

# Paper

**1/2008**

## **L'impatto del settore turistico sui contesti urbani**

Riflessioni sulla programmazione  
territoriale

Walter Barberis

---

*Comitato Scientifico:*

Pierciro Galeone, Amministratore Delegato Cittalia - Anci ricerche

Alessandro Gargani, Direttore Operativo Associazione Nazionale Comuni Italiani

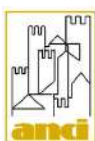
Silvia Scozzese, Direttore Scientifico Istituto per la Finanza e l'Economia Locale

**Walter Barberis**, dottorando di ricerca in "Politiche del territorio e Progetto locale" presso la Scuola dottorale "Culture e trasformazioni della città e del territorio" dell'Università Roma Tre. Ha preso parte a diversi progetti di ricerca nazionali e internazionali. Tra le sue ultime pubblicazioni: *Il turismo nelle città*, in Oltre i limiti del turismo all'italiana, Il Mulino (2007); *Governo del territorio, quale impatto per le imprese?*, in Competitività del sistema paese e rapporti impresa PA, Formez (2007).

## L'impatto del settore turistico sui contesti urbani

Riflessioni sulla programmazione  
territoriale

Walter Barberis  
Febbraio 2008



Il presente Paper, è stato redatto nell'ambito del progetto **“Piano di accompagnamento alle regioni del Mezzogiorno per il rafforzamento della capacità amministrativa in preparazione della nuova politica per la competitività, lo sviluppo e la coesione (2007-2013). Linea di attività 4: Dimensione urbana”** realizzato da Anci su incarico del Dipartimento della Funzione Pubblica.

# Indice

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>7</b>
<b>PRIMA PARTE: COMPONENTI TEORICHE E ANALITICHE DEL TERRITORIO TURISTICO</b>	<b>8</b>
1.1 The Tourism Area Life Cycle	8
1.2 L'impatto del turismo e il contesto urbano	10
1.3 Sistema turistico e componente urbanistico territoriale	12
1.4 Modello di gestione del territorio: programmazione territoriale, gestione dei servizi pubblici	15
<b>SECONDA PARTE: GLI IMPATTI DEL TURISMO SULLA CITTÀ (IDENTIFICAZIONE E MISURAZIONE)</b>	<b>20</b>
2.1 Gli impatti del turismo urbano	20
2.2 I costi del turismo urbano	23
<b>TERZA PARTE: L'INTERVENTO E LA PROGRAMMAZIONE PUBBLICA</b>	<b>26</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>30</b>

## **Abstract**

### **L'impatto del settore turistico sui contesti urbani Riflessioni sulla programmazione territoriale**

*Parole chiave: turismo, città, governo del territorio, politiche urbane, esternalità negative*

Nel presente articolo si propone una lettura del turismo urbano alla luce dei più recenti cambiamenti in questo settore, considerando principalmente, l'impatto che lo stesso ha sulla organizzazione e gestione della città.

In particolare si analizzano le esternalità negative che il settore del turismo fa ricadere sulla città, e come la gestione del territorio può affrontare questo problema. Questo articolo non vuole, in nessun modo, mettere in discussione il valore del turismo urbano, bensì ricollocarlo all'interno di un quadro di sviluppo sostenibile, come espresso dalla UE in diversi documenti, utilizzando come punto di osservazione preferenziale quello dell'Amministrazione Pubblica come principale attore responsabile della gestione e del controllo del territorio.

Il turismo urbano, perciò, va analizzato e descritto nelle sue diverse fasi di sviluppo, differenziando le tipologie di fruizione della città e le preferenze dei turisti, in modo da poter tracciare una "mappa teorica" dei flussi turistici all'interno di una città. Detta mappa, contenente non solo luoghi ma anche servizi urbani rappresenta il punto di partenza nel quale il turismo s'incrocia con la città.

In un secondo momento si affronterà l'identificazione dei maggiori conflitti tra il settore del turismo e la città, cioè, la fruizione del patrimonio materiale come i musei, i monumenti, le piazze, i parchi, ecc; la fruizione del patrimonio immateriale, legato alla cultura locale, alla sicurezza urbana, all'accoglienza, alla nettezza urbana, ecc; l'utilizzo dei servizi pubblici urbani turistici e non come i punti d'informazione, i mezzi di trasporto, le aree commerciali, tra gli altri; la distribuzione sul territorio delle attività turistiche; l'impatto ambientale (inquinamento, incremento delle traffico, ecc.) e l'incidenza sui fattori economici come nel caso dell'aumento dei prezzi, della speculazione immobiliare, ecc.

Conosciute le dinamiche d'interazione tra turismo e città se ne approfondiscono i costi per la collettività. Completata la fase di analisi si procede a tessere un legame tra effetti del turismo e programmazione territoriale, proponendo delle riflessioni sul modello di gestione della città alla luce dell'impatto del settore turistico.

**The Impact of the tourist sector on the urban context  
Reflections on the territorial planning**

*Key words: tourism, city, territorial government, urban policies, negative externalities*

This article shows the main impact that recent changes in urban tourism sector have had on city management and organization.

It is particularly intended to analyze the negative externalities that the tourist sector relapses on the city, and how territorial management can solve this problem.

The purpose is not to discredit, but to place urban tourism back inside a urban-sustainable development framework, as expressed by EU in many documents.

Public Administration could play a leading role as responsible for management and territorial control, to be used has preferential observation point.

Urban tourism should therefore be analyzed and described in its different phases of development, highlighting the different kinds of city-use and tourists preferences. In this way it's possible to trace a "theoretical map" of the tourist flows inside the city. This map should include urban places and services, and present a starting point from which tourism interacts with the city.

Afterwards both the main mismatches between the tourist sector and the city, as well as the use of city's heritage of monuments, squares, parks, and the city's cultural heritage, strictly related to local culture, urban security, hospitality, street cleaning together with the use of tourist public/non public city services, information points, transport, commercial areas, will be focused and discussed. The discussion will also involve the territorial distribution of tourist activities, the environmental impact (pollution, traffic increase etc.) and the incidence on the economic factors as in the case of prices increasing, real estate speculation, etc.

After analysing the interactions between tourism and the city, this work will focus on negative impacts that prices have on the territory and ultimately in city-life quality. Afterwards a link between the effects of tourism and territorial planning will be carried out proposing some reflections on the current city management on considering the impact of the tourist sector.

## **Introduzione**

Nella prima parte di questo articolo si è affrontato sommariamente il tema della ricerca nel campo del turismo urbano, scegliendo quale punto di osservazione privilegiato i contesti a vocazione turistica. Da questa prima analisi, sono emersi spunti che si allontanano dai concetti tradizionali di ricerca urbana o di ricerca nel campo del turismo per abbracciare le due “discipline” in un modello teorico-metodologico più adatto alle esigenze di programmazione che caratterizzano i contesti urbani attuali.

Lo studio sui modelli di ricerca più adatti ad interpretare i cambiamenti avvenuti e in corso conduce alla seconda parte dell'articolo, dove sono stati approfonditi gli impatti positivi e negativi del turismo nelle città, intesi come costi e benefici per il sistema urbano. È stata definita una metodologia per differenziare i costi direttamente imputabili al turismo, da quelli che erroneamente spesso gli vengono attribuiti. La seconda parte dell'articolo si conclude con la descrizione di modalità alternative per far fronte ai costi, escludendo l'applicazione di nuove tasse.

Infine, nella terza e ultima parte, lasciando gli aspetti tecnico metodologici si propone una riflessione sul quadro politico amministrativo, cercando di tracciare lo scenario italiano riguardo alla programmazione turistica e a quella territoriale al fine di far emergere i contrasti tra “il dire” e “il fare”.

## Prima parte: Componenti teoriche e analitiche del territorio turistico

### 1.1 *The Tourism Area Life Cycle*

In questa prima parte del *paper* si analizzano, seppur in maniera sintetica, i principali aspetti teorico-metodologici necessari per la realizzazione di un'analisi del comparto turistico in relazione al territorio, evidenziando tra le diverse tipologie di turismo quella relativa al turismo urbano (che corrisponde all'offerta di tipo *city break*).

