



La gestione dell'accessibilità turistica nelle città d'arte

Dalla diagnosi alla proposta

Giardini Naxos, 23 febbraio 2015

Un'indagine realizzata nel 2013 da Isfort per conto di Anav

GLI OBIETTIVI

Acquisire dati ed elementi di valutazione **sul settore «trasporto turistico»** e sui diversi **sistemi di accessibilità e sosta dei bus turistici adottate dalle città d'arte italiane**



- ✓ **rappresentazione aggiornata** delle misure di regolazione e prezzo («pricing») nelle principali località turistiche nazionali;
- ✓ **confronto tra diverse politiche urbane** su alcuni punti strategici : elementi di successo, criticità e ostacoli all'attività turistica e alla mobilità turistica;
- ✓ **analisi delle scelte compiute nelle città europee** di maggior richiamo turistico in materia di regolazione e organizzazione delle presenze turistiche;
- ✓ **proposte di intervento**

Indagine realizzata nel 2013 da Isfort per conto di Anav (nazionale)

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI PRINCIPALI

Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto

Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici

**Le scelte adottate nelle principali città europee
(*uno sguardo alle “buone pratiche”*)**

Proposte di intervento

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI PRINCIPALI



Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto



Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici



**Le scelte adottate nelle principali città europee
*(uno sguardo alle “buone pratiche”)***



Proposte di intervento

TURISMO E ARTE, MOTORI DELL'ECONOMIA (nonostante la crisi)

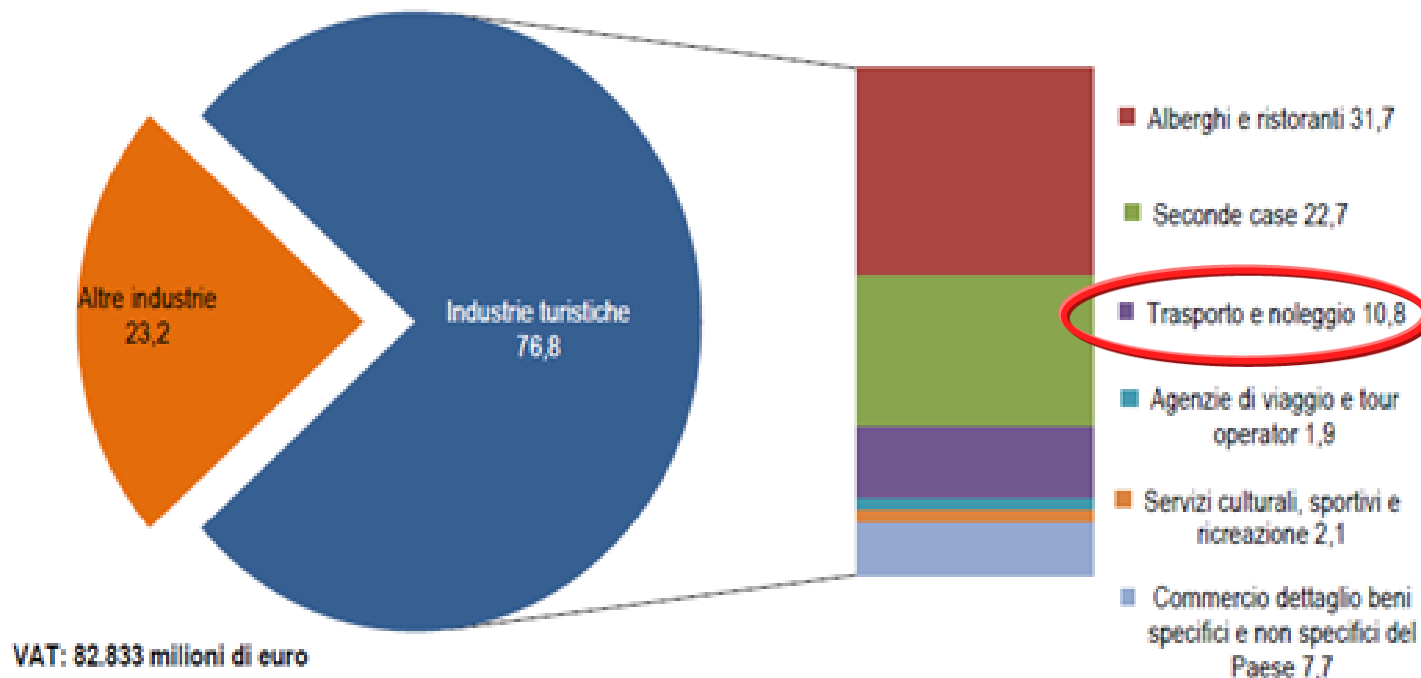
Arrivi e presenze: la situazione pre-crisi

