussi di visitatori.

La presa di coscienza del ruolo strategico che il turismo riveste nel contesto europeo, si è tradotta nell'emanazione da parte della Commissione Europea della Comunicazione "L'Europa, la destinazione turistica n. 1 del mondo. Un nuovo quadro di riferimento politico per il turismo in Europa" (giugno 2010) con la quale si è voluto delineare un quadro d'azione di riferimento per potenziare la filiera turistica nel continente. In particolare, si propone di implementare soluzioni che consentano di agevolare gli spostamenti del turista sul territorio.

In Italia, invece, la prima Legge quadro sul turismo è stata elaborata nel 1983 e successivamente abrogata dalla Legge

n. 135/2001. La nuova Legge nel delinare i criteri di base a cui si deve uniformare l'attività delle Regioni nel settore, allo stesso tempo introduce elementi innovativi quali, ad esempio, il fondo di cofinanziamento per migliorare l'offerta turistica, il fondo di rotazione per prestiti nel settore turistico, la Carta dei diritti del turista.

Anche alla scala regionale, è stato necessario, procedere ad una regolamentazione del settore turistico e di altri settori ad essi correlato. In particolare, si riporta la Legge Regionale della Puglia n. 17/2006 "Disciplina della tutela e dell'uso della costa" che, uniformandosi ai principi di tutela dell'ambiente e delle risorse, introduce il Piano Regionale della Costa come strumento di pianificazione indicante le linee guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera, quali, ad esempio, opere di difesa e porti turistici.

The Grassmarket ad Edimburgo.



Comunicazione della Commissione "L'Europa, la destinazione turistica n. 1 del mondo. Un nuovo quadro di riferimento politico per il turismo in Europa" (2010)

Con la Comunicazione "L'Europa, la destinazione turistica n. 1 del mondo. Un nuovo quadro di riferimento politico per il turismo in Europa" del giugno 2010, la Commissione Europea si propone di incoraggiare l'implementazione di un approccio coordinato delle iniziative collegate al turismo e di definire un insieme di strategie di azione per potenziarne la sua competitività, nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile.

Il turismo in Europa ha ultimamente vissuto una difficile situazione economica dovuta sia alla recente eruzione del vulcano Eyjafjöll che ne ha dimostrato la sua vulnerabilità, sia dalla crisi economica del 2008 che ha avuto un effetto considerevole sulla domanda di servizi turistici. Questi due eventi hanno evidenziato la necessità di definire un quadro di riferimento europeo per gli operatori del settore.

Nel rispetto dei principi definiti dal Trattato di Lisbona, è opportuno incoraggiare il potenziamento del settore, garantendo la protezione dei beni ambientali e culturali.

In primo luogo, è necessario garantire una maggiore resilienza agli impatti del cambiamento climatico e che sia in grado di mitigare meglio gli effetti dei possibili cambiamenti strutturali causati dalle attività turistiche. Allo stesso tempo, si deve puntare ad individuare soluzioni per minimizzare "gli ostacoli" in cui i cittadini europei incorrono quando usufruiscono di servizi turistici al di fuori del proprio paese.

Il potenziamento della competitività del turismo in Europa può essere conseguito, a parere della Commissione, assicurando il miglioramento delle capacità professionali,

diversificando l'offerta di servizi, favorendo lo svolgimento di ricerche e studi nel settore. Le azioni previste sono:

a) sviluppare una strategia coerente per diversificare la promozione dei servizi turistici, in particolare si

propone di creare una "etichetta" europea, come gli European Heritage Days o l'European Union Prize for Cultural Heritage.

b) incoraggiare l'integrazione nelle linee di azione turistiche di itinerari naturali.

Dal momento che le innovazioni tecnologiche e le information technologies stanno diventando fattori determinanti per la

competitività della filiera turistica e per rafforzare i legami con altri settori ad essa collegati, la Commissione propone un potenziamento di questi strumenti ed un accesso ad essi più agevole, da parte degli operatori turistici.

In particolare, la Commissione intende creare una piattaforma informatica "ICT and tourism" per gli stakeholders al fine di favorire l'adeguamento della filiera turistica e del mercato agli sviluppi delle nuove tecnologie informatiche e di potenziare la loro competitività.

La modernizzazione delle attività turistiche dovrebbe essere accompagnata da un potenziamento delle professionalità dei lavoratori del settore, con particolare riguardo per le loro capacità di adattarsi alle nuove tecnologie ed alle aspettative del mercato, per esempio in termini di salute e benessere. A tal fine, la Commissione vuole promuovere programmi europei come il progetto Leonardo oppure il programma di riferimento Competitività ed Innovazione (CIP).

Altra strategia da adottare è l'estensione della durata della stagione turistica. A tale proposito, si ricorda l'iniziativa *Calypso*, adottata dal Parlamento Europeo nel 2008 con lo scopo di assicurare gli scambi stagionali di turisti almeno tra due Stati membri; sulla scorta degli esiti di questa iniziativa l'Unione propone meccanismi di scambio turistico, su base volontaria, tra alcuni gruppi chiave come giovani o anziani oppure persone con mobilità ridotta, da attuarsi in particolar modo durante la bassa stagione.

La maggiore competitività del settore turistico si ottiene anche attraverso una migliore conoscenza dei suoi aspetti socio-economici e delle loro relazioni con l'ambiente, da conseguire mediante lo sviluppo di network tra istituti di ricerca, università ed unità di monitoraggio pubbliche e private, in stretta collaborazione con le autorità nazionali e regionali, con gli uffici turistici nazionali, gli istituti di statistica ed altri operatori. A tale proposito, nella comunicazione annuale "Consumer Markets Scoreboard", la Commissione monitorerà il mercato misurando la soddisfazione dei consumatori per vari servizi turistici (trasporto, viaggio, alloggio, tour); inoltre, si intende istituire un osservatorio del turismo per supportare e coordinare le attività tra i centri di ricerca nazionali e per agevolare la raccolta di dati socio-economici sul turismo alla scala europea.

La competitività si realizza però anche attraverso la promozione del turismo sostenibile, considerato che la qualità delle mete turistiche è fortemente influenzata dal loro ambiente naturale e culturale e dalla loro integrazione con la comunità locale. Su questo fronte, tra le varie azioni programmate si propone: lo sviluppo di un sistema di indicatori per la gestione sostenibile delle destinazioni a vocazione turistica; la creazione di un marchio europeo 'Qualité Tourisme', l'adozione di pratiche per sensibilizzare l'industria turistica sul problema del cambiamento climatico e la proposta di strategie per il turismo costiero sostenibile.



Legge n. 135/2001 "Riforma della legislazione nazionale del turismo"

La Legge n. 135/2001, che ha abrogato la precedente legge quadro sul turismo n. 217/1983, si propone di definire un insieme di principi di riferimento su cui le Regioni dovrebbero basare le proprie disposizioni normative in materia turistica. In particolare, con tale norma, si individuano i seguenti criteri sulla cui base le Regioni devono esercitare le funzioni in materia di turismo e di industria alberghiera:

- a) il potenziamento dell'offerta del sistema turistico nazionale, regionale e locale;
 - b) la tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e culturali e delle tradizioni locali nell'ottica di un turismo sostenibile;
 - c) il supporto alle imprese di settore al fine di migliorare la qualità dell'organizzazione, delle strutture e dei servizi;
 - d) la promozione di azioni per il superamento degli ostacoli che si frappongono alla fruizione dei servizi turistici da parte dei cittadini, con particolare riguardo per giovani, anziani e persone con ridotte capacità motorie e sensoriali;
 - e) la tutela di coloro che accedono ai servizi turistici;
 - f) la valorizzazione del ruolo delle comunità locali;
 - g) l'uso degli spazi rurali e delle economie tipiche in chiave turistica;
 - h) la promozione della conoscenza del fenomeno turistico;
 - i) la rivalutazione dell'immagine turistica nazionale sui mercati mondiali, valorizzando le risorse dei diversi ambiti territoriali.
- Al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato spetta, invece, il coordinamento intersettoriale degli interventi statali connessi al turismo, l'indirizzo ed il coordinamento delle attività promozionali svolte all'estero, aventi esclusivo rilievo nazionale e la rappresentanza unitaria in sede di Consiglio dell'Unione Europea in materia di turismo. Sempre ai sensi dell'art. 2, i Comuni e le Province attuano nei propri territori le politiche intersettoriali ed infrastrutturali necessarie alla riqualificazione dell'offerta turistica.