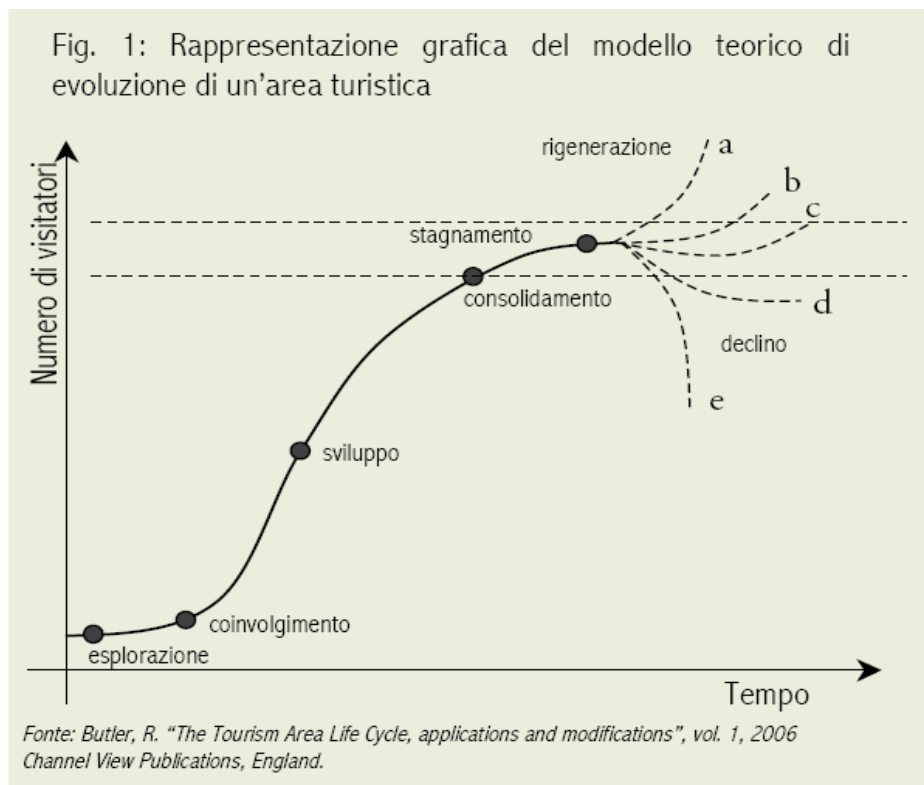
Tale analisi poggia sul modello teorico del ciclo di vita delle aree turistiche o TALC (*Tourism Area Life Cycle*) sviluppato da Richard Butler nel 1980. Il TALC fa riferimento al noto concetto del ciclo di vita di un prodotto (*product cycle*), che prevede che ogni bene immesso sul mercato ha una fase iniziale di crescita lenta, una forte crescita nel suo periodo di maggior sviluppo, un periodo di consolidamento o stabilizzazione e un possibile declino. La sua applicazione in termini turistici comporta che una qualsiasi destinazione in fase iniziale abbia pochi turisti, limitati dalla mancanza di accessibilità, d'informazione sull'area, d'infrastrutture adeguate al turista, ecc., poi man mano che la destinazione si arricchisce di servizi e di *facilities*, diventa più attraente per i turisti e con l'aiuto del marketing, della promozione turistico-territoriale l'area acquisisce popolarità, generando una forte crescita di visitatori. Con la graduale saturazione della capacità ricettiva, dei servizi e delle *facilities* la domanda turistica comincia una fase di declino; che si manifesta in termini di qualità ambientale (sul paesaggio, sulla qualità dell'aria, dell'acqua, sugli usi del suolo, ecc.), d'infrastruttura fisica (insufficienza di trasporti pubblici, di alloggi, di servizi, congestione del traffico, ecc.) e di fattori sociali (insicurezza urbana, affollamento, alterazione del *milieu* locale, ecc.). man mano che l'attrattiva dell'area decresce, in seguito ad un uso eccessivo delle risorse, il numero dei visitatori, in maniera correlata può diminuire [Butler, 2006].

Nella pianificazione turistica è diffusa l'idea che una destinazione una volta "acquisito lo status" di meta turistica, lo manterrà per sempre, poco presente è invece in tutti gli attori coinvolti nella filiera turistica l'idea del ciclo di vita della stessa. Diverse sono le destinazioni che, successivamente ad un periodo di fiorente attività turistica, rimangono al margine delle scelte dei visitatori, entrano in declino e ne prendono coscienza solo dopo diverso tempo. Un esempio può essere il Comune di San Felice Circeo, nella Provincia di Latina, dove dopo aver completato un ciclo di vita, la destinazione affronta la fase di post-turismo [Johnston, 2006], evidenziata dal forte degrado delle infrastrutture nautiche, balneari e delle *facilities* necessarie per il soggiorno di un visitatore.



San Felice negli anni 70 ha avuto il suo periodo di maggiore sviluppo turistico, consolidando un discreto sistema alberghiero e dei servizi ai turisti, oggi, solo in parte fruibili e solo in minima parte usati, ne sono testimonianza i tassi di occupazione alberghiera. [Barberis, 2005]. Un altro esempio, storico e quasi dimenticato è la costa sud della Città di Buenos Aires, meta esclusiva dei turisti locali fino agli anni '30, nel tempo trasformatasi nella zona meno curata dell'intera città. Nell'area meridionale della regione dell'Ontario si è verificata la stessa situazione negli ultimi 20 anni. Questi sono solo tre esempi di località, o zone, che hanno sperimentato un intero ciclo di vita turistico e per diverse ragioni non si sono ancora rigenerate ritrovando un nuovo posizionamento di mercato.

Da quest'ultima osservazione discendono due riflessioni: la prima è che le destinazioni turistiche non mantengono inalterati nel tempo posizionamento e quota di mercato, e in assenza di interventi tempestivi da realizzare in fase di maturità del sistema, la località tende a perdere la sua capacità di attrazione e si avvia, inesorabilmente, ad una fase di declino da cui è assai costoso venir fuori; la seconda considerazione riguarda la latente possibilità di rigenerazione di qualsiasi destinazione turistica, in maniera armonica con il proprio modello di sviluppo sociale ed economico.



Nella rappresentazione grafica del modello di evoluzione di un'area turistica (fig. 1) si può osservare che la fase di stagnazione, momento successivo alla

fase di maturità e di sviluppo massimo della destinazione, può dar vita a percorsi diversi (a-e). Una prima possibilità è dettata dalla rigenerazione della destinazione dovuta ad un intervento nella struttura urbana (come nel caso del porto di Genova totalmente ripensato su nuovi modelli di fruizione della città, le *Ramblas* e il lungomare di Barcellona), o alla creazione di nuovi attrattori turistici (come il Guggenheim di Bilbao, o i casinò della città di Atlanta) o alla scoperta di un nuovo attrattore (come l'esercito di terracotta in Cina, scoperto nel 1974). In questo caso la destinazione si avvia verso l'inizio di un nuovo ciclo (curva "a") con un nuovo posizionamento di mercato. Interventi di portata minore come l'adeguamento della capacità ricettiva, la valorizzazione e promozione delle risorse locali o il miglioramento dei servizi possono favorire la destinazione in maniera più tenue però costante (curva "b"). Se, poi, si interviene sul sistema di offerta quando l'adeguamento del sistema di offerta turistica alle mutate esigenze della domanda avviene non appena si sono manifestati i primi segnali di declino, è possibile ribaltare la tendenza discendente per riprendere la crescita, sviluppando nuovi prodotti turistici che permettono alla destinazione di recuperare il gap necessario per poter concorrere nel mercato (curva "c"). Se una località turistica sfrutta le sue risorse senza investire nella loro conservazione, l'assenza di investimenti adeguati in infrastrutture e servizi può generare un lento ma inarrestabile degrado che ne riduce la capacità competitiva, e l'avvia ad una fase di pieno declino nel mercato turistico e, molto spesso, anche della qualità urbana della località stessa (curva "e"). Per ultimo, il caso estremo di catastrofi naturali (l'alluvione in Piemonte e Calabria nel 2000), di guerra, di epidemie (la SARS in Cina, la *Foot & Mouth Disease* in Inghilterra) o altri eventi catastrofici (l'attacco al World Trade Center nel 2001) conducono la destinazione ad una situazione critica, su cui l'assenza di intervento tempestivo può determinarne l'uscita dal mercato turistico.

## ***1.2 L'impatto del turismo e il contesto urbano***

Il breve richiamo al modello TALC è propedeutico per affrontare l'analisi del sistema turistico valutando il suo impatto sul territorio e sul sistema urbano delle relazioni. È stato scelto il modello TALC nell'identificazione delle componenti del sistema turistico territoriale per la sua chiarezza nel posizionare la destinazione all'interno del proprio ciclo vitale. Per identificare quali sono le esternalità negative prodotte dal turismo si deve dare risposta ai tre seguenti gruppi di domande.