Secondo l'Istat nel 2007 le città d'arte italiane hanno registrato **93,2 mln di presenze** a fronte di più di **33 mln di arrivi** (rispettivamente il 24,7% e 30% del totale nazionale)

Una cospicua fonte di reddito e occupazione

Il **valore aggiunto** delle attività connesse al turismo resta pari al **6%** di quello totale del Paese (**83 mld di euro**). «Trasporti e noleggio» sono la **terza branca di attività** dopo i «servizi di ristorazione/alberghieri» e i servizi relativi alle «seconde case»

Dati del «Primo conto satellite del turismo per l'Italia» pubblicato dall'Istat nel 2012



CRISI (ED EVOLUZIONE?) DEL MERCATO TURISTICO

I viaggi con mete italiane hanno subito un **calo dell'8,3% nel 2012** rispetto al 2011 e seguono il trend negativo dell'anno precedente **(-16,5%)**

❑ **Calo delle partenze per vacanze** ancora più marcato, soprattutto per viaggi brevi verso le regioni del **Centro Italia (-21,1%)** e per vacanze lunghe al **Nord (-21,5%)**

❑ **Forte flessione delle visite a città o località d'arte (-18,9%)**



Report Istat,
*Viaggi e vacanze
in Italia e
all'estero*, 2013

Occorre quindi una rinnovata capacità (da parte di Stato ed Enti locali) di promozione del ruolo turistico delle città

LE NORME DI RIFERIMENTO SUI “TICKET BUS”

IL CODICE
DELLA STRADA



Art. 7, co 9: “I comuni provvedono a delimitare ... le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio ... **possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma**”

Dir. Min. Trasp.
21 luglio 1997, n.
3816



**TARIFFAZIONE = DISINCENTIVAZIONE USO
VEICOLI A MOTORE PRIVATI**



I Comuni devono: a) aver istituito una ZTL; b) aver predisposto un piano urbano del traffico (PUT); aver previsto la **tariffazione degli accessi alla ZTL solo se effettivamente necessaria al raggiungimento degli obiettivi del PUT**



Occorre apposita verifica da documentare nella relazione tecnica di accompagnamento al PUT

LA “INSOSTENIBILE” CENTRALITA’ DELLA AUTOMOBILE (anche nel trasporto turistico)

Gli attuali sistemi di regolazione delle presenze turistiche vanno reconsiderati alla luce della evidente maggiore **“sostenibilità” (ambientale, energetica, di sicurezza e vivibilità urbana) del trasporto con autobus**, rispetto all’automobile che resta tuttavia centrale nelle politiche locali di mobilità.



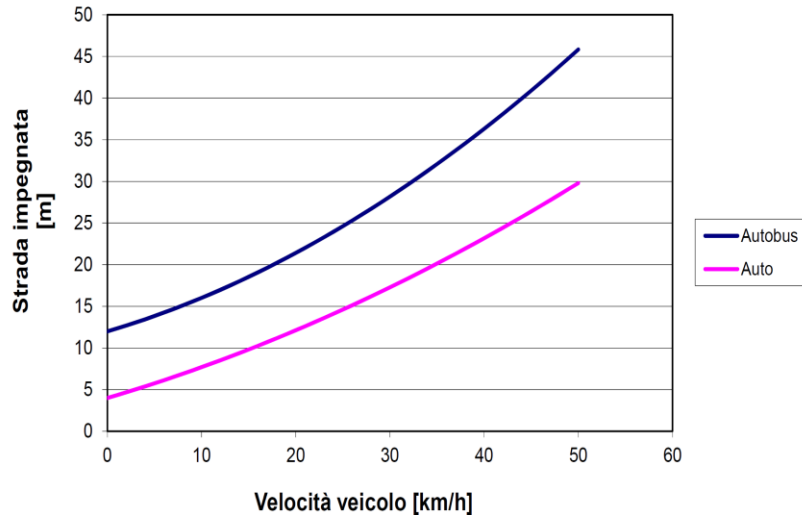
L’**autovettura** è il mezzo di trasporto più diffuso in Europa (copre il 72% delle distanze). Nel trasporto turistico è elevatissimo il ricorso ai veicoli privati: **auto e camper coprono circa 66% delle scelte di viaggio**; l’**autovettura** da sola soddisfa il **74% degli spostamenti per vacanza** della durata da 1-3 notti (dati ISTAT 2012).