Al comma 4 dello stesso articolo, la Legge delega il Presidente del Consiglio dei Ministri ad emanare un decreto che stabilisce gli standard minimi omogenei, a livello nazionale, per i servizi di informazione e accoglienza; per la tipologia e l'esercizio delle imprese turistiche; per la qualità delle strutture ricettive e dei servizi offerti; per l'esercizio delle professioni turistiche e per la gestione dei beni demaniali concessi in uso per finalità turistiche.

All'articolo 3 è introdotta la "Conferenza nazionale del turismo", da tenersi con cadenza almeno biennale, alla quale partecipano le associazioni dei consumatori, i presidenti delle Regioni e delle Province autonome, l'ANCI, l'UPI, l'UNCEM, il CNEL, le associazioni imprenditoriali di settore, i sindacati, le associazioni pro loco e quelle ambientaliste e senza scopo di lucro che operano nella filiera turistica. La Conferenza, oltre ad esprimere orientamenti per la definizione e gli aggiornamenti del documento contenente le linee guida,

ha il compito di verificarne l'attuazione, con particolare riferimento alle politiche turistiche ed a quelle intersettoriali, e di favorire il confronto tra le istituzioni e le rappresentanze della filiera.

L'art. 4 prevede la redazione di una "Carta dei diritti del turista", da parte del Ministero delle attività produttive, sentite le organizzazioni imprenditoriali e sindacali e le associazioni dei consumatori. La Carta si configura come un documento di informazione e guida pratica per la conoscenza ed il corretto esercizio dei propri diritti da parte del turista. Altre novità della Legge sono:

- a) i "sistemi turistici locali" (art. 5) ossia contesti omogenei o integrati, che comprendono anche Regioni diverse, caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche. Gli enti locali o i soggetti privati promuovono i sistemi turistici locali attraverso forme di concertazione con gli enti funzionali, con le associazioni di categoria che concorrono alla formazione dell'offerta turistica, e con i soggetti pubblici e privati interessati.
- b) l'istituzione, presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di un fondo di cofinanziamento per migliorare la qualità dell'offerta turistica, le cui risorse vengono ripartite per il 70% tra le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano (art. 6).
- c) l'obbligo di iscrizione nel registro delle imprese per l'esercizio dell'attività turistica e dell'autorizzazione amministrativa da parte delle Regioni per l'esercizio delle professioni turistiche (art. 7).
- d) l'istituzione presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di un fondo di rotazione per il prestito ed il risparmio turistico (art. 10) a cui affluiscono i risparmi versati da individui, imprese, istituzioni o associazioni private quali circoli aziendali, associazioni non-profit, banche, società finanziarie, e le risorse derivanti da finanziamenti e donazioni, erogati da soggetti pubblici o privati. Il fondo eroga prestiti turistici a tassi agevolati e favorisce il risparmio turistico delle famiglie e dei singoli con reddito al di sotto di un limite, fissato ogni tre anni con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Piazza Duomo - Comune di Acireale.



**Legge Regionale della Puglia n. 17/2006
"Disciplina della tutela e dell'uso della costa"**

La legge Regionale della Puglia n. 17/2006 disciplina l'esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale conferite dallo Stato ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, individuando le funzioni trattenute in capo alla Regione e quelle conferite ai Comuni ed alle Province.

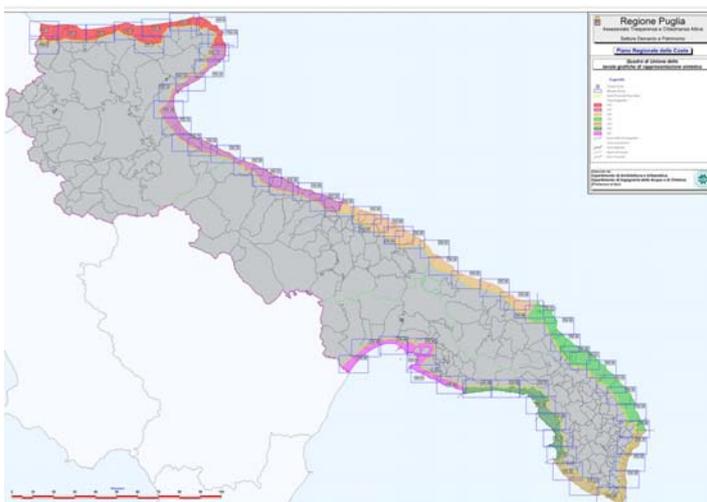
L'azione regionale in materia di demanio marittimo si conforma ai seguenti principi:

- salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell'ambiente;
- pianificazione dell'area costiera;
- accessibilità ai beni del demanio marittimo ed al mare territoriale per la loro libera fruizione;
- semplificazione dell'azione amministrativa;
- trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi;
- integrazione tra i diversi livelli della pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione;
- decentramento amministrativo dei compiti;
- sviluppo eco-compatibile del turismo balneare.

La pianificazione regionale si attua mediante il Piano regionale delle coste (PRC) che disciplina le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell'integrità fisica e patrimoniale.

Il PRC contiene gli studi, le indagini ed i rilievi sulle dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteo-marino, ed indica le linee guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera, quali: opere di difesa, porti turistici e cave di mare per il prelievo di sabbia da destinare al rifacimento degli arenili in erosione. Ai principi ed alle disposizioni del PRC devono essere conformati i Piani comunali delle coste (PCC).

Una Tavola del Piano Regionale delle coste della Puglia.



Il Sistema informativo del demanio marittimo (SIS) rappresenta lo strumento condiviso per la gestione unitaria informatizzata dei dati relativi all'amministrazione del demanio marittimo, al fine di consentire la puntuale identificazione e conoscenza del suo reale stato d'uso.

L'accesso al SID è consentito a ciascuna Provincia, per l'esercizio dell'attività di vigilanza sul territorio di competenza, ed ai Comuni, che hanno l'obbligo di operare sul SID, trasmettendo alla Regione anche copia integrale delle concessioni rilasciate, con cadenza quindicinale.

Per quanto riguarda la domanda per ottenere il rilascio, il rinnovo e la variazione della concessione, va trasmessa al Comune territorialmente competente, specificando l'uso che il richiedente intende fare del bene demaniale e la durata della concessione richiesta.

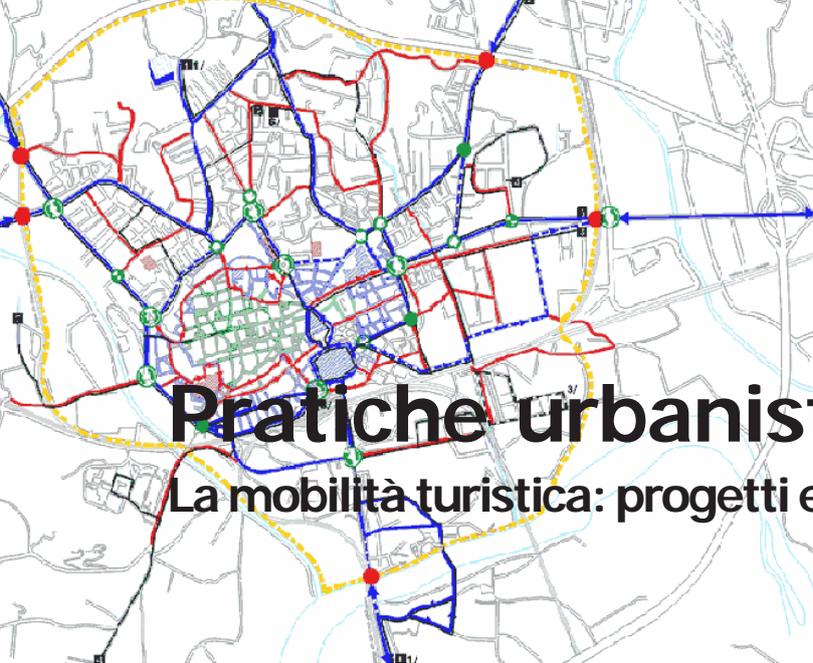
La domanda per il rilascio e la variazione della concessione deve essere corredata di una perizia giurata a firma di tecnico abilitato, riportante la descrizione, anche fotografica, dello stato dei luoghi "ante operam" ed una simulazione dalla quale si possa rilevare l'impatto ambientale "post operam". L'avvio del procedimento è subordinato al pagamento del contributo per spese di istruttoria. La durata delle concessioni per finalità turistico-ricreativa è di sei anni. Per le altre finalità produttive e non turistico-ricreative, la durata della concessione è, invece, fissata in relazione ai piani di investimento ed ammortamento proposti dai richiedenti.