Il primo riguarda l'offerta turistica:

- che tipologia d'offerta prevale nella destinazione? culturale, intrattenimento, affari e fieristico, legato a eventi, al benessere, alle attività sportive;
- come si distribuiscono le presenze nell'arco dell'anno? Turismo stagionale;

- che tipologia di servizi turistici sono disponibili? Punti d'informazione, segnaletica, *city-tour*, aree di sosta, ecc.

Il secondo è relativo alla domanda turistica:

- che tipologia di visitatore prevale nella destinazione?

Il terzo gruppo prende in considerazione l'area turistica nel suo insieme:

- in quale fase di sviluppo turistico si trova l'area interessata? Esplorazione, coinvolgimento, sviluppo, consolidamento, stagnazione, declino, rigenerazione;
- le attività turistiche riguardano tutta l'area urbana? Solo una parte? Destinazione esclusivamente turistica, area turistica ben definita, attività turistiche diffuse, poli d'attrazione turistica;
- come è composta e dove si localizza l'offerta ricettiva?

L'informazione raccolta attraverso queste domande fornisce una parte delle componenti utilizzate per l'individuazione degli impatti del turismo sulla città, per completare l'analisi bisogna individuare quelle variabili che emergono dall'esame di tutti gli elementi territoriali, per cui entrano in concorrenza cittadini e turisti.

I dati ottenuti sono il risultato di domande riformulate tenendo conto della normale attività urbana di una destinazione.

- Dove si localizzano le principali attrattive turistiche in riferimento all'area urbana consolidata? Al centro della città, nella periferia, diffuse su tutto il territorio, come corridoi turistici;
- Che relazione hanno le attrattive turistiche con la residenzialità? Con le aree con destinazione direzionale?
- Come si posizionano le aree ricettive rispetto alla mobilità? Alle principali stazioni?
- Dove si localizzano le attività di *entertainment* diurne e quelle notturne?

Non sempre le risposte alle domande formulate sono note e immediate, a volte si ignorano del tutto le dinamiche che il turismo apporta al tessuto urbano, dove si localizzano i flussi di turisti, quali sono i loro spostamenti e in quale fascia oraria si muovono.

Ricostruendo un percorso ideale di fruizione turistica e tenendo conto delle indicazioni finora raccolte è possibile tracciare una mappa della destinazione dove si incrociano gli usi "normali" della città con quelli turistici. Da questa sovrapposizione emergono le aree critiche e le tematiche dove l'impatto del turismo è più forte.

In questa prima fase l'obiettivo è quello di scomporre l'oggetto di studio in variabili semplici, per relazionarle successivamente in maniera critica e chiara. Il turista o visitatore viene contemplato da due punti di vista molto diversi: ai fini della programmazione turistica (se esiste) essi rappresentano l'ospite, la persona alla quale si devono offrire dei servizi e delle *facilities* per far in modo che spenda e che abbia un piacevole soggiorno per farlo tornare ripetutamente; mentre per il pianificatore della città il turista rappresenta una variabile di complessità nella gestione della città, un flusso di utenti temporanei dei servizi urbani, delle infrastrutture e degli spazi pubblici. È proprio per queste differenze nell'osservare l'oggetto "turismo" che si producono la maggior parte delle incongruenze tra la programmazione delle attività turistiche e il territorio dove queste si svolgono.

### ***1.3 Sistema turistico e componente urbanistico territoriale***

Prima di entrare nel merito dell'impatto del turismo sul sistema urbano, e delle sue possibili esternalità negative, si riproporrà l'interpretazione di una stessa variabile da due punti di vista: del programmatore turistico e del pianificatore urbano.

**Tab. 1 Confronto tra sistema turistico e componente urbanistico territoriale**

<b>Sistema turistico</b>	<b>Componente urbanistico territoriale</b>
numero di visitatori	numero di persone che usano la città (temporanee e permanenti)
nazionalità / città d'origine	non rilevante
fascia d'età	non rilevante
distribuzione dei flussi durante l'anno	variazione nei flussi di utenti da e verso le principali stazioni
tempo di permanenza medio	dimensione della domanda di servizi
attrattori principali	luoghi da conservare e fruire
accessibilità agli attrattori	flusso complessivo della mobilità
servizi disponibili al turista	servizi pubblici urbani
concentrazione delle attività turistiche	disposizione delle attività e usi del territorio

Mentre il “numero di visitatori” nel sistema di programmazione turistica rappresenta un dato determinante per valutare il successo della destinazione, il suo grado di attrattività o il raggio d’attrazione (in base alla nazionalità e alle città d’origine) che riesce a sostenere, dal punto di vista urbanistico, l’arrivo di visitatori o turisti rappresenta un aumento delle persone che utilizzeranno la città in un determinato periodo, modificandone la qualità delle prestazioni previste. Se nel fare programmazione territoriale non si tiene conto della fase del ciclo di vita in cui si trova la destinazione turistica, è molto probabile che dopo si riscontrino forti debolezze nel sistema urbano.

La nazionalità e la città d’origine, sono variabili di basilare importanza per il sistema di programmazione e promozione turistica, dato che permette di indirizzare non solo l’offerta dei servizi a seconda della lingua e della cultura dei visitatori, ma anche la promozione della destinazione e l’organizzazione dei pacchetti turistici, per solo menzionare alcune attività che sono influenzate da questa informazione. Dal punto di vista urbanistico, invece questo dato ha un peso minore nella pianificazione, basta sapere che sono *city user* stranieri (G. Martinotti, 1993). Lo stesso possiamo dire della fascia di età, che ha una posizione simile nelle relazioni tra turismo e urbanistica, con la differenza che questa variabile può essere rilevante in uno stadio molto avanzato di rapporto tra le due programmazioni, all’età si associano stili di consumo della città molto diversi e, quindi, esigenze distinte. Un rapporto consolidato nello scambio d’informazione permetterebbe di orientare decisioni urbanistiche tenendo conto della tipologia di flussi dei turisti che visitano la città.

La distribuzione dei flussi turistici durante l’anno è molto rilevante sia per il sistema turistico quanto per quello urbanistico. Mentre nel primo caso tutta la programmazione e l’offerta di servizi ruota intorno a determinati periodi o a tutto l’anno, la programmazione territoriale ha la necessità di considerare le variazioni di flussi e di presenze sul territorio per definire strategie di supporto che evitino la saturazione parziale di alcuni servizi urbani. Questo problema si verifica con maggiore evidenza nell’organizzazione dei grandi eventi dove la precisione nelle previsioni dei flussi è fondamentale per il dimensionamento dei servizi o per il loro rafforzamento. Un caso esemplare fu l’organizzazione dei funerali di Giovanni Paolo II alla Basilica di San Pietro, dove l’intera città adeguò le sue normali funzioni aggiungendo servizi complementari per assorbire la richiesta di servizi dovuto al massiccio arrivo di visitatori.

Un’ulteriore variabile da considerare è la permanenza media del turista che esercita le sue implicazioni sulle quantità e tipologie di servizi acquistati dai turisti e, allo stesso tempo, incide sull’uso della città determinando la dimensione del consumo dei servizi locali e degli spazi pubblici.

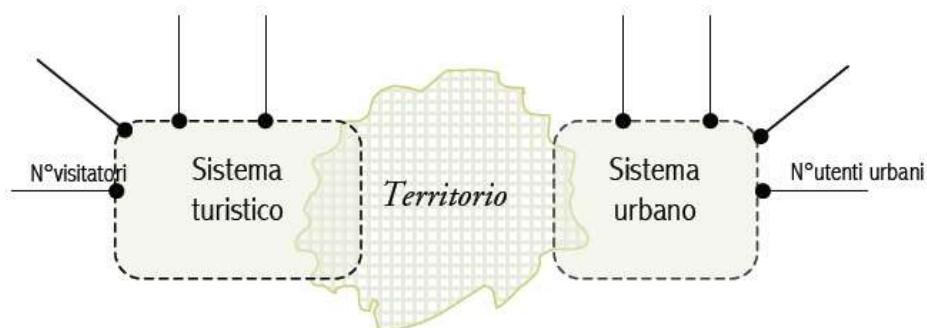
Quando si parla di attrattori turistici bisogna chiarire che negli ultimi anni si sono modificati gli interessi dei turisti, sono nate nuove motivazioni, in seguito

ai cambiamenti intervenuti negli stili di vita, di conseguenza l'offerta turistica si è modificata. In particolare quando si parla di turismo urbano, sempre di più l'attrattore è la città stessa e non solo i musei, le gallerie d'arte o i monumenti. Il turista si mescola con il cittadino nella fruizione della città alla scoperta di elementi culturali di interesse e nel tentativo di vivere un'esperienza che soddisfi la sua motivazione iniziale. Una stessa città viene visitata più volte con l'intenzione di cogliere aspetti della vita quotidiana interessanti e nuovi stimoli da portare a casa per introdurre dei cambiamenti nel proprio menage quotidiano. Per questo motivo è molto importante conoscere bene la domanda e l'offerta turistica, principalmente quando si tratta di turismo nelle città, dove gli attrattori si confondono con il tessuto urbano e gli usi dei turisti e dei cittadini si incrociano. Inoltre, i turisti esperti (che sono sempre di più e scelgono il tipo di vacanza *city break*) man mano che conoscono meglio una destinazione cercano esperienze nuove legate alla realtà locale e meno alla tradizione cognitivo-accumulativa, per la quale il visitatore conosce quei luoghi presenti nell'immaginario collettivo della destinazione.