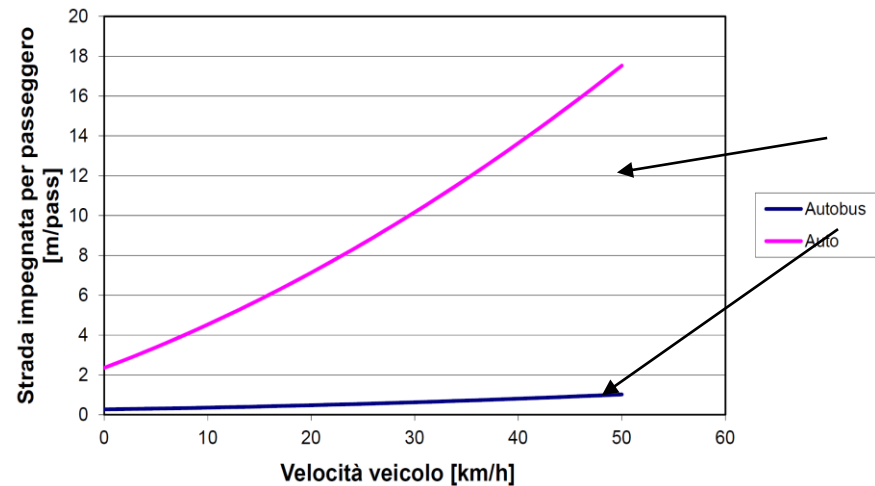
Lo **spostamento di passeggeri dall’auto al bus** consentirebbe **risparmi diretti** sui tempi di accesso alla città (meno code) e **benefici indiretti** in campo energetico (minori consumi), socio-sanitario (meno inquinamento, incidenti e spese mediche), di gestione infrastrutturale (minore congestione e, quindi, minori investimenti in opere stradali e di sosta, spese di manutenzione e controllo viario).

L'AUTOBUS CONGESTIONA DI MENO! (...soprattutto quando è in movimento)

Strada impegnata dal veicolo



Strada impegnata rapportata al passeggero



Inferiore
porzione di
strada
occupata
viaggiando
sull'autobus

Nonostante la maggior distanza di sicurezza di cui necessitano gli autobus, la porzione di strada occupata associata ad ogni passeggero è nettamente inferiore rispetto all'auto. Ad es., alla velocità di 30 km/h, ogni passeggero che utilizza l'autobus impegna 0,7 m contro i 10 impegnati viaggiando alla stessa velocità sull'auto!!

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI PRINCIPALI

Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto

Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici

**Le scelte adottate nelle principali città europee
(*uno sguardo alle “buone pratiche”*)**

Proposte di intervento

LA CENTRALITA' "STRATEGICA" DELL' AZIONE COMUNALE

- ❖ **Politiche comunali «integrate»** sono indispensabili alla promozione turistica delle città
- ❖ Sono evidenti i **nessi tra decisioni amministrative e condizioni di accessibilità/accoglienza turistica**: servizi di mobilità, facilità di spostamento sul territorio, disponibilità di servizi ed informazioni per operatori e turisti
- ❖ **Diverse tipologie di arrivi** (bus, treno, auto, aereo) esprimono forme di presenza e inclinazioni differenti (motivazioni, interessi, tempi di soggiorno) più o meno **funzionali al tipo di sviluppo turistico e alla qualità attesi**
- ❖ **Bilanciare i vari interessi in gioco e darsi obiettivi di politica locale coerenti tra loro** significa qualificare il sistema di ospitalità e sostenere forme di fruizione che garantiscano **ritorni economici immediati** senza compromettere la **tutela dei luoghi**



Su questo va valutato l'operato delle amministrazioni

LA GESTIONE DEGLI ACCESSI DEI BUS TURISTICI: I MODELLI PRINCIPALI

La regolazione accessi e sosta Bus turistici (ZTL BUS) è presente nelle prime 30 città d'arte italiane per numeri di arrivi, con diverse «intensità»



Interdizioni al traffico nell'intero centro

1

abitato: permesso di accesso necessario a Roma, Venezia, Firenze, Assisi, Verona, Pisa, Siena, Siracusa...

Montecatini t.
Montepulciano
Volterra
San Gimignano

Interdizioni al traffico nel solo centro storico:

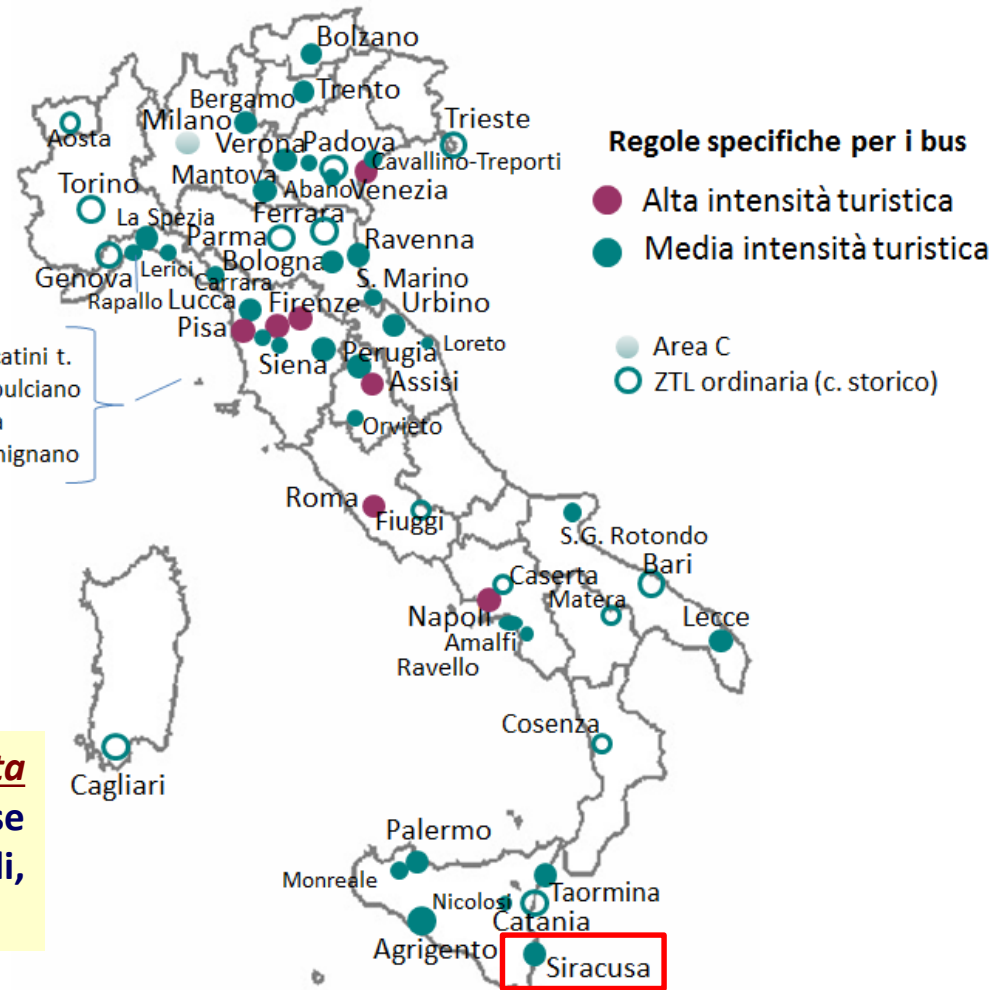
2

presenti in altre grandi città come Milano-Area C, ZTL centrale di Bologna, Bergamo, Cagliari, Bari*, Torino* (*) ZTL ordinaria

Indirizzamento obbligatorio verso aree di sosta

3

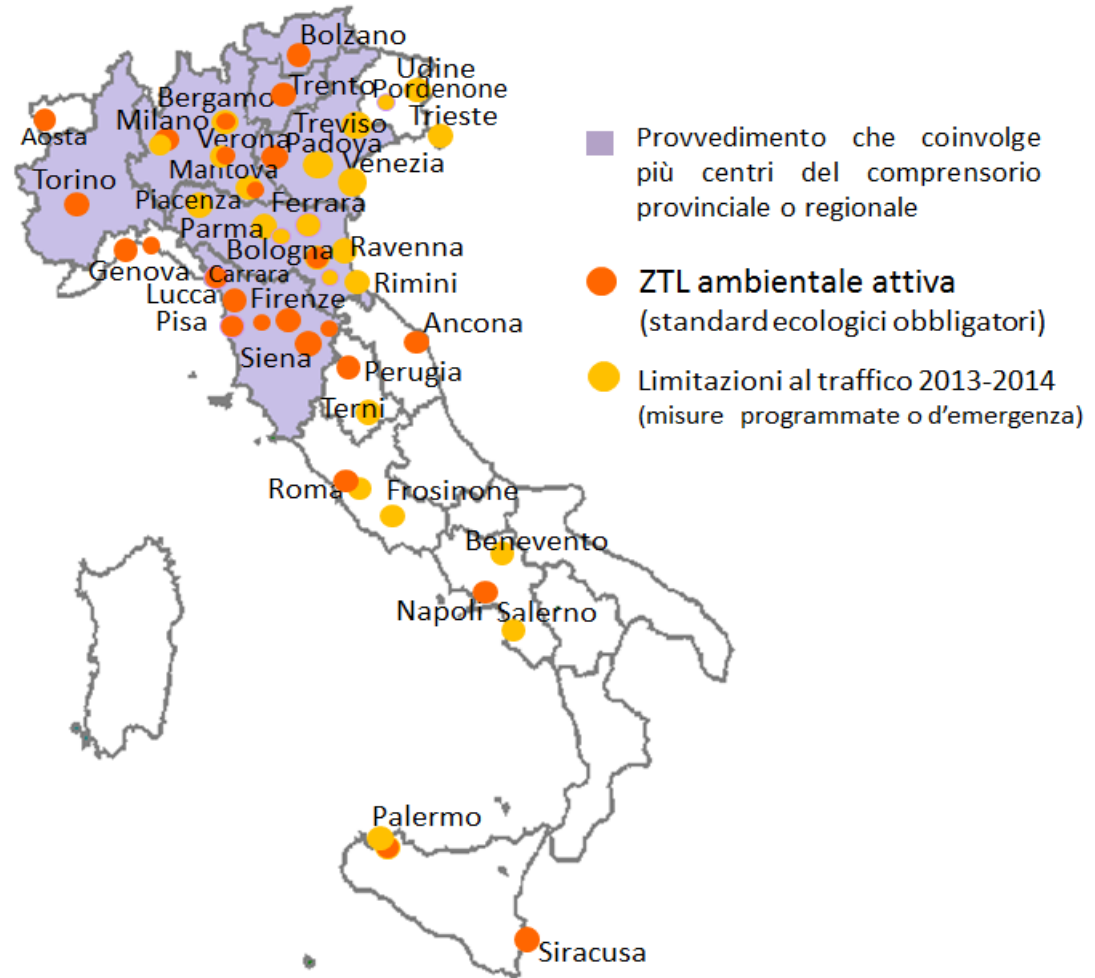
dedicate: presente comunque in numerose località turistiche anche al sud, es. Napoli, Agrigento, Palermo, Amalfi, Taormina