Al concessionario è fatto obbligo di garantire:

- l'accesso al mare da parte dei soggetti diversamente abili, con la predisposizione di idonei percorsi perpendicolari alla battigia, a meno di particolari condizioni geomorfologiche e ambientali;
- i servizi minimi (igienico-sanitari, docce, chiosco-bar, direzione). Gli stessi se prefabbricati "in serie" e di uso temporaneo (da rimuovere dunque al termine della stagione estiva) sono assentiti con la sola concessione demaniale, ferme restando le procedure della denuncia inizio attività (DIA) e le competenze dell'Agenzia delle dogane;
- il salvamento;
- il parcheggio agli utenti, fatti salvi i casi di comprovata impossibilità per le concessioni esistenti;
- il transito libero e gratuito al pubblico, per l'accesso alla battigia e al mare territoriale, qualora non esistano accessi alternativi in un ambito non superiore a 150 metri, ad eccezione di casi particolari indicati nel PCC;
- il mantenimento della pulizia delle aree limitrofe a quelle concesse, per una larghezza non inferiore a 20 metri, su ciascun lato durante il periodo di sua attività.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 121 è di proprietà degli autori, l'immagine a pag. 122 è tratta da http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/calypso/index_en.htm; l'immagine pag. 123 è tratta da www.comune.acireale.ct.it e l'immagine a pag.124 è tratta da www.regione.puglia.it.



TeMA
03.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 125-128

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

© Copyright dell'autore.

Pratiche urbanistiche

La mobilità turistica: progetti ed esperienze

Tourism Mobility: Projects and Experiments

a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fioredec@libero.it

In questo numero

Nell'ambito delle politiche di sviluppo turistico l'accessibilità e la mobilità assumono rilevanza sempre crescente. L'efficienza e l'efficacia del sistema dei trasporti (su strada, su ferro, ciclopedonale, etc), infatti, contribuiscono a qualificare l'offerta, orientando e indirizzando i flussi turistici. Per questo motivo, numerosi sono gli interventi sul sistema della mobilità all'interno delle politiche e delle azioni orientate al rilancio e alla valorizzazione in chiave turistica di un'area. In questo quadro si inseriscono i progetti e gli studi di seguito presentati. Il progetto "Vie d'acqua del nord Italia", promosso dal GAL Venezia Orientale nell'ambito del progetto

comunitario Leader+, punta alla valorizzazione delle risorse turistiche, culturali e ambientali lungo la grande asta fluviale del Po e i canali navigabili della pianura tra Milano, Venezia e Trieste, attraverso l'interconnessione tra le vie navigabili (fiumi, canali, laghi, lagune, idrovie e navigli).

Lo studio di fattibilità "Sinus Laos - Riquilibrificazione dell'ambito del golfo di Policastro", invece, parte del progetto integrato "Portualità turistica" contenuto nella programmazione del

Por Campania, approfondisce le finalità generali del progetto adeguandole ai caratteri specifici dei luoghi e propone un sistema di interventi volti al miglioramento e alla connessione tra il sistema viario, quello della mobilità leggera e la rete della portualità e dei collegamenti via mare.

Infine, lo studio "Le vie verdi del Sele-Calore", proposto da Fiab Puglia, è volta alla tutela e alla valorizzazione di una rete viaria secondaria che costeggia il canale principale dell'acquedotto Pugliese, attraverso un territorio di grande valore naturalistico, ma attualmente fuori dagli itinerari turistici.

Per l'importanza che ha assunto l'accessibilità nelle politiche di sviluppo dell'attività turistica, numerosi sono gli interventi sul sistema della mobilità volti a contribuire a qualificare l'offerta, orientando e indirizzando i flussi turistici.



Progetto “Vie d’acqua del Nord Italia”

Nato dalla cooperazione territoriale tra sei Gruppi di Azione Locale (GAL) di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, all’interno dell’iniziativa comunitaria Leader + (programma europeo per lo sviluppo delle aree rurali), il progetto è finalizzato alla valorizzazione delle vie d’acqua lungo la grande asta fluviale del Po e i canali navigabili della pianura padano-veneta, un corridoio fluviale che partendo dalla Svizzera raggiunge Milano, Venezia e Trieste.

Tale finalità si traduce, nello specifico, nella valorizzazione delle risorse turistiche, culturali e ambientali attraverso l’interconnessione tra le vie navigabili (fiumi, canali, laghi, lagune, idrovie e navigli) e le vie di comunicazione terrestri a mobilità dolce da sviluppare in corrispondenza dei corsi d’acqua, così da garantire l’accessibilità alle risorse ambientali, culturali e turistiche del territorio, comprese zone Sic (Siti di interesse comunitario), Zps (Zone di protezione speciale) e aree a parco, attualmente spesso preclusa, a causa di sbarramenti, privatizzazioni e vegetazione arbustiva infestante.

Il progetto è nato nel 2003 dall’esigenza, da parte del gruppo di azione locale Venezia Orientale, di trovare partner che operassero in contesti geografici e ambientali simili, con il comune obiettivo della valorizzazione dei corsi d’acqua, per rendere accessibili e fruibili le aste fluviali della pianura padano-veneta e creare un sistema di navigazione e di percorribilità terrestre. Nel 2004 il progetto è stato approvato dalle Regioni Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia, con una previsione totale di spesa di circa 1.300.858 euro e con un contributo europeo nell’ambito del progetto Leader + di circa 857.300 euro.

Il progetto è realizzato attraverso dei moduli messi in atto da ciascun gruppo locale partner. I “moduli comuni” mirano a promuovere le attività di studio e di comunicazione per coinvolgere gli attori locali; i “moduli pilota” invece riguardano interventi da mettere in campo in ciascuna delle aree coinvolte e relativi alla realizzazione di infrastrutture leggere, come il collegamento tra le vie navigabili e le piste ciclopedonali, di pontili, di parcheggi e di aree verdi, si aree di scambio barca-bici-autotreno, di aree di sosta e di belvedere, etc.

Fino ad oggi sono stati realizzati complessivamente 34 interventi pilota. Tra questi ci sono due progetti che hanno interessato il territorio veneto: la realizzazione della “zona di accesso a Caorle” e l’“area verde per la litoranea veneta”. Il primo intervento ha avuto l’obiettivo

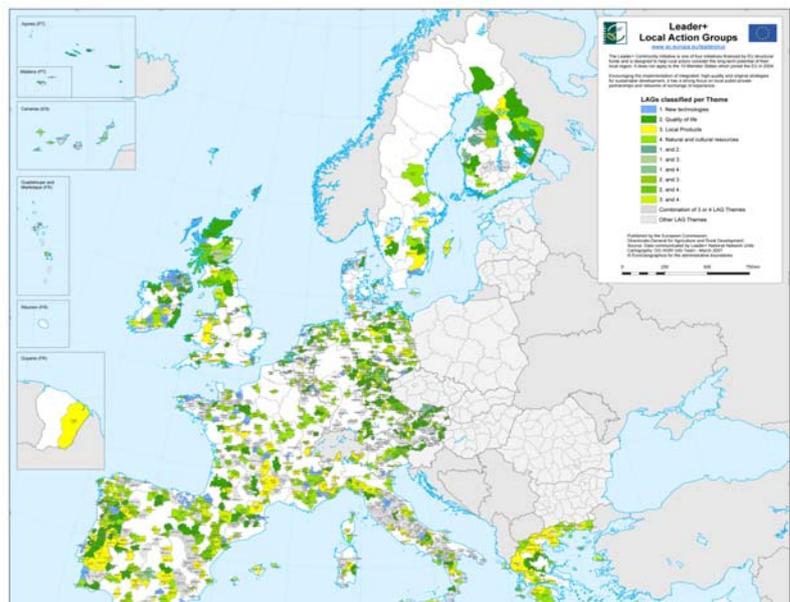
Tra gli interventi attuati fino ad oggi:

- la realizzazione di una pista ciclopedonale di collegamento tra l’itinerario “Palangon-Falconera” (sulla Litoranea Veneta) e il centro storico di Caorle, che arriva fino ad un approdo sulla litoranea da cui partono i natanti turistici;
- il recupero di un’area di grande valore naturalistico a San Michele al Tagliamento, in prossimità della Litoranea Veneta, con la creazione di aree di sosta con belvedere e l’interconnessione con le numerose piste ciclabili che sorgono lungo l’argine del Tagliamento, da Bibione fino all’entroterra.

di migliorare la mobilità intermodale collegando viabilità nautica, stradale e ciclopedonale. Nello specifico è stata realizzata una pista ciclopedonale di collegamento tra l’itinerario “Palangon-Falconera” (sulla Litoranea Veneta) e il centro storico di Caorle, l’autostazione e un parcheggio scambiatore. Il percorso, inoltre, giunge fino ad un approdo sulla litoranea, punto da cui partono i natanti turistici che organizzano escursioni nelle lagune di Caorle e Bibione.