L'accessibilità agli attrattori è una variabile legata tanto alla mobilità interna alla città quanto alla possibilità di essere visitata da diverse fasce di turisti (disabili, bambini, anziani con mobilità ridotta, ecc.). La prima attiene più direttamente alla pianificazione urbanistica, la quale deve risolvere la sovrapposizione di flussi: quello turistico e quello dei residenti, la qualità dei servizi e il dimensionamento di carico, le fasce orarie e i servizi accessori quali biglietteria, sicurezza e nettezza urbana. Molti operatori turistici forniscono servizi propri per la mobilità dei turisti all'interno della città, diverse tipologie di autobus e di piccoli pulmini vengono utilizzati in sostituzione del servizio di trasporto pubblico.

Queste sono solo fra le variabili che si possono identificare in una relazione tra sistema turistico e sistema urbano quelle più note e rappresentative. La differenza nella gerarchizzazione delle variabili è dettata dalle caratteristiche del territorio e dalle proprie problematiche. È noto che tutte le città hanno una base comune di questioni urbane e turistiche e debolezze tipiche locali. Queste ultime avranno un effetto redistributore nella classifica delle priorità degli impatti del turismo sul territorio, e quindi sarà il proprio territorio il luogo di incontro tra politiche di promozione turistica e governo locale. Questa relazione tra i due sistemi, come si vede nella fig. 2, è di facile comprensione, ma nella pratica si dimostra il più delle volte ostacolata o distorta, con gravi ricadute sul territorio, che deve mediare le differenze tra i due sistemi.

Fig. 2 Schema di relazione tra sistema turistico e sistema urbano



Pertanto l'informazione dei due sistemi in teoria si potrebbe rappresentare su più mappe multi-livello del territorio, che rappresentino tutte le informazioni necessarie a identificare le caratteristiche del sistema turistico e la sua controparte urbanistica. Per poter tracciare gli attuali e i futuri impatti del turismo è opportuno partire dal disegno della situazione attuale attraverso dati descrittivi dei turisti, dei loro movimenti e dei punti di contatto con i cittadini. Ma tali informazioni, utili ad una gestione efficiente della città, sono spesso poco puntuali, perché si riferiscono a porzioni di territorio troppo ampie rispetto alle esigenze di programmazione, e sono sempre disponibili con un certo ritardo temporale perciò non utilizzabili nell'ambito della gestione ordinaria.

#### **1.4 Modello di gestione del territorio: programmazione territoriale, gestione dei servizi pubblici**

**Localizzazione del turismo nella struttura urbana.** A modo di esempio si utilizzeranno tre Municipi del Comune di Roma che hanno disponibili i dati necessari per identificare i punti di contatto (e di conflitto) tra il settore turistico



e la struttura urbana della città. È molto importante per questo tipo di lavoro il livello d'aggregazione dell'informazione, e maggiormente nelle grandi città dove si coniugano situazioni molto dissimili a seconda dell'area specifica di riferimento. Nel Comune di Roma se si osservano gli arrivi e le presenze nelle strutture alberghiere emergono quali principali municipi interessati dal fenomeno turistico: il I° con più di 3 milioni d'arrivi, il XVIII° con 510 mila, il II° con 380 mila, il XVII° con 350 mila e il XII° con 334 mila.

Nella figura sono stati evidenziati i 5 municipi dove si registrano la maggior parte degli arrivi e delle presenze nella città di Roma. Se invece, si analizza la distribuzione delle strutture alberghiere per municipio, si scopre che il I° Municipio detiene 506 alberghi 15 dei quali a 5 stelle, sono presenti nel XVII° Municipio 48 alberghi da 4, 3 e 2 stelle, il II° Municipio ha 41 esercizi alberghieri tre dei quali a 5 stelle, il XII° ha 28 unità e il III° 25, questi ultimi due in prevalenza a 3 stelle. Osservando il sistema museale e delle principali attrattive culturali (nel senso classico del termine) quali i monumenti e le aree archeologiche si riscontra una graduatoria dei Municipi interessati diversa ancora dalle prime due. Nel I° Municipio sono presenti almeno 97 punti d'interesse turistico di rilevanza, nel II° si riducono a 14, nel XI° e XII° sono 5 i punti d'interesse turistico e nel III° se ne trovano solo 4. Altrettanto succede con la distribuzione dei locali che svolgono attività notturna, esecuzioni musicali ed arte varia o la distribuzione degli esercizi di ristorazione.



Se si traccia una mappa di questi oggetti si osserva facilmente come la distribuzione dei dati e il taglio del campione legato alla metodologia statistica condiziona drasticamente i risultati ottenuti. In particolare l'unità di misura territoriale adottata per acquisire le diverse informazioni non è adeguata per un'attenta analisi del fenomeno turistico e per un'efficace gestione della città. All'interno di un Municipio non si assiste ad una distribuzione omogenea degli arrivi e delle presenze sull'intero territorio municipale, ma il fenomeno turistico si sviluppa e interessa aree più circoscritte.

Da questo semplice esempio emerge la necessità di un livello d'interazione tra i dati turistici e la localizzazione territoriale superiore a quello dettato dalla aggregazione classica dei censimenti. Il livello Municipale, in questo caso non permette di determinare con precisione le aree dove l'impatto del turismo può manifestarsi con maggiore intensità. Il XVIII° Municipio conta 510 mila arrivi l'anno, che però non riguardano l'intero territorio municipale, bensì un'area molto piccola (un borgo) attorno alla Città del Vaticano e pertanto più del 90%



del territorio municipale non ha interazione diretta con il turismo, né con i suoi benefici né con la maggior parte dei suoi svantaggi. Mentre nella piccola porzione del borgo dove transitano i 510 mila visitatori gli effetti sul tessuto urbano sono molto significativi.

Allo stesso modo la localizzazione degli attrattori turistici, culturali e non, determinano sul territorio una serie d'impatti le cui caratteristiche ed intensità dipendono tanto dal tipo d'attività che si svolge in quella determinata area, quanto dall'orario di fruizione dell'attrattiva, quanto dalla tipicità e dalla fragilità della stessa attrattiva.

Si rende pertanto necessario ai fini di una gestione più efficiente ed efficace della città poter disporre di informazioni dettagliate, che permettano all'Amministrazione di determinare dal singolo monumento al quartiere con caratteristiche turistico-culturali come si comporta il turista nel fruire degli attrattori, e in quale modo detta fruizione può produrre un impatto negativo, tanto sull'elemento d'attrazione quanto sul resto della città. La visita ai musei Capitolini, al Colosseo e a Piazza di Spagna, per citare solo un esempio, sono tra le attrattive più richieste dai turisti a Roma. Nell'orario di punta, la linea A della metropolitana tra la stazione Termini e la fermata Piazza di Spagna ha un notevole incremento del numero dei passeggeri dovuto alla presenza dei turisti.

L'impatto di questo incremento si risente nella qualità del viaggio e nel costo ordinario di manutenzione e di controllo del sistema metropolitano. In altre parole si tratta dell'impatto del turismo visto come flussi e non solo come valori astratti o come punti sulla mappa.