LA GESTIONE DEGLI ACCESSI DEI BUS TURISTICI: LE CITTA' CON «ZTL AMBIENTALI»

Limitazioni al transito per motivi ambientali: sono applicate in molti centri, stabilmente o per periodi limitati, secondo diverse modalità quanto a orari e durata, veicoli coinvolti e tipologie di motori (soprattutto diesel), veicoli coinvolti (classe Euro)

Altre misure più «tradizionali»: circolazione a targhe alterne, domeniche a piedi, blocchi totali del traffico



LA GESTIONE DEGLI ACCESSI DEI BUS TURISTICI: I TICKET

Il pagamento di Ticket per ingresso e sosta dei bus (*Pass a pagamento*) riguarda almeno 42 città turistiche e d'arte



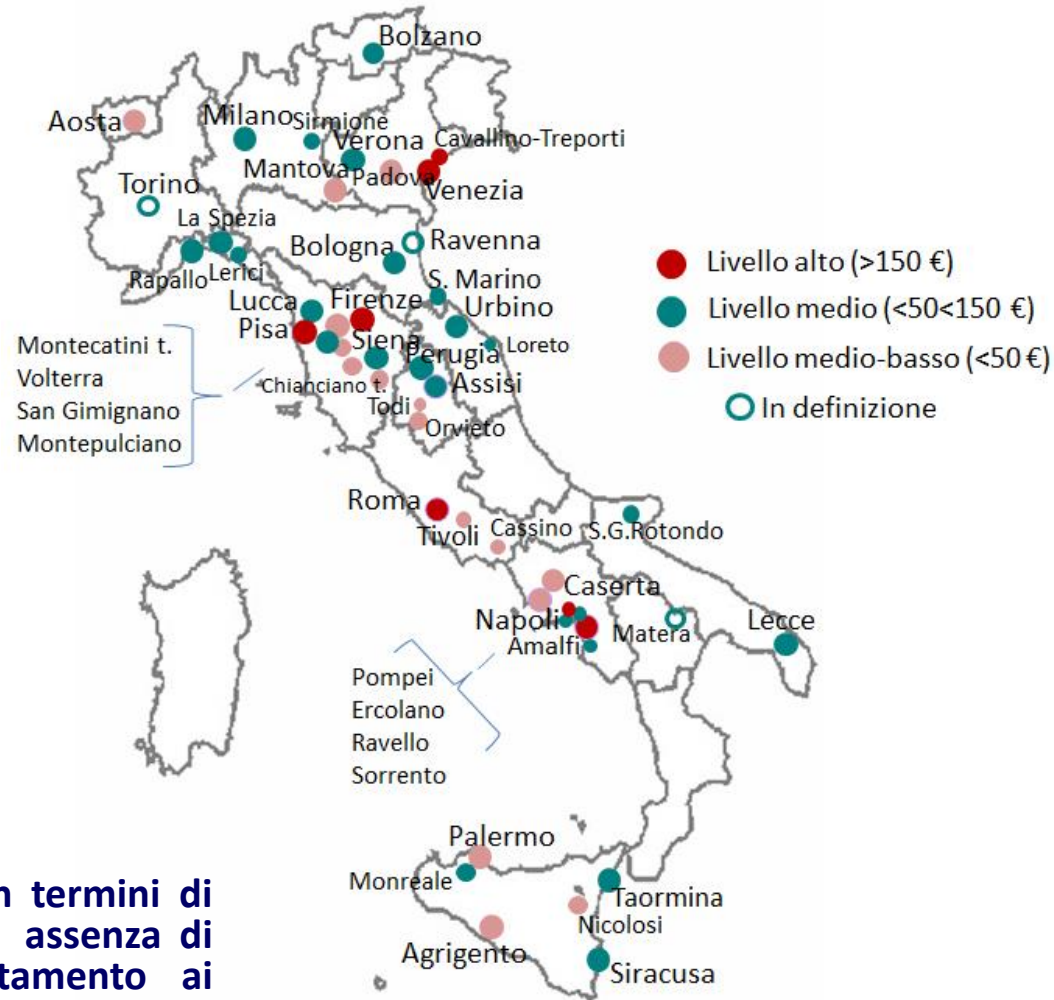
Bus di dimensioni standard (12 m) e di ultima generazione (Euro 4-5) → il **TICKET** può arrivare a:

- ❑ € 250 a Venezia, Roma, Firenze
- ❑ a prezzi compresi tra € 60 e € 150 in centri di medie dimensioni della Toscana, Umbria, Veneto ed in realtà del Sud come **Siracusa**, Taormina, Amalfi, Lecce, Pompei

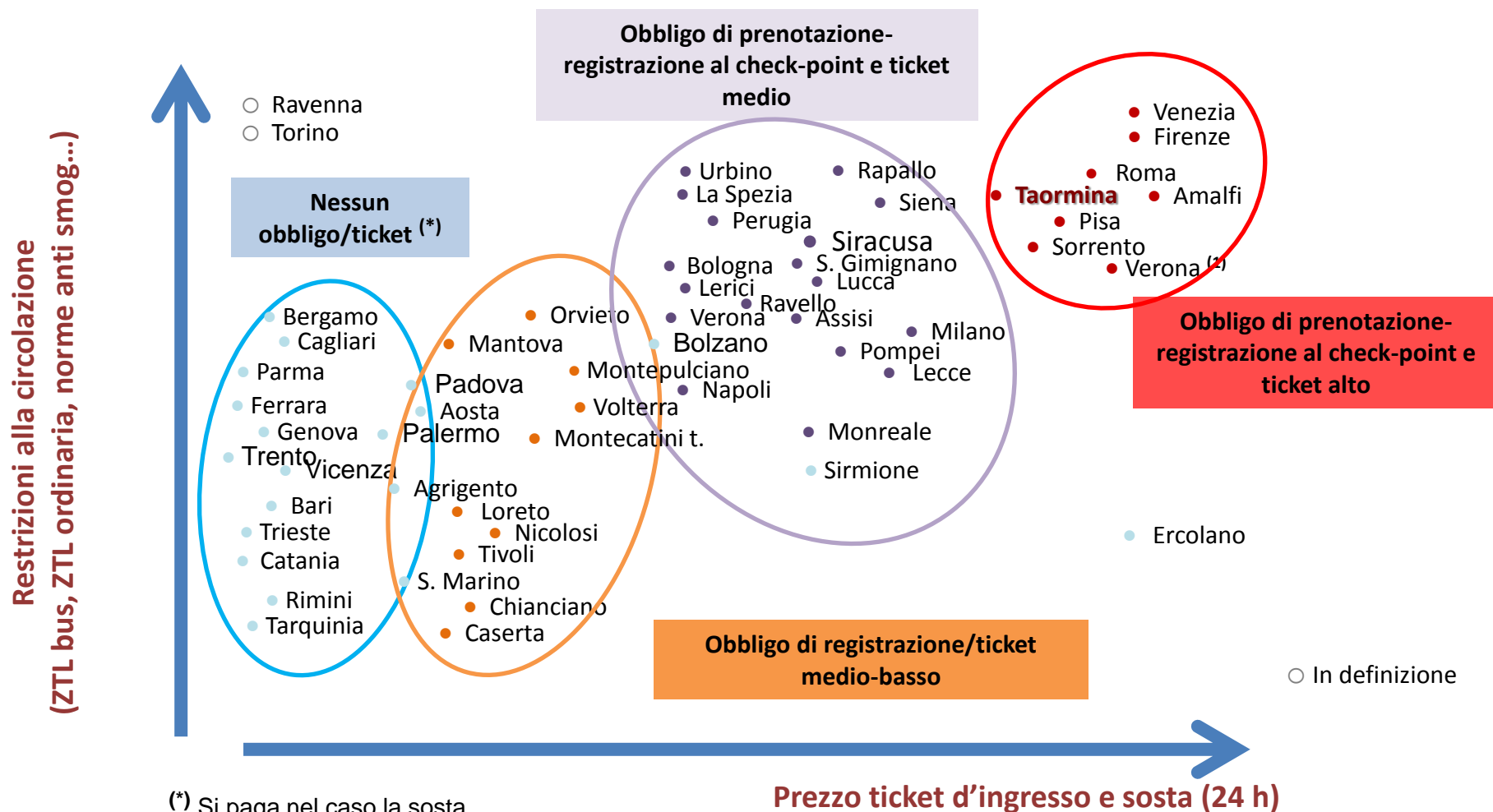
Ticket meno onerosi negli altri centri



Assenza di adeguate contropartite in termini di servizi (aree di sosta non custodite, assenza di strutture di accoglienza ed orientamento ai turisti)



UNA SINTESI PER CLUSTER: LA RELAZIONE DIRETTA TRA REGOLAMENTAZIONE E TICKET



LE RISORSE GENERATE DAI TICKET

Il **GETTITO ANNUO** per l'accesso e la sosta dei bus turistici alle ZTL urbane ammonta a circa **80 mln** di euro



Venezia: **€ 15 mln** a fronte di 80.767 pass venduti nel 2012



Roma: quasi **€ 9 mln** di euro nel 2012. Per il 2013 si prevede la vendita di circa 114mila permessi giornalieri e di oltre 1.130 abbonamenti