Nel secondo intervento, invece, l’obiettivo è stato il recupero di un’area di grande valore naturalistico sita nel comune di San Michele al Tagliamento, in prossimità della Litoranea Veneta. In questa zona sono state realizzate alcune aree di sosta con belvedere e ed è stata creata l’interconnessione, attraverso alcune infrastrutture leggere, con le numerose piste ciclabili che sorgono lungo l’argine del Tagliamento, da Bibione fino all’entroterra.

Il progetto “Vie d’acqua del Nord Italia” è nato all’interno dell’iniziativa comunitaria Leader+, programma europeo per lo sviluppo delle aree rurali finanziato con fondi strutturali dell’UE.



Studio di fattibilità "Sinus Laos-Riqualficazione dell'ambito del golfo di Policastro

Nell'ambito del progetto integrato "Portualità turistica" contenuto nella programmazione del Por Campania, nel 2004 la Regione Campania ha messo a disposizione per la riqualificazione e lo sviluppo degli approdi campani circa 74 miliardi di euro (21,7 di risorse Por, 7 stanziati dai Comuni interessati e 45,7 dai privati), accogliendo contestualmente nel piano dei trasporti regionale due studi di fattibilità, relativi alla riqualificazione dell'ambito del golfo di Policastro e dell'ambito vesuviano.

Il progetto integrato "Portualità turistica" si pone tre obiettivi principali:

- adeguare e sviluppare la portualità turistica campana sia sotto il profilo infrastrutturale che gestionale, potenziando l'integrazione tra porti, costa e territorio;
- ottimizzare l'accessibilità portuale sia attraverso il trasporto collettivo (collegamenti marittimi e metrò del mare) sia attraverso il trasporto individuale (diporto nautico), decongestionando i flussi di mobilità automobilistica lungo la fascia costiera;
- contribuire alla riqualificazione della fascia costiera attraverso la definizione di soluzioni progettuali sostenibili e la compatibilità ambientale degli interventi.

In particolare, lo studio di fattibilità dell'ambito del golfo di Policastro è stato promosso dall'Associazione dei comuni del golfo di Policastro e dalla Comunità montana del Bussento (che coinvolge in forma associata i Comuni di Sapri, San Giovanni a Piro, Santa Marina, Ispani, Vibonati), con l'intento di approfondire le finalità generali del progetto integrato e di analizzarne le proposte in relazione ai caratteri specifici del territorio e agli indirizzi di sviluppo socio-economico e culturale adottati dalle comunità locali.

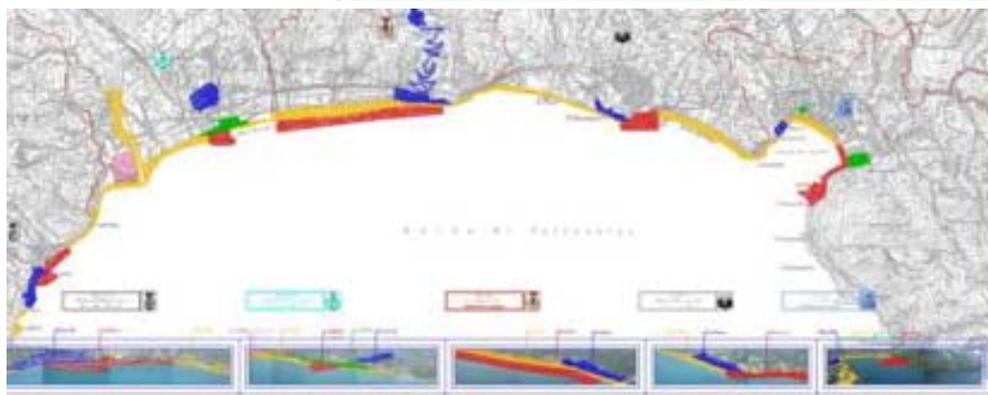
Tra gli obiettivi primari vi è la realizzazione di un sistema turistico integrato attraverso interventi qualificanti l'offerta turistica e sostenendo l'innovazione tecnologica delle strutture ed la riqualificazione delle imprese turistiche.

In particolare, rispetto al sistema della mobilità, il sistema degli interventi proposto si articola in tre principali ambiti:

- per la rete viaria, è proposto il potenziamento delle connessioni all'interno del sistema territoriale locale e, nello specifico, della forma a pettine delle vie interne di accesso al sistema collinare, con la realizzazione di aree di parcheggio opportunamente inseriti nel contesto urbano ed ambientale;

- per la rete dei percorsi di mobilità leggera, lo studio propone la realizzazione di una rete ciclabile e pedonale di connessione tra le stazioni costiere e tra queste e i centri urbani dei comuni del Golfo di Policastro, da integrarsi anche con il progetto di pista ciclabile provinciale. Inoltre, lo studio promuove la realizzazione di impianti alternativi come le ovoidie, per potenziare il collegamento mare-collina a Ispani, Vibonati, e Sapri;
- per la rete della portualità e dei collegamenti via mare, infine, lo studio approfondisce il progetto integrato per il sistema portuale a livello strutturale, definendo i ruoli ed i servizi connessi. In tal senso è previsto il potenziamento dei porti turistici di Scario, di Santa Marina e di Sapri; la stazione del metrò del mare al porto di Sapri e la creazione di nuovi approdi a Vibonati e a Ispani; la realizzazione del polo cantieristico vicino all'area Pip tra Santa Marina e Vibonati; banchine dedicate al servizio di taxi del mare, con collegamenti via mare tra i porti e gli approdi della costa e tra questi e i servizi ferroviari e marini (Metrò del mare, stazioni di Sapri, Vibonati e Policastro).

Lo studio di fattibilità Sinus Laos, approvato nel 2004, propone un sistema integrato di interventi sulla rete viaria, sulla mobilità leggera e sulla rete dei collegamenti marini.



Studio "Le vie verdi del Sele-Calore"

Nell'alta Murgia e nella Murgia sud orientale si snoda un lungo tratto del Canale principale dell'acquedotto Pugliese che interessa anche i territori di Basilicata e Campania, attraverso un percorso naturalistico che è fuori dalle guide turistiche e dai siti d'interesse natura 2000. La proposta della Federazione italiana amici della bicicletta (Fiab), sezione Puglia, messa a punto nel 2005, è volta alla tutela e alla valorizzazione di una rete viaria secondaria che costeggia l'acquedotto e che possa consentire la fruibilità turistica di un percorso fatto di luoghi di grande interesse naturalistico, archeologico, storico e enogastronomico. Secondo una definizione mutuata dalla letteratura di settore, soprattutto anglosassone, le vie verdi sono definite come "un sistema di territori lineari, tra loro connessi, che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico-culturale".

In tal senso, nel territorio in questione possono contribuire alla creazione delle vie verdi la rete delle strade secondarie, dei tratturi, di parchi e riserve, le strade sterrate di campagna, le strade di manutenzione di canali e acquedotti, zone pedonali e strade comunali che caratterizzano il territorio attraversato dal canale principale dell'acquedotto.

Proprio lungo il percorso dell'acquedotto, infatti, è presente una strada su fondo sterrato, utilizzata per la manutenzione dell'infrastruttura e per accedere a punti di attingimento, pozzetti di visita, punti di discesa, case cantoniere. Tuttavia, questo percorso non è continuo ed

Referenze immagini

L'immagine a pag. 125 è tratta dal sito <http://www.flickr.com>. L'immagine di pag. 126 è tratta dal sito http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leaderplus/publications/index_it.htm. L'immagine a pag. 127 è tratta dal sito web <http://www.archiportale.it>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web http://www.cicloamici.it/proposta_FIAB_APQ.pdf.

è frequentemente incrociato da strade provinciali a intenso traffico veicolare, quindi gli interventi necessari per la realizzazione di un percorso naturalistico ciclo-pedonale sicuro per gli escursionisti dovranno essere di diverso tipo. Tra questi:

- l'inserimento di un'apposita segnaletica sulle strade che attraversano il percorso (segnali di attenzione e di limitazione della velocità in accordo con le amministrazioni provinciali e comunali e di segnalazione dei punti di imbocco; segnali di indicazione e descrizione dei percorsi e dei siti di interesse, in accordo con gli standard europei);
- la realizzare di ponti dedicati all'attraversamento delle strade con mezzi leggeri, per esempio attraverso l'uso di elementi strutturali già disponibili sul mercato in adatti a costruire strutture e ponti per ciclisti e pedoni;
- l'interconnessione del percorso ciclopedonale con le linee ferroviarie Fs e delle Ferrovie Sud Est, individuando le stazioni più adatte a condurre i turisti direttamente nei punti di ingresso del percorso e quelle stazioni secondarie (soprattutto delle Ferrovie Sud Est) in declino per il calo di utilizzo causato dall'incremento del trasporto su strada;
- infine, la valorizzazione e il potenziamento delle strutture ricettive situate lungo il percorso dell'acquedotto, orientate alla fornitura di servizi per il cicloturismo.