Per concludere questo breve accenno teorico-metodologico sull'analisi del comparto turistico dal punto di vista urbanistico si riassumono alcuni dei principali elementi da considerare nella ricerca degli impatti del turismo sul territorio:

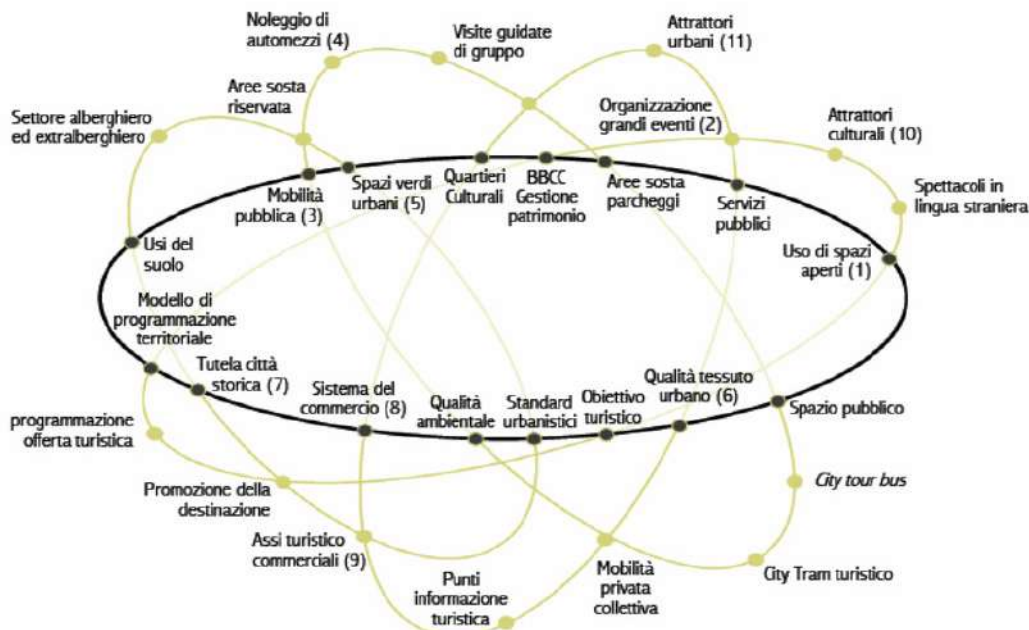
1) In primo luogo è necessario sviluppare un **approccio teorico-metodologico** per la raccolta ed elaborazione dell'informazione che permetta di costruire una infrastruttura di dati territoriale o IDT (*Spatial Data Infrastructure*) ovvero un insieme di tecnologie, metodi, politiche ed accordi istituzionali tesi a facilitare la disponibilità, l'omogeneità e l'accesso a dati geospaziali. Per garantire il buon funzionamento di una infrastruttura di dati territoriali è indispensabile la cooperazione orizzontale e verticale tra i diversi attori che compongono tanto il comparto turistico come il settore urbanistico-territoriale. L'interoperabilità o la capacità di comunicare tra diversi sistemi (anche se non previsto durante lo sviluppo dei singoli sistemi) è una delle proprietà più importanti dei sistemi *computer-based* che oggi dominano il mercato e che permettono di creare reti di comunicazione a vasto raggio con illimitata quantità d'informazione in tempo (quasi) reale. Questo tipo d'infrastruttura tecno-logica, che negli ultimi anni si è sviluppata enormemente è oggi utilizzata in tanti campi diversi come

la valutazione della proprietà immobiliare (progetto Magis), la facilitazione degli investimenti industriali (progetto Temisia), o nella progettazione, promozione e fruizione turistica (progetti Explorer, Titan, Vital e Aida). [Nordelli, 2000]

2) Il secondo aspetto che si vuole evidenziare riguarda l'approccio *all'interpretazione e lettura dei fenomeni turistico-territoriali* (o turistico-urbano). Tanto il fenomeno del turismo, come i contesti urbani, si caratterizzano per l'evoluzione permanente, per i mutamenti continui, e possono essere considerati come due sistemi complessi. Il turismo, pertanto, deve essere indagato tenendo conto dell'intero ciclo dell'esperienza turistica e nelle diverse modalità di visita della destinazione, e il territorio (in questo caso la destinazione) risponde alla sollecitazione delle presenze turistiche in vari modi.

Questa osservazione implica di dover considerare molteplici settori del comparto urbanistico per poter individuare e prevedere le ripercussioni del turismo e delle sue evoluzioni sul tessuto urbano. Con l'obiettivo di identificare i maggiori punti d'incontro tra i due sistemi, è stato elaborato un grafico nel quale sono disposte in maniera ordinata gran parte delle componenti di entrambi i sistemi e i suoi punti d'incontro. Questa rappresentazione è servita quale punto di partenza per creare punti privilegiati d'osservazione di alcuni argomenti conflittuali; successivamente si approfondirà l'analisi al fine di determinare il peso dell'impatto sul resto del sistema. Inoltre, la rappresentazione "costellare" consente di identificare triangolazioni e quadrature (area) di forte conflittualità, in maniera chiara rispetto alle diverse componenti che compongono il disequilibrio. La localizzazione di ogni punto nel grafico (sebbene schematico e generico) non è arbitraria bensì segue una localizzazione ordinata rispetto al resto del diagramma. Ogni componente può essere rappresentativa di più variabili che, a seconda della destinazione, apparterranno a quelle voci. In tal senso la specificazione accurata delle variabili è sostanziale al buon funzionamento del modello analitico, dato che l'effettività di esse è legata alla completezza dei dati associati, ovvero il modello si basa sulla rappresentazione sintetica di variabili molto precise. L'omissione di singole componenti o il mancato approfondimento sulle relazioni tra di loro lascia spazio a imprecisioni iniziali, le quali si trascineranno nell'identificazione e misurazione delle esternalità del turismo sulla destinazione.

*L'impatto del settore turistico sui contesti urbani*  
 Costellazione Tematica per l'analisi del turismo in contesti urbani



### **Referenze**

- 1 Uso di spazi aperti: piazze, monumenti, parchi, vie storiche, fontane, colonne, ecc.
- 2 Grandi eventi: manifestazioni nazionali e internazionali, festival e concerti di grandi dimensioni.
- 3 Mobilità pubblica: ferrovie, metropolitane, tram, bus, mini bus, taxi, sistemi di trasporto personalizzati.
- 4 Noleggio di: autovetture, ciclomotori, biciclette, NCC, altri.
- 5 Spazi verdi urbani: parchi urbani ed extraurbani, ville, giardini, ecc.
- 6 Qualità urbana: nettezza, sicurezza, arredo, accessibilità disabili, verde pubblico, ecc.
- 7 Tutela città storica: conservazione, recupero o tutela delle aree urbane con valore storico.
- 8 Per sistema del commercio s'intende tutta la filiera di attività e servizi commerciali siano essi turistici o non.
- 9 Assi turistici commerciali: vie con preponderanza di attività commerciale d'interesse turistico.
- 10 Attrattori culturali (tradizionali): musei, gallerie, teatri, reperti archeologici, archivi, palazzi storici, ecc.
- 11 Per attrattori urbani s'intendono i nuovi modi di fruire turisticamente le città: mercati rionali, manifestazioni di quartiere, attività tipiche locali, feste religiose, sagre, ecc.

3) L'ultima considerazione riguarda una prima classificazione degli effetti (positivi e negativi) del turismo sul territorio fisico, sulla programmazione, sulle finanze pubbliche e sulle risorse materiali e immateriali locali. La corretta analisi dell'impatto turistico che si sviluppa su una qualsiasi destinazione conduce a dei risultati molto spesso inattesi, che portano alla luce l'inefficienza di alcuni settori della programmazione o gestione del territorio, degli operatori turistici e dei fornitori di servizi vari. Si deve poi considerare che l'impatto di un fenomeno articolato come il turismo su un sistema ancora più complesso come quello urbano non è sempre riconoscibile nella sua totalità, e quindi si sposta il bersaglio della ricerca, già non più centrata sulla identificazione dei singoli impatti che il turismo fa ricadere sulla città ma bensì su quegli aspetti comuni al settore turistico e a quello urbano dove si manifestano situazioni problematiche. Inoltre è necessario ribadire che si sta lavorando sull'interazione tra due sistemi complessi, e quindi permeabili a condizionamenti derivati da altri componenti del sistema. Detto ciò possiamo affermare che non tutti gli impatti del turismo sulle città sono identificabili e che tra quelli accertabili esiste una ampia varietà.