Firenze: oltre **€ 12 mln**. I permessi venduti nel 2012 ammontano a 75-80mila



Pisa: **€ 5,7 mln**



Siena: **€ 3 mln**

GLI ONERI (MOLTO SIGNIFICATIVI) A CARICO DELLE IMPRESE (1)

L'incidenza dei ticket bus sui costi dei servizi di trasporto turistico raggiunge il **VALORE MEDIO** di circa il 5% (terza voce di costo dopo quella per il personale ed il gasolio)



DATO DA ANALIZZARE

In molti casi – circa il 50% - il costo del ticket è sopportato dal cliente o *tour operator* e, quindi, non grava sul bilancio dell'azienda di trasporto, ma comunque colpisce il turista che si muove in autobus



**MINORE COMPETITIVITA' DELL'AUTOBUS RISPETTO AD ALTRE
MODALITA' DI TRASPORTO**



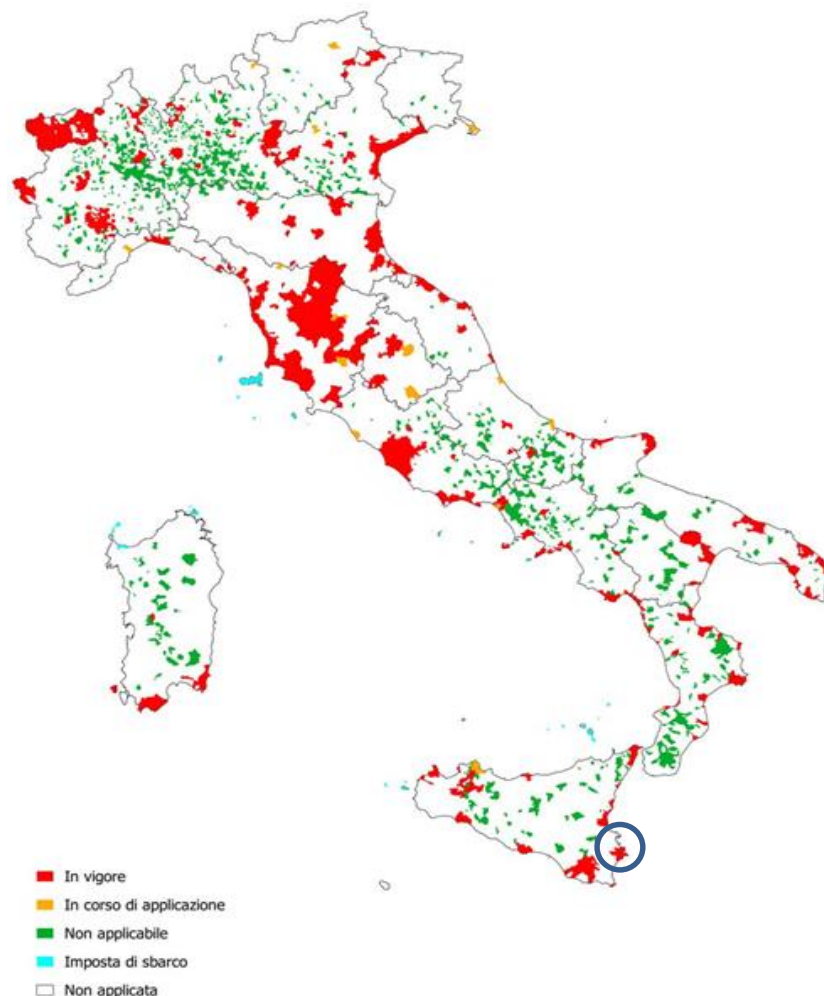
E POI C'E' ANCHE L'IMPOSTA DI SOGGIORNO...