Lo studio proposto da Fiab Puglia è volto alla tutela e alla valorizzazione in chiave turistica di un lungo percorso di grande valore naturalistico che costeggia il canale principale dell'acquedotto e che attualmente versa in stato di abbandono.





Napoli 2011

Servizi di trasporto per il turismo: il *Metrò del Mare*

Tourist Transport Services: the *Metrò del Mare*

a cura di Daniela Cerrone

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

In questo numero

La molteplicità ed eterogeneità delle emergenze di tipo storico, architettonico, culturale, paesaggistico rendono la fascia costiera della Campania tra le principali mete turistiche in Italia. Napoli, Pozzuoli, Sorrento, Salerno, la costiera Sorrentina e quella Amalfitana, il Cilento, le isole di Capri e di Ischia sono solo alcune delle destinazioni preferite.

Proprio per l'ampiezza dell'offerta, l'area costiera tra Napoli e Salerno è sempre interessata da notevoli flussi turistici che vanno a sommarsi a quelli di tipo ordinario (pendolarismo per studio e per lavoro). In alcuni periodi dell'anno ed in particolare modo nel periodo estivo, tali flussi raggiungono valori tali da diventare difficilmente gestibili con la rete infrastrutturale esistente. L'offerta infrastrutturale che si è andata sviluppando nel tempo, condizionata anche dalla conformazione territoriale, non risulta più adeguata alla domanda ed ancor meno sostenibile visto che privilegia, con evidenti problemi di congestione, la mobilità su gomma di tipo privato. Alcune esperienze hanno dimostrato che, in aree costiere come quella della Campania, i servizi di trasporto marittimo possono contribuire alla realizzazione di forme integrate di trasporto pubblico tese ad un maggiore e più agevole accesso alle mete turistiche con conseguente riduzione del traffico veicolare su gomma sulle principali arterie di collegamento.

L'osservatorio pubblicato in questo numero di TeMA propone, in ragione delle considerazioni precedenti, un approfondimento sui risultati conseguiti in Campania, a distanza di dieci anni dalla sua attivazione, da un servizio di collegamenti marittimi a corto raggio: il *Metrò del Mare*.

Attraverso l'analisi dell'ampliamento dell'offerta, in termini di località coinvolte e tipologie di corse, si intende valutare l'efficacia del servizio sia come strumento per la valorizzazione turistica del territorio, sia come "infrastruttura" cui si è affidata la funzione di trasporto alternativo a quello terrestre con il

fine di ridurre il traffico stradale su arterie particolarmente congestionate come l'autostrada A3 e le strade costiere della Campania e di conseguenza l'inquinamento acustico ed atmosferico in zone densamente abitate.

Il *Metrò del Mare*

Il *Metrò del Mare* è un servizio di collegamenti marittimi attivato in Campania con l'obiettivo di agevolare il turismo in alcune delle aree più belle e frequentate della Campania e contestualmente contribuire a riequilibrare la ripartizione modale al fine di incidere sul traffico stradale che interessa queste aree soprattutto in concomitanza con il periodo estivo.

Sin dal 2001, nonostante l'offerta fosse molto limitata rispetto a quella attuale, l'obiettivo della Regione Campania –ente che ha finanziato negli anni il servizio– è stato quello di predisporre un servizio alternativo a quello su gomma utilizzando le cosiddette *Vie del Mare*. Obiettivo di lungo termine era e continua ad essere la realizzazione di un sistema integrato di collegamenti marittimi ad elevata frequenza per incentivare l'utilizzo del servizio pubblico e ridurre il trasporto privato su gomma. Da qui il nome *Metrò*.

Il *Metrò del Mare* è stato presentato per la prima volta nell'estate del 2001 in via sperimentale con due linee, 6 scali e un numero limitato di mezzi natanti che raggiungevano piccoli porti non ancora attrezzati in modo adeguato. Alla fine della prima stagione furono comunque registrati circa 20mila passeggeri.

Già nell'estate successiva l'offerta è stata ampiamente modificata: le linee sono state portate a quattro, due delle quali attive per 5 mesi –avendo funzione anche di mezzo alternativo al trasporto terrestre– mentre quelle per il Cilento,

dedicate specificamente al turismo, attive solo durante la stagione estiva (luglio e agosto).

In particolare, sono stati estesi i collegamenti al Cilento, a Salerno e alla costiera amalfitana e sono state rafforzate le linee preesistenti aggiungendo altri importanti scali alle fermate già previste. I porti turistici di Bacoli, Pozzuoli, Procida, Ischia, Castellammare, Piano di Sorrento, Positano, Acciaroli, Agropoli sono stati oggetto di interventi finalizzati a migliorarne l'accessibilità.

Un'ulteriore innovazione del 2002 è avvenuta a livello tariffario con il biglietto integrato *UNICO Terra & Mare*¹ che consentiva la possibilità di usufruire (per un periodo di 45 minuti prima e dopo l'utilizzo del *Metrò del mare*), nei luoghi di partenza o di approdo, dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro o gomma gestiti dalle aziende Anm, Circumvesuviana, Cstp, Ctp, Metronapoli, Sepsa, Sita e Trenitalia.

Nel corso degli anni le linee e gli scali sono stati ulteriormente potenziati e si è registrata una buona crescita del numero di passeggeri.

Nel 2006, nei mesi da aprile a luglio, i passeggeri sono stati più di 130mila, contro i 77mila del 2005 e i 103mila del 2004; nel solo mese di luglio le presenze registrate a bordo sono state 80mila contro le 46mila del 2005 e le 51mila del 2004. In alcuni weekend il servizio marittimo veloce ha trasportato oltre 7mila persone. La linea MM3, (Bacoli, Pozzuoli, Napoli Beverello, Torre A.-Pompei, Seiano-Vico Equense, Sorrento, Positano, Amalfi, Salerno) nella stagione 2006 ha registrato oltre 57mila imbarchi.

Sempre nel 2006 il servizio ha consentito l'approdo nel solo periodo estivo di 20mila passeggeri ad Amalfi; 25mila a Sorrento; oltre 10mila a Positano e 4mila a Seiano-Vico Equense.

Nel 2009 gli scali serviti sono diventati 23 contro i 6 del 2001. Anche la flotta impiegata ha raggiunto le 13 unità contro le 2 della prima edizione.

Dal 2001 al 2009 la Regione Campania ha stanziato per il *Metrò del mare* circa 52,5 milioni di € di cui 36,7 di fondi europei di propria competenza consentendo il trasporto di oltre un milione e 600mila passeggeri in 9 anni. 200mila solo

nel 2009 di cui oltre il 20 per cento di utenti stranieri, in prevalenza francesi, poi inglesi, tedeschi e spagnoli.

In termini di impatto sulla mobilità terrestre e sull'ambiente, considerando il periodo tra aprile e settembre, se nel 2001 gli spostamenti in auto verso le aree oggi collegate anche con il *Metrò del mare* erano quantificate in circa 570mila unità, nel 2009 i dati hanno fatto registrare una riduzione di circa 70mila spostamenti, e in 440 tonnellate la riduzione delle emissioni di CO². Mediamente in nove anni di esercizio, nel solo periodo estivo, si sono ridotti di 570mila unità gli spostamenti con auto e di oltre 3.500 tonnellate le emissioni di anidride carbonica.

Sempre nel 2009, ad affiancare le linee di collegamento tra le varie località toccate dal *Metrò del mare*, si sono aggiunti anche altri servizi più marcatamente turistici: il *Coast Sightseeing Baia di Napoli*, il *Coast Punta Campanella* ed il *Sorrento by night*. Il primo, sulla scorta dell'esperienza del bus turistico a due piani, consentiva, con un battello, di fare il giro del golfo di Napoli da Posillipo ai Campi Flegrei, il secondo di fare un tour della costiera sorrentina, il *Sorrento by night* di raggiungere da Napoli la costiera riducendo l'uso delle auto grazie al servizio di corse serali e notturne tra Napoli e Sorrento il sabato e la domenica.

Per questa offerta nel 2009 si sono registrati: 6.500 passeggeri (di cui il 59 % italiani ed il 41 stranieri) sul *Coast Sightseeing Baia di Napoli*; 1.000 viaggiatori (da giugno ad agosto) sul *Coast Punta Campanella*; 3.300 passeggeri (in 8 fine-settimana di esercizio) sul *Sorrento by night*.