## **Seconda parte: Gli impatti del turismo sulla città (identificazione e misurazione)**

### ***2.1 Gli impatti del turismo urbano***

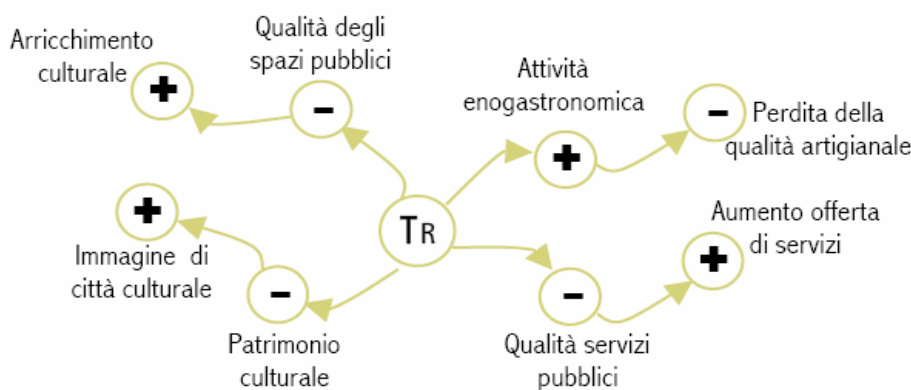
È obiettivo di questa sezione l'identificazione e, laddove possibile, la determinazione delle proporzioni degli impatti (positivi e negativi) del turismo sui contesti urbani, al fine di contribuire all'elaborazione di linee-guida per la valutazione dei costi e benefici che le amministrazioni devono affrontare nella gestione del territorio e della programmazione turistica. Le autorità locali sono sempre di più attente alle esigenze dei cittadini che chiedono una qualità di vita urbana migliore, e di poter vivere in un contesto urbano che dia risposte concrete ai loro bisogni. D'altra parte il comparto turistico esercita altrettante pressioni per poter potenziare i flussi di domanda e quindi il volume di affari di un settore, che fino a pochi anni fa era considerato alla stregua di "un'industria" pulita, senza fumi e, quindi, con un contenuto impatto ambientale. Oggi si è consapevoli che non esiste la "panacea dello sviluppo economico" e che, senza sottovalutare gli immensi benefici che il settore del turismo apporta

Fig. 4: Individuazione di costi e benefici del turismo urbano

all'economia, (dal livello locale a quello internazionale) vanno considerati anche i costi di questo settore.

Nella valutazione degli impatti del turismo sui contesti urbani emergono due questioni. La prima è legata alla divergenza tra chi beneficia dei vantaggi del turismo e chi ne sostiene i costi dovuti agli impatti negativi. Nell'analisi dei costi-benefici del turismo urbano bisogna chiarire tutte le componenti che partecipano a questa relazione. I benefici non sono solo economici, ma riguardano anche importanti valori immateriali come lo scambio culturale, la visibilità nel mercato internazionale, l'apertura all'integrazione, ecc. che sono difficilmente misurabili in termini quantitativi ma che corrispondono a concrete scelte politiche. Allo stesso modo gli svantaggi, o i costi del turismo urbano, ricadono su tutta la popolazione residente in maniera indiretta e arbitraria. Perciò è indispensabile indagare su benefici e costi e soggetti su cui ricadono.

Schema relazionale tra vantaggi e svantaggi del turismo urbano



Come si può osservare nella figura 4 i costi e benefici del turismo urbano impattano su diversi gruppi della popolazione. Da questo punto di osservazione, cioè, dalla classificazione delle "parti" coinvolte nel processo di fruizione/utilizzo di una città (o destinazione turistica) si perde l'elemento chiave nella valutazione degli impatti. Questo elemento è la relazione esistente tra le parti. Se organizziamo le stesse componenti rispettando le logiche relazionali si ottiene un risultato abbastanza diverso, dove è possibile riconoscere incontri tra benefici e costi. Il seguente grafico è solo uno schema per dimostrare la differenza concettuale nel tener conto delle relazioni tra le parti del sistema.

Nello schema rappresentato nella figura 5 si illustrano quattro relazioni che possono intercorrere tra la fruizione turistica e il contesto urbano. Sono state scelte due aree tematiche, cardini del sistema urbano cittadino e due del sistema urbano turistico. Le attività enogastronomiche sono sempre di più una forte attrattiva turistica, principalmente nella piccole città dove hanno alle spalle una

forte tradizione culinaria o una specialità tipica locale, e quindi è una risorsa locale rilevante che deve essere sfruttata secondo un approccio sostenibile. Senza un'adeguata tutela della qualità si rischia di deteriorare la risorsa e, ad esempio, perdere la caratterizzazione artigianale del prodotto enogastronomico per un effetto sostitutivo con un prodotto di minore qualità. Ma allo stesso tempo la domanda turistica può essere un volano che incentiva la riscoperta dei valori culinari tradizionali e stimola lo sviluppo di buone prassi nel comparto della ristorazione quali ad esempio i marchi di qualità, come il marchio *slow food*, o nell'ambito delle produzioni tipiche sollecita la diffusione delle certificazioni (D.O.C, D.O.P; I.G.P., ecc) che rendono riconoscibili nel mondo i prodotti alimentari espressioni dei territori italiani.

La qualità dello spazio pubblico, invece, può essere fortemente condizionata dalla presenza di un eccessivo numero di visitatori, sia in termini materiali che percettivi. Alcuni spazi pubblici, come Piazza del Duomo a Milano, San Marco a Venezia o Piazza di Spagna a Roma, devono sopportare costi aggiuntivi nella manutenzione dell'arredo urbano, nei servizi ambientali di smaltimento dei rifiuti, nella gestione del verde urbano, nella sorveglianza ai fini della tutela degli artefatti artistici per l'intensa presenza di turisti. Questo costo aggiuntivo, ha come controparte un forte sviluppo di attività commerciali, culturali e ricreative che vanno ad arricchire l'offerta commerciale e di attività per il tempo libero non solo per i turisti ma anche per tutta la cittadinanza.

Nel caso del patrimonio culturale, è noto che i costi di tutela, conservazione, restauro e valorizzazione sono sempre più elevati, e man mano che si perde un certo tipo di competenze e manualità artigianali la manutenzione ordinaria dei beni materiali sarà sempre più difficile ed esosa. La pressione turistica sul patrimonio culturale determina costi aggiuntivi di tutela e manutenzione del patrimonio, ma anche la domanda turistica diventa uno stimolo al recupero e alla valorizzazione di risorse culturali, che spesso vertono in stato di abbandono, e che in questo modo vengono restituite alla collettività. Va poi aggiunto che il patrimonio culturale, oltre ad essere tra le principali risorse turistiche, rappresenta l'elemento più caratteristico della cultura nazionale, e il fattore che forse maggiormente agisce sull'immagine internazionale del paese, inevitabilmente legata alla ricchezza e varietà di monumenti presenti sul territorio nazionale.

L'esempio dei servizi pubblici urbani è uno dei punti che riguardano le previsioni di tendenze nei comportamenti turistici. Come detto prima, i comportamenti dei turisti urbani tende sempre di più ad avvicinarsi alle normali attività locali. E quindi, il consumo di servizi pubblici vedrà sempre la concorrenza di cittadini e turisti. È questo uno dei punti nevralgici della programmazione urbana perché la concorrenza nell'uso delle *public utilities* rappresenta uno dei principali punti di scontro fra cittadini e turisti. Una più efficiente programmazione dei servizi locali può incrementare in presenza di

significativi flussi turistici le quantità offerte e quindi ridurre le occasioni di frizione fra cittadini e turisti.

## 2.2 I costi del turismo urbano

I costi del turismo urbano si caratterizzano per avere una componente quantificabile e un'altra (molto significativa) non misurabile. Alcuni esempi frequenti nella letteratura sono: l'inquinamento ambientale e paesaggistico, dove si possono individuare valori come la qualità dell'aria, dell'acqua o del suolo basandosi su variabili fisico chimiche, che però non consentono di discriminare quale parte dell'inquinamento possa derivare da attività turistiche e quale non. Altri esempi sono il sovraffollamento turistico dello spazio urbano, la banalizzazione o spettacolarizzazione delle attività tipiche locali che può portare alla perdita di identità locale o del senso comunitario, il consumo del patrimonio culturale, il peggioramento della qualità di vita dovuto alla saturazione dei servizi, allo sfruttamento eccessivo dello spazio pubblico o alla inefficace gestione del territorio.

Seppur non misurabili direttamente essi rappresentano un costo per le amministrazioni locali, ed è quindi doveroso determinare un modello di compensazione che bilanci gli squilibri tra costi e benefici. Premesso che il turismo urbano è un settore che produce importanti ricchezze e che in molti città costituisce un rilevante driver di sviluppo, gravare eccessivamente i visitatori con i costi del turismo sarebbe un errore, dato che da loro dipendono anche le ricadute positive del settore sul territorio. Quindi i costi devono essere distribuiti equamente tra i visitatori, gli operatori e i cittadini a seconda dei benefici che traggono ognuno di loro.

Nello stimare i costi "addizionali" di una città dovuti al turismo si possono utilizzare due approcci diversi a seconda delle caratteristiche della destinazione, degli spazi e dei beni da misurare:

- il primo è il *metodo stagionale*, cioè si misura la spesa necessaria per garantire lo stesso livello di qualità nei periodi di alta e di bassa stagione, o in corrispondenza con eventi d'interesse turistico. Il confronto tra i due momenti, quello di massimo afflusso turistico e quello di ordinario uso cittadino permette di stimare la differenza di costi sostenuti per la gestione della città da redistribuire tra chi beneficia dei vantaggi di quei particolari periodi. Questo metodo di misurazione è applicabile alle destinazioni che presentano una forte stagionalità o che sono sede di eventi significativi. È un modello che si adatta meglio a piccole e medie destinazioni dove il fenomeno turistico ha un forte impatto sulla prassi cittadina quotidiana;
- l'altro è il *metodo di aree sostituite*. In questo caso si utilizzano due parti della stessa città con caratteristiche fisiche simili e con usi o livelli di

attrattività molto diversi, come ad esempio due piazze, una delle quali molto frequentata dai turisti e l'altra una normale piazza urbana che abbiano però caratteristiche fisico-spaziali simili. Confrontando i due livelli di spesa si può verificare quale è l'incremento dovuto alla presenza di visitatori. Questo metodo è maggiormente utile nella determinazione dell'incremento del costo di manutenzione d'interesse aree urbane, e quindi si applica con buoni risultati laddove il turismo si concentra in determinate aree della città.

Per determinare i costi del turismo occorre identificare quali sono le tematiche che si andranno a misurare e quali non. In termini generali, i principali ambiti sui cui incidono maggiormente i costi addizionali del turismo sono, la raccolta di rifiuti solidi urbani, prodotti in prevalenza dalle attività turistico commerciali (ristorazione, negozi, strutture alberghiere, ecc.), la nettezza urbana che diventa più impegnativa per la maggiore concentrazione di utenti dello spazio pubblico, il costo addizionale degli arredi urbani di maggiore qualità con rispetto alla media della città, la riduzione della qualità dei trasporti pubblici urbani, principalmente tram e mezzi che collegano i luoghi dove si trovano gli attrattori principali, un abbassamento della qualità dello spazio pubblico urbano dovuto all'affollamento di visitatori, e per ultimo il costo di manutenzione, conservazione e tutela del patrimonio culturale della città.

**Tabella 2: Costi del turismo sulla città e possibili interventi**

Ambito	Problema (costo)	Possibile intervento
Raccolta rifiuti	Aumento della quantità di rifiuti urbani	Sensibilizzazione verso il contesto urbano (campagne di comunicazione).
Nettezza urbana	Maggiore costo della nettezza urbana	Decentramento a livello di quartiere del servizio di nettezza urbana.
Arredo urbano	Arredo urbano di migliore qualità (rilevante indicatore di qualità urbana)	Utilizzo d'arredo urbano sponsorizzato con nuove funzionalità a pagamento.
Trasporto pubblico urbano	Incremento del livello di saturazione nelle ore di massimo afflusso e aumento del livello d'insicurezza	Rafforzamento del sistema di trasporto pubblico e sviluppo di un sistema di collegamento a rete e mezzi alternativi.
Spazio pubblico	Sovraffollamento e congestione del traffico	Ampliamento dell'offerta turistica a tutto il territorio.
Patrimonio culturale	Consumo e aumento della conservazione, tutela e manutenzione dei beni di interesse turistico.	Sviluppo di nuove modalità di fruizione a basso costo di manutenzione (nuove tecnologie e servizi turistico-cittadini)



Ognuna di queste categorie ha una struttura organizzativa e funzionale a sé, e pertanto vanno analizzate come componenti di un sistema complesso. Sistema, che può modificare notevolmente le relazioni tra costi e benefici intervenendo sulla modalità organizzativa, sulla fruizione o sulla comunicazione. Prima d'arrivare alla sempre spiacevole decisione di applicare una nuova tassa è necessario valutare tutte le alternative per ridurre i costi in modo tale da attribuire una tassazione corretta, laddove non è possibile fare diversamente. Alla luce di ciò, nella seguente tabella si propongono alcune alternative da verificare prima di decidere in merito all'applicazione di una tassa di scopo.

Nella letteratura spesso sono considerate come parte dei costi del turismo alcuni variabili che in questo paper non sono considerate tali. Nella seguente tabella si elencano gli esempi più significativi e le motivazioni per le quali non le consideriamo come costi da attribuire al turismo, e quantomeno da gravare il turista per questi motivi:

Una volta verificate le differenze nei costi urbani nei periodi di afflusso turistico e in quelli fuori stagione, o confrontando due aree con caratteristiche simili e usi turistici diversi, si devono valutare forme alternative di incasso e di distribuzione dei costi in base ai benefici ottenuti. Tra le forme alternative d'incasso ci sono:

- Aree protette/vincolate/aree pedonali
- Spazio pubblico per parcheggio a pagamento
- Diritti d'immagine della città
- Diritti di pubblicità
- Eventi sul suolo pubblico a pagamento
- Consorzi di commercianti
- Commercianti della ristorazione (sui margini di guadagno turistico o sovrapprezzi)
- Gravame sugli operatori turistici (albergatori, tour operator, affittacamere, portali, ecc.)
- Servizi pubblici a pagamento
- Diritto di partecipazione ad eventi

Forme di riduzione dei costi senza applicare imposte dirette:

- Comunicazione ed educazione civica
- Auto-organizzazione commercianti (nettezza urbana, raccolta differenziata, arredo pubblico)
- Modalità di fruizione più sostenibili
- Riduzione dei costi delle società di servizi pubblici urbani (liberalizzazione e decentramento)
- Miglioramento della mobilità (apertura a nuove società e servizi).

## Terza parte: l'intervento e la programmazione pubblica

In Italia, quando si parla di turismo urbano tre sono le voci chiare che intervengono. I rappresentanti delle diverse categorie (albergatori, ristoratori, commercianti, musei, galleristi, ecc.) dichiarano costantemente la preoccupazione per il calo negli arrivi, la diminuzione nelle presenze, l'abbassamento della spesa media, l'aumento degli escursionisti e l'insostenibilità del sistema turistico che, secondo la loro opinione, diventa sempre meno competitivo per carenze di intervento da parte della pubblica amministrazione. Da più parti si esalta la ricchezza del patrimonio culturale e artistico nazionale, il primato nel possesso di beni culturali di pregio e la volontà di utilizzare al meglio queste risorse. I cittadini, che invece molto spesso convivono con i turisti, e risentono gran parte degli impatti negativi, manifestano il proprio disagio (fenomeno che si accentua sempre di più) in relazione alla qualità di vita complessiva, e non a singoli aspetti puntuali.

Questi tre punti di vista così dissimili, fanno riferimento a uno stesso fenomeno, che è l'incontro tra la cittadinanza (nel senso più ampio della parola) e un fenomeno economico-culturale come il turismo. I tre discorsi, apparentemente in contrapposizione fanno parte di unico "sistema" visto in maniera frammentaria. Le città si compongono di tanti sistemi dinamici che riguardano tutti coloro che le abitano, le visitano o le governano e, pertanto, a fronte di cambiamenti del sistema turistico, come sta accadendo in questo periodo, si alterano gli equilibri precedentemente conquistati per stabilire successivamente una nuova armonia, fino all'arrivo di un nuovo squilibrio. Non è difficile immaginare come posizioni rigide in questo quadro dinamico portino a un disequilibrio più duraturo dovuto proprio alla resistenza al nuovo equilibrio.

In altre parole, quando si fa riferimento, e lo si fa molto spesso, all'innovazione o alla competitività, non si sta parlando d'altro che di "fare cose nuove", di proporre idee inedite e di introdurle all'interno della proprio attività con l'obiettivo di guadagnare una posizione privilegiata rispetto ai concorrenti. Questo comporta dei rischi. Se non si affrontano i rischi, non si può parlare d'innovazione o di competitività, al massimo si potrà dire di aver fatto una proficua copia di un qualcosa che funziona o ha funzionato altrove. L'innovazione di processo e di prodotto è l'unica strada per far crescere tanto la competitività della singola impresa quanto, e principalmente, quella del sistema città.