Nel 2010 il servizio è partito in ritardo (il 19 giugno) ed interesserà un periodo inferiore rispetto agli anni precedenti²: complessivamente 112 giorni (dal 19 giugno all'8 ottobre) per un contributo regionale di circa 3 milioni e 280mila euro. L'offerta è stata comunque ulteriormente incrementata grazie all'inserimento del nuovo scalo di Piano di Sorrento (Marina di Cassano)³ e l'attivazione dal 1° luglio della linea a vocazione turistica denominata *Napoli da mare*⁴ che prevede due corse giornaliere in partenza dalla darsena Acton del porto di Napoli. È stato inoltre confermato il servizio *Sorrento by nigh*.





Nel corso degli anni le linee e gli scali sono stati progressivamente potenziati –le 2 linee del 2001 sono diventate 11 dal 2009; i 6 scali del 2001 sono diventati 23 nel 2010– e si è registrata una buona crescita del numero di passeggeri. Anche la flotta impiegata è stata potenziata ha raggiunto le 13 unità contro le 2 della prima edizione. Dal 2001 al 2009 la Regione Campania ha stanziato per il *Metrò del mare* circa 52,5 milioni di € di cui 36,7 di fondi europei di propria competenza consentendo il trasporto di oltre un milione e 600mila passeggeri in 9 anni.

Dal 19 giugno a fine agosto il servizio ha registrato complessivamente più di centomila passeggeri (100.104 presenze, con una media giornaliera di 1.540 utenti imbarcati sulle 11 linee operative), con una crescita del 20% rispetto allo stesso periodo del 2009.

In particolare, nel periodo compreso tra il 19 giugno ed il 25 luglio, ha registrato 41.452 presenze. Nel solo mese di agosto 51.338 passeggeri. La linea più utilizzata è stata la *Due golfi* che collega Napoli (Molo Beverello) con Ercolano, Sorrento, Positano, Amalfi e Salerno. Sulla linea sono stati rilevati quasi 12mila passeggeri fino a fine luglio che sono diventati più di 25mila a fine agosto. Le 6 linee di collegamento con la costiera cilentana hanno fatto registrare dal 1° luglio a fine agosto più di 27mila presenze. Tra i 23 porti serviti dal *Metrò*, il più frequentato è quello di Sorrento (17.790 passeggeri imbarcati e 21.121 sbarcati); tra le 7 località cilentane è il porto di Agropoli con 4.149 imbarchi. La linea *Sorrento by night* in 8 weekend ha registrato 1.132 utenti. Oltre 500 passeggeri hanno usufruito invece

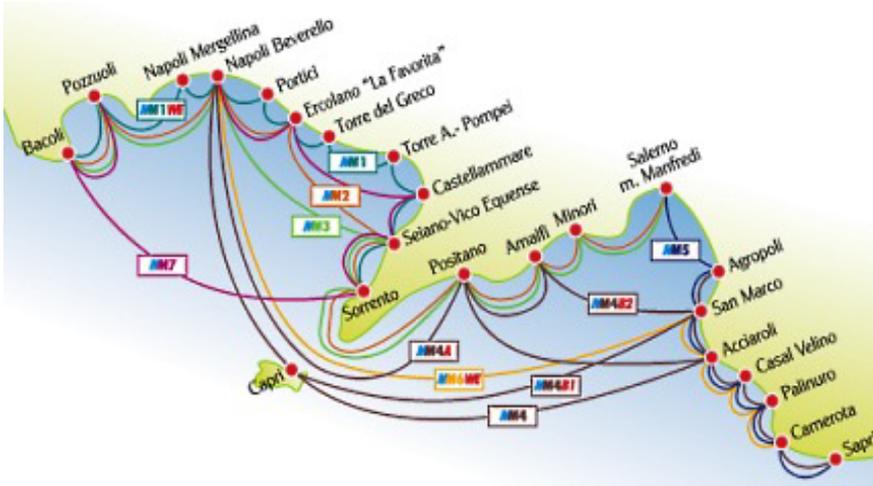
del servizio *Napoli da mare* che permette di visitare da mare i luoghi più suggestivi della zona flegrea, da Posillipo a Pozzuoli, da Baia a Bacoli.

Conclusioni

Le *vie del mare* possono contribuire a decongestionare e fluidificare i flussi che interessano spesso le aree costiere, generalmente altamente urbanizzate, come quella compresa tra Bacoli e Salerno in Campania.

La politica regionale della Campania in tema di trasporti e mobilità, ha spesso messo in evidenza il ruolo potenziale di porti e approdi medio-piccoli nella strategia di decongestionamento della fascia costiera e ha incentivato interventi tesi alla realizzazione di un sistema intermodale, integrato e fortemente connesso anche con il trasporto pubblico locale. Già nel Piano Regionale Territoriale, approvato con la Legge Regionale n. 34/93, si sottolineava l'importanza





120 giorni– impedisce non solo una vera e propria promozione turistica ma soprattutto, a quanti giornalmente si spostano tra le località interessate dal *Metrò del Mare*, l'utilizzo dell'infrastruttura quale mezzo alternativo alla viabilità ordinaria. Non garantendo la necessaria affidabilità è difficile che il servizio possa riscuotere la fiducia dei potenziali utenti con conseguenti ripercussioni sulla sua capacità di incidere sulla ripartizione modale ancora oggi fortemente sbilanciata verso il trasporto su gomma di tipo privato nonostante i notevoli problemi di congestionamento e gli

di un appropriato utilizzo delle infrastrutture portuali per una migliore e più efficace fruizione dell'area costiera oltre che come occasione per il rilancio economico e occupazionale dell'area.

I risultati auspicabili dalla realizzazione di un sistema alternativo a quello ordinario non può però prescindere dalla realizzazione di infrastrutture di trasporto moderno, che partendo dalla promozione delle vie del mare, definisca un servizio di collegamenti marittimi competitivo quindi veloce, economico, sicuro.

Perché il servizio venga considerato alternativo o quanto meno complementare alla viabilità ordinaria è necessario pensare il mare, i porti, le strade e le ferrovie come elementi di un unico sistema logistico integrato. È necessario mettere in campo politiche di sostegno ed incentivazione di forme sostenibili di trasporto pubblico contestuali a politiche di disincentivazione all'uso dell'automobile.

Nell'area costiera della Campania il *Metrò del mare* più che come servizio teso alla promozione turistica dell'area, già interessata da considerevoli presenze, potrebbe e dovrebbe configurarsi come sistema infrastrutturale per il riequilibrio modale a parità di flussi. Ciò comporterebbe un incremento della qualità delle mete turistiche. A tal fine dovrebbe essere garantito il collegamento tra i porti e le principali emergenze turistiche.

Alcuni tentativi in questo senso sono stati fatti. Nel 2009, in via sperimentale, è stato istituito un bus-navetta che, in coincidenza con l'arrivo del *Metrò del Mare* a Torre Annunziata, consentiva con lo stesso biglietto di raggiungere gli scavi archeologici e il santuario di Pompei; un altro collegamento –l'*Archeobus*– è stato attivato, sempre nel 2009, nell'area dei Campi Flegrei.

Nel 2010 le problematiche che hanno comportato il differimento dell'attivazione del servizio al 19 giugno hanno anche impedito la riproposizione dei servizi avviati in forma sperimentale nel 2009. Sta di fatto che una programmazione così variabile soprattutto nella durata del servizio –ridotta a

elevati costi di trasporto e di parcheggio.

Note

- ¹ *UNICO Terra & Mare*, non riproposto nel 2010, ampliava l'offerta tariffaria del Consorzio *UNICOCAMPANIA*, l'organismo che si occupa della gestione della tariffazione integrata nella Regione Campania per massimizzare l'accessibilità alla rete del trasporto pubblico locale utilizzando un unico biglietto. La politica di integrazione tariffaria della Campania è stata assunta da molte regioni italiane e molte città europee come modello di riferimento ed il sistema di tariffa integrata è stato spesso promosso per garantire agli utenti una maggiore flessibilità ed un aumento dell'attrattività dei trasporti pubblici. La politica di integrazione tariffaria in un biglietto unico è partita in Campania il 1° febbraio 1995 con l'istituzione della tariffa integrata *GIRANAPOLI*, è stata poi ampliata, prima nell'ottobre del 2000, con l'*UNICO Napoli & Provincia* che estendeva l'integrazione tra Napoli e 43 Comuni ed interessa un bacino d'utenza di circa 2.300.000 abitanti; poi, nell'ottobre del 2001, con *UNICOCAMPANIA* che prevedeva l'integrazione tra Napoli e 162 Comuni e ampliava il bacino d'utenza a 3.500.000 abitanti; infine, nel 2003, con l'estensione dell'*UNICOCAMPANIA* a tutta la Regione interessando Napoli e 550 Comuni con un bacino d'utenza complessivo di 5.630.000 abitanti.
- ² La gara europea indetta per l'affidamento del servizio è andata deserta. L'Amministrazione regionale è intervenuta quindi, come previsto dalle norme comunitarie, nazionali e regionali, con una procedura negoziata al termine della quale il servizio è stato assegnato alla società consortile *Metrò del Mare scarl.*
- ³ Il porto è stato realizzato recentemente nell'ambito del programma regionale di sviluppo della portualità turistica con il contributo dei fondi europei.
- ⁴ *Napoli da mare* sostituisce e amplia l'offerta del precedente *Coast Sightseeing Baia di Napoli* consentendo la fruizione dei panorami costieri della Baia di Napoli e del golfo di Pozzuoli e l'ascolto di un commentario multilingue sulle località interessate.

Referenze immagini

L'immagine utilizzata a pag. 129 è una elaborazione grafica dell'autore dell'articolo, le altre immagini utilizzate sono tratte dal sito web <http://www.metrodelmare.net/>



News ed eventi

Innovazione e sostenibilità dei Trasporti e Grandi Eventi

TeMA
03.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 133-136

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

© Copyright dell'autore.

Great Events between Innovation and Sustainability into the Transport Sector

a cura di **Floriana Federica Ferrara**

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

In questo numero

La realizzazione di Grandi Eventi costituisce, in genere per una data città, un'occasione per una rivisitazione del sistema della Mobilità. La consistente affluenza turistica attesa impone infatti almeno una riorganizzazione delle modalità di trasporto per non arrecare problemi alla viabilità ordinaria e turbare i consueti ritmi di spostamento urbani. Inoltre, per le "location" ospitanti tali eventi si aprono numerose possibilità di potenziamento della rete infrastrutturale, dovute ad una chiara disponibilità di maggiori fondi.

Tale affluenza è però sinonimo anche di grande pressione antropica, con conseguenti ripercussioni di carattere ambientali.

In questo numero, tre esempi mostreranno cosa si è fatto e cosa si sta facendo in attesa di eventi di grande attrattività.

Nello specifico, si parlerà di Durban, in Sudafrica, nella quale si sono da poco conclusi i Mondiali di calcio, di Londra in attesa dei Giochi Olimpici del 2012 e di Milano, città ospitante l'Esposizione Universale.

Il dato più evidente emergente dal confronto di queste tre esperienze è dato dalla diversificazione degli interventi adottati che riguardano nuove soluzioni di trasporto nel caso di Durban tramite il potenziamento del ruolo del People Mover nel sistema cittadino dei trasporti, nuove linee e prolungamenti di metropolitana oltre ad una metropolitana leggera integrata nel complessivo sistema di rete su ferro a Milano ed infine, strumenti innovativi di tipo gestionale come il Piano di Sostenibilità per il trasporto pubblico di Londra, curato da una Commissione appositamente nominata in previsione dei Giochi.

Per dare un'idea del carico che solo quest'ultima dovrà affrontare, basti pensare che sono attesi circa nove milioni di spettatori a cui si aggiungono 77000 persone tra sportivi e accompagnatori e circa 170000 operatori.

Il Piano di Sostenibilità dei Trasporti di Londra in tal senso, vuole essere proposto come esempio per la realizzazione di documenti analoghi di "accompagnamento" per tutte le prossime grandi occasioni sportive ed in particolare, con riferimento alle prossime edizioni dei Giochi.

Il maggiore beneficio di tali interventi e politiche si manifesta al termine delle manifestazioni. Le nuove infrastrutture entrano a far parte del paesaggio urbano, le nuove soluzioni di trasporto diventano carattere distintivo delle città e le "buone pratiche" in termini di politiche adottate possono essere estese ai tempi ordinari, potendo considerare così la durata dei Grandi Eventi quasi come periodi di prova.

Ciò che quindi in prima battuta è stato prodotto per garantire una migliore accoglienza ai turisti, diventa patrimonio dei residenti.



City Transport Middle-East
01-02 November 2010
Abu Dhabi
tutte le info sul sito:
<http://www.fleminggulf.com/transport/middle-east/city-transport-middle-east>



Road 2010 - International Specialised
Exhibition and Forum
22-25 November 2010
Moscow
tutte le info sul sito:
<http://www.transport-research.info/web/events/>

I preparativi di Milano per l'Expo 2015

L' Expo 2015 porterà nella città di Milano numerose novità per quanto riguarda il miglioramento del sistema di mobilità soprattutto in termini infrastrutturali. Le scelte strategiche riguardano sia l'integrazione dell'offerta di trasporto con nuove soluzioni (ad esempio, è prevista la realizzazione di una metropolitana leggera che collegherà la linea 4 alla fermata di Segrate, passando dall'Idroscalo) che il raddoppiamento della rete della metropolitana.

Gli attuali 76 km, costellati da 88 stazioni e percorsi da 1,1 milioni di passeggeri al giorno, dovrebbero divenire quindi circa 140 per un totale di 110 stazioni. Ciò potrà avvenire tramite il completamento dei prolungamenti della linea 1, 2 e 3, il completamento della nuova M5 (la «lilla») e la realizzazione della M4 (linea blu).

A favorire l'uso dei mezzi pubblici in sostituzione dell'auto, oltre ad un incremento del reticolato di binari dal centro alla periferia, potrebbero esserci i parcheggi di interscambio, che da 17 diventeranno 35 offrendo la possibilità di raddoppiare i posti auto (dagli attuali 16mila a 27mila).

L'avanzamento dei lavori è il seguente: il prolungamento della 1 con due stazioni da Sesto Fs a Monza Bettola partirà entro fine anno; in attesa dei collaudi, i treni dovrebbero viaggiare a regime entro la fine del 2014. I 4,9 chilometri che allungheranno invece la linea 2 dalla fermata Milanofiori Nord e Milanofiori Forum) saranno attivati entro febbraio



2011. La metro si allungherà entro febbraio anche a nord della città. I lavori per il prolungamento della linea 3 da Maciachini a Comasina procedono speditamente, 3 chilometri e settecento metri di binari che garantiranno ai residenti della zona fermate a Dergano, Affori centro, Affori FNM e Comasina. I lavori per la tratta Maciachini-Dergano sono partiti

a fine 2002 , nel 2005 per la tratta fino alla stazione ferroviaria delle Nord, due anni dopo per il collegamento fino alla Comasina, ma vicende giudiziarie hanno bloccato i cantieri per un anno intero e le talpe impiegate hanno viaggiato a pieno ritmo per recuperare il ritardo accumulato.

Si attende dunque febbraio per l'attivazione del servizio con il quale il Comune conta di trasportare 15mila passeggeri l'ora per direzione.

Ed infine l'M4. Il percorso completo Lorenteggio-Linate è stato spezzato in due tronconi, e in vista del 2015 (l'opera dovrebbe essere inaugurata l'anno prima) l'amministrazione ha deciso di dare la precedenza alla seconda parte che collegherà Linate a Sforza per un totale di otto chilometri.

Il progetto definitivo di questa ultima ha un costo totale di 910 milioni approvato dal CIPE lo scorso 6 novembre.

5TH INDIAN OCEAN
PORTS & LOGISTICS
2011

5th Indian Ocean Ports and Logistic
30 -31 March 2011
Antananarivo, Madagascar
Tutte le info sul sito:
[http://www.transportevents.com/
EventsDetails.aspx?EventID=EVE012](http://www.transportevents.com/EventsDetails.aspx?EventID=EVE012)



UITP World Congress and Mobility
& City Transport Exhibition
10-14 April 2010
Dubai
tutte le info sul sito:
[http://www.uitp.org/events/2011/dubai_new/
en/home.cfm](http://www.uitp.org/events/2011/dubai_new/en/home.cfm)

II Piano di Sostenibilità per i Giochi Olimpici di Londra 2012

Lo scorso dicembre è stato presentato, dall'Autorità Olimpica (ODA), il Piano dei Trasporti per i Giochi Olimpici di Londra del 2012. Tale piano costituisce uno dei principali oggetti di studio della Commissione per la Sostenibilità che è stata nominata *ad hoc* per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità dei Giochi.