In Italia la gran quantità di beni culturali materiali rappresenta sia una delle maggiori risorse per l'attrattività turistica sia un gigantesco costo di conservazione, tutela e valorizzazione. I costi tenderanno a crescere nel tempo ma tale realtà si può fronteggiare da un lato usando le nuove tecnologie per il monitoraggio continuo dei monumenti e per la loro conservazione attraverso interventi di restauro puntuali segnalati di volta i volta dai sistemi di controllo; dall'altro vanno valorizzati di più e meglio le risorse culturali anche attraverso l'uso di soluzioni ICT che permettono di portare il bene nelle case dei turisti di tutto il mondo. L'innovazione si trova lì, nel combinare tradizione, beni culturali reali e tecnologie per moltiplicare le possibilità d'offerta, aumentare i guadagni e distribuirli a seconda delle necessità.

Una distribuzione equa sia nei guadagni che nei costi necessita dell'interazione di tutti gli interessati. Proseguendo con l'esempio dei beni culturali si devono valutare i benefici che derivano ai cittadini che vivono in contesti artistici e monumentali di pregio internazionale, ai commercianti che proprio dalla presenza di un ricco patrimonio commerciale ricavano gran parte dei loro guadagni, agli operatori turistici per i quali rappresenta il "prodotto" da vendere e per le amministrazioni che devono sia assicurare la qualità urbana che la conservazione dei beni.

Ciascun attore coinvolto direttamente o indirettamente nel sistema turistico urbano deve oggi fare un passo avanti in termini di definizione dei diritti che vanta, ma ancora di più di doveri da onorare. Infatti la complessità dei sistemi urbani e la loro evoluzione pone al centro della discussione l'importanza dell'individuazione di meccanismi di condivisione delle responsabilità dell'amministrazione con gli altri soggetti che vivono e usano il territorio ai fini di una sua gestione più efficiente. Rispetto ai commercianti, ad esempio, questo significa una compartecipazione alla gestione dello spazio urbano di pertinenza dell'esercizio commerciale, piuttosto che l'individuazione di meccanismi fiscali che incentivino comportamenti virtuosi degli imprenditori in termini di manutenzione dello spazio pubblico di prossimità, dello smaltimento differenziato dei rifiuti, ecc. Lo stesso può dirsi per i cittadini ed, infatti, molto vivace è oggi il dibattito a livello europeo sulle politiche per la cittadinanza attiva, nella convinzione che solo attraverso la promozione presso i cittadini di comportamenti virtuosi si può garantire una maggiore efficienza dei servizi pubblici ed una migliore vivibilità dei contesti urbani.

Nuovi modelli di comportamento da parte di tutti gli attori della filiera sono la prima strada da percorrere per assicurare una maggiore vivibilità della città anche attraverso il contenimento degli impatti fisici e dei costi prodotti dal turismo.

A livello politico, con la finanziaria 2008, contrariamente a quanto inizialmente previsto è stato fatto molto poco per affrontare il problema dell'impatto del turismo sui contesti urbani, e in particolare sul deterioramento dei beni culturali materiali. Si è persa così un'opportunità per mettere a fuoco un modello di sviluppo turistico-urbano più sostenibile e meno costoso che consenta attraverso l'utilizzo di nuovi processi, di tecnologia avanzata e di servizi innovativi un aumento della competitività del settore.

Se a questa situazione si aggiungono le polemiche sorte sull'introduzione di una eventuale tassa di scopo, si conferma la visione frammentaria che ancora sussiste in Italia a svantaggio di una possibile soluzione al problema delle diseconomie del settore turistico. Molti sindaci sono d'accordo, altri contrari, e pochi imparziali, fatto che rende saldi i concetti trattati nella prima e seconda parte di questo articolo, dove si insiste nella necessità di studiare la propria destinazione, e di conoscerla come sistema collegando i punti di forza e debolezza dello stesso, e sviluppando alternative per ridurre al minimo l'applicazione di una ulteriore tassa.

L'introduzione di una nuova tassa sui turisti stimola la domanda: perché tassare il turista? E perché solo il turista? Sembra che sia l'unico attore a trarre un vantaggio dalla visita alla città, quando invece valutando più ampiamente il sistema turistico e urbano i punti d'incontro e scontro sono tanti.

Allo stesso modo in cui ogni città crea un proprio sistema di relazione tra il turismo e la città, i singoli componenti all'interno del sistema si favoriscono e si svantaggiano in maniera diversa a seconda della loro localizzazione, dei servizi offerti o della posizione nel mercato, della concorrenza, ecc. Nel commercio è molto più evidente come la localizzazione può determinare un successo o un insuccesso della propria attività in relazione alla vicinanza ad un attrattore turistico. Allo stesso modo, la rivalutazione di un immobile dovuto alla riqualificazione in chiave turistica di un'area, alla valorizzazione di un bene o di uno spazio pubblico impatta positivamente sui proprietari, o il miglioramento estetico della città, la ricchezza nell'offerta d'intrattenimenti e di servizi migliora la qualità di vita dei residenti.

Dunque, far gravare eventualmente sul turista i costi di un sistema che non funziona correttamente, che non risparmia nella logica di sistema e che ancora non riesce a manifestare tutta la capacità innovativa necessaria a riposizionarsi nel mercato mondiale, sembra essere controproducente per chi rappresenta una importante risorsa economica e culturale. Paragonando il turismo con un qualsiasi settore industriale, che deve far fronte alla concorrenza e alla costante innovazione nei processi e nei prodotti, è noto che le disfunzioni interne ricadono direttamente sul cliente aumentando i prezzi quando si è persa la capacità di governare la crescita. Se questa è la situazione del turismo italiano, o la tendenza, è bene tornare ognuno a fare i compiti per migliorare la posizione

del settore all'interno di un sistema urbano e cittadino il quale non può essere ignorato.

A questo punto si può affermare che non è possibile riposizionare il turismo nelle città senza la complicità di uno sviluppo urbano sostenibile.

## Bibliografia

APAT (2006) Qualità dell'ambiente urbano, III Rapporto APAT, Roma.

Assessorato Programmazione territoriale, Politiche abitative, Riqualificazione urbana (2005) Schema di sviluppo del territorio regionale, Documento preliminare: Opzioni strategiche per l'aggiornamento del PTR vigente, Allegato parte integrante alla Delibera della Giunta Regionale 16 febbraio 2005 n. 360.

Associazione culturale Info.Roma , <http://www.info.roma.it/roma.asp>.

Barberis, W. (2005) "La struttura del sistema turistico", in Cerasoli, M. (cur) Libro bianco sul Circeo: laboratorio pilota di studi sul territorio di San Felice Circeo 2004-2005, Università degli Studi Roma Tre – Associazione culturale "Il Centro Storico", Roma.

Becchi, A. et all. (2000) Un'infrastruttura di dati territoriali per la rete unitaria della Pubblica Amministrazione, Franco Angeli, Milano.

Commissione Europea (2000) Gestione integrata della qualità delle destinazioni turistiche urbane, Unità Turismo, Bruxelles.

Comune di Pontresina (2006) Legge sulle tasse di soggiorno e sullo sport e sulla tassa d'incremento economico, Pontresina.

Comune di Roma (2006) Mosaico Statistico Municipale, in Dati ricerche e analisi sulla città, <http://www.romaeconomia.it/newsite/>.

Comune di Roma (2006) Roma Oggi, op. cit.

Fainstein, S. (2007) Tourism and the commodification of urban culture, Celebrations of Urbanity, The Urban Reinventors Issue 2 November.

Gragg, R. (2006) "London's large-scale Regeneration Project Officer Community Benefits", in Land Lines Issues, Vol 18, n° 4.

Lorenzini, S. (2005) Impatto del turismo sulla finanza locale toscana, Working Papers Series, IRPET.

Ministero dell'Economia e delle Finanze (2007) Documento di programmazione economica-finanziaria: per gli anni 2008-2011, Roma.

Nordelli, E. (2000) La ricerca informatica per il supporto alle infrastrutture di dati territoriali in Italia ed Europa, in Becchi, A. et all. (cur.) Un'infrastruttura di dati territoriali per la rete unitaria della Pubblica Amministrazione, Franco Angeli, Milano.

Peter O'Brien et al. (2006) *State of the English Cities: Liveability in English Cities*, Department for Communities and Local Government, London.

Pigliaru, F. (s/d) *Economia del turismo: Note su crescita, qualità ambientale e sostenibilità*, Università di Cagliari e CRENoS.

QUB (2005) *Definizione di indicatori chiave per l'analisi dell'impatto delle strategie del turismo culturale sulla qualità di vita urbana, progetto Picture: relazione sintetica*.

Traciò, F. e Tortorella, W. (2007) *Oltre i limiti del turismo all'italiana, Percorsi*, Il Mulino, Bologna.





CITTALIA

00185 Roma  
Via dei Prefetti 46  
[www.cittalia.it](http://www.cittalia.it)

ISBN 978-88-6306-000-3