La politica per la sostenibilità di Londra 2012 si basa su 5 temi: cambiamento climatico, rifiuti, biodiversità, inclusione sociale e salute. Di questi cinque, l'ODA, in accordo con la commissione organizzatrice (LOCOG), ha concentrato la propria attenzione sui temi del cambiamento climatico, della salute e della inclusione sociale, andando a definire al loro interno gli obiettivi prioritari. Tra questi:

- consentire che il 100% degli spettatori (ad eccezione di quelli aventi specifiche necessità) possa raggiungere i Giochi tramite il trasporto pubblico, a piedi e in bicicletta;
- garantire che gli spettatori possano spostarsi nella città con un unico biglietto valido per tutta la rete del trasporto pubblico;
- non realizzare ulteriori parcheggi ad eccezione di quelli riservati ai disabili;
- istituire un servizio di navette per collegare la rete principale di trasporto con le località dove si svolgono i giochi per coprire quelle distanze che risultano per gli spettatori troppo elevate da percorrere a piedi;
- incentivare gli atleti ad usare, quando non direttamente coinvolti nelle gare, il trasporto pubblico anziché gli autobus privati, introducendo così la differenza tra "atleti impegnati nella competizione" e "atleti spettatori";



- impiegare veicoli elettrici (su questo, c'è già un accordo con la BMW per la fornitura dei mezzi);
- misurare l'impronta di carbonio dovuta ad ogni evento e per differenti modalità di trasporto;
- garantire buone condizioni di "accessibilità" per gli spettatori con specifiche esigenze (disabili, anziani, famiglie con carrozzine, ecc.);
- creare percorsi pedonali e piste ciclabili;
- monitorare gli impatti sulla qualità dell'aria così come stabilito dalla VAS del Piano dei Trasporti.

Nel dettaglio poi, l'intero Parco Olimpico si configura come una "Zona a bassa emissioni" (LEZ), in quanto vi verrà interdetto l'accesso a quei veicoli leggeri che non siano Euro V e a quelli pesanti che non siano almeno Euro IV.

Anche la cura della logistica rientra nel Piano di Sostenibilità: la LOCOG insieme a UPS, partner dei Giochi, stanno infatti individuando le aree migliori per lo stoccaggio delle merci e le strategie per ridurre le distanze da loro percorse.

Referenze immagini

L'immagine del People Mover di Durban è tratta dal sito http://fifaworldcup.durban.gov.za/Pages/Durban_People_Mover.aspx, quella a pag 135 dal sito <http://www.expo2015.org>, le immagini a pag. 136 dal sito www.london.gov.uk.



Profili degli autori

Rosa Anna La Rocca

PhD in Regional and Urban Planning at University of Naples "Federico II" where is temporary professor. She collaborates with Department of Planning and Regional Science of the University of Naples principally referring to tourist development impacts on urban transformations and waterfront evolution in city-port relationship.



Pasquale Boccagna

Chartered Accountant and Tax Advisor, consultant of Project Management, graduated in Economics at the Faculty of Economics, University "Federico II" of Naples. Teacher of economics in secondary schools of the second degree, he has experience of teaching in schools of various Italian regions and actually is engaged in PhD in Tourism Management at the Department of Business Economics of the University "Federico II".



Alberto Simeone

Eclectic architect, consultant in transport system planning, urban planning, historical centers renewal and naval design. In transport planning field he is an expert in infrastructure and sustainable mobility design and has worked as project manager for several public administration and private consultancy.



Enrica Papa

Engineer, Ph.D in Urban System and Civil Network Engineering at the University of Naples Federico II, where is professor of Urban and Mobility Planning. She is also consultant for Bari Municipality in the Research staff for the Strategic Plan of Metropoli Terra di Bari - BA 2015, for the sustainable mobility themes.



Tito Berti Nulli

Engineer, expert in regional and transport planning. He works for the Engineering Company Sintagma srl in Perugia, handling the study and the planning of transport systems at the different scales and with reference to different transport modes. Sintagma worked for Anas, Ferrovie dello Stato, Italferr, Ministero dei Trasporti, construction companies and Local Authorities as Metropoli Terra di Bari for the setting up of the PUM.



Il Centro Internazionale Città d'Acqua

The International Center Cities of Water is a nonprofit association, born in Venice in 1989. It is aimed at developing researches and promoting initiatives on the various aspects of the relationships between water and city.

Oriana Giovinazzi

Researcher at the Department of Planning of the University Iuav of Venice. She develops studies and researches with the Center Cities of Water on the waterfront development for conferences, workshops and publications.



Marta Moretti

Vice Director of the Center Cities of Water of Venice. She is Responsible of the Editorial Board of publications of the Center: *Aquapolis* and *Portus*. She is also Editorial Director of the newsletter of the Center, *Città d'Acqua News*.



Alan Clarke

He works in the Department of Tourism at the University of Pannonia in Veszprem, Hungary. He previously worked at the University of Sheffield, where he revalidated the MA in Leisure Management; the University of North London in the Centre for Leisure and Tourism Studies; the University of Derby, where he was Assistant Dean for Research and Development in the Business School and drew up the blueprint for the School of Tourism and Hospitality management.



Paola Avallone

She earned her degree in Economics cum laude and her PhD in Economic History. She has received fellowships from the following organizations: Valladolid University (Spain), the International Institute of Economic History "F. Datini" – Prato (Italy) and Siena University (Italy). Since 1988, she has worked for the Italian National Research Council (Italy), first as a researcher, now as Director of Research.

**Leonardo Naldini**

Ingegnere trasportista, da 15 anni si occupa di pianificazione della mobilità urbana, prima come libero professionista, poi come dirigente dell'Unità Operativa Mobilità e Mobility Manager del Comune di Perugia. Ha gestito buona parte del processo di informatizzazione della gestione della mobilità del Comune di Perugia, dall'introduzione dei varchi automatici di controllo della ZTL alla centralizzazione degli impianti semaforici.

**Margherita Ambrosi**

Ingegnere ambientale, ha sviluppato una notevole esperienza nel campo delle ricadute ambientali della pianificazione territoriale e dei trasporti, pubblici e privati, sia come libero professionista che come dipendente del Comune di Perugia nell'Unità Operativa Mobilità. Ha, tra l'altro, partecipato al gruppo di lavoro del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Perugia, di cui attualmente cura la gestione.

**Romano Fistola**

Researcher at the University of Sannio, Faculty of Engineering. In this University he teaches: Town and Country Planning, Town Planning and Territorial Management, Geographical Information Science. He is professor at the Ph.D. course of "Engineering of the territorial systems and networks" at the Faculty of Engineering of Naples. He carries out research activities on Innovation Technology and territorial change, GIS, sustainable planning and Urban Risk.

**Aldo Capasso**

Professore ordinario di Tecnologia dell'Architettura presso il Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica dell'Università Federico II di Napoli Naples. dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". Dirige il Laboratorio di Tecnologie Leggere per l'Ambiente, costituito nel 2000. E' membro del Collegio dei docenti del Dottorato di Ricerca in Tecnologia dell'Architettura presso la stessa Università.

**Cristina Calenda**

She has got a degree in Environmental Science in 2005 and she is Philosophical Doctor in Government of Territorial Systems at the University of Naples Federico II. Her research involves Strategic Environmental Assessment applied to territorial plans and programmes and the application of Geographic Information System to the planning and the Government of Territory.

**Andrea Salvatore Profice**

PhD student in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering. His main research topics are natural and technological risks and environmental evaluations (EIA, SEA) in urban contexts. Within the DIPIST he works for some National and European Research Project (SCENARIO, ENSURE) concerning sustainable development and environmental risks and address to prevention and mitigation of such risks.

**Giuseppe Mazzeo**

Researcher of the National Research Council (Institute of Studies on the Mediterranean Systems in Naples). Professor of Urban Planning Technique at the Faculty of Engineering, University of Naples Federico II. It carries out research activity at the Department of Planning and Science of the Territory (University of Naples Federico II) in the territorial planning, strategic environmental assessment and urban regeneration fields.

**Fiorella de Ciutiis**

Engineer, Ph.D in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering at the University of Naples Federico II. Her research activity concerns the relationship between urban transformation and property values variation, considered as a synthetic indicator of urban quality. She collaborates also with the Plan Office of the Province of Caserta for the creation of the Territorial Plan.

**Daniela Cerrone**

Engineer, Ph.D in Urban and Regional Planning at the University of Naples Federico II. She carries-out research activities for the "Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio" of the University of Naples and acts as a consultant for local government organizations regarding projects and policies for the start-up, promotion and development of the urban transformation and the deepening of the relationships between mobility and urban planning policies.

**Floriana Federica Ferrara**

Environmental Engineer, Master in Environmental Risk Assessment applied to Cultural Heritage at ENEA (2005). Her research activities are focused on planning issues related to hydro-geological hazards and sustainable mitigation measures for built environment. She is currently involved in two 7° FP European research projects (INCA and ENSURE) devoted to risk mitigation and vulnerability reduction in face of complex hazards.



TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>

TeMALab - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>

www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it