E' considerata dai comuni una **forma aggiuntiva di imposizione**, ma potrebbe sostituire in tutto o in parte gli eventuali oneri imposti ai bus turistici per l'accesso ai centri urbani (art. 4 D. Lgs. n.23/2011)

E' **largamente diffusa nel Centro Italia** (es. Toscana) dove è più forte l'influenza del turismo d'arte e nelle zone costiere (anche al Sud)

Nella figura a lato sono rappresentati i Comuni che applicano l'imposta di soggiorno

Fonte: Indagine Federalberghi-Mercury
(situazione al luglio 2013)



UN (LUNGO) RIEPILOGO DI SPUNTI CRITICI DALLA ANALISI (1)

- ❑ **Sovrapposizione di misure e regole da rispettare** variabili da un comune all'altro: ZTL e sosta limitata, registrazioni ai check-point, zone verdi, fermi temporanei anti smog → **complicazioni per chi svolge attività di trasporto turistico nelle città**
- ❑ **I prezzi dei ticket bus in alcuni casi troppo elevati**, soprattutto tenendo conto di itinerari integrati e tour di più giorni (visita a più località)
- ❑ Gli **ulteriori esborsi** che si aggiungono ai ticket bus (biglietto per sosta breve o fermata, trasferimenti e corse TPL, tassa di soggiorno) determinano aggravi di spesa per i viaggiatori e le compagnie di trasporto che penalizzano, sotto il profilo economico, **l'attrattività turistica delle mete italiane**
- ❑ **Inadeguatezza dei servizi di mobilità urbana e bassa qualità delle infrastrutture di accoglienza** (apparati informativi, organizzazione di terminal, aree di sosta, check-point) → **alto costo di accessibilità complessivo**

UN (LUNGO) RIEPILOGO DI SPUNTI CRITICI DALLA ANALISI (2)

- ☐ **Schemi tariffari molto articolati e poco chiari** variabili per dimensioni del mezzo (sopra o sotto i 7-8 metri), classe Euro di appartenenza (con modalità diverse: Firenze, Venezia, Roma) alta e bassa stagione (Siena, Pisa, Lucca, Venezia), primo giorno di visita e successivi (Firenze, Lecce, Siena, Assisi, Montecatini t., Bologna), area di destinazione finale (Venezia)
- ☐ **Scarsa attenzione agli utenti «fidelizzati»:** es. procedure semplificate o abbonamenti agevolati (attenzioni generalmente riconosciute agli esercizi alberghieri ubicati nel territorio comunale/guide turistiche locali)
- ☐ **Insufficiente integrazione tariffaria con i servizi del TPL di linea** e con le proposte culturali e turistiche della città
- ☐ Possibilità di **acquisti e prenotazioni *on-line*** ancora poco diffuse
- ☐ **Alcune incongruità:** es. sconti per manifestazioni politiche, sportive e sindacali

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI PRINCIPALI

Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto

Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici

**Le scelte adottate nelle principali città europee
(*uno sguardo alle “buone pratiche”*)**

Proposte di intervento

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi (1/3)

Molti Paesi europei tutelano poli urbani e turistici di primo piano regolando l'accesso dei veicoli in base alla classe Euro di emissione

Le «zone a bassa emissione» (LEZ) coprono intere aree urbane (Berlino, Copenaghen, Amsterdam, città svedesi in generale) o anche regioni metropolitane (Londra, Praga)



Si tratta di provvedimenti in vigore h24 per tutto l'anno, operanti, specie nel **Centro-Nord Europa**, in base ad uno **schema nazionale** che detta criteri omogenei di attuazione nelle diverse località (categorie coinvolte, segnaletica, livello delle sanzioni, ecc.)

- Schema nazionale di LEZ in ambito urbano (attuali o in programma)
- Paesi che al momento applicano solo altre forme di limitazione (ztl, aree pedonali, velocità ridotta)
- LEZ attuate in alcune aree/grandi città (senza uno schema nazionale)
- Paesi non considerati



Veicoli coinvolti dalle limitazioni

Solo autocarri	Paesi Bassi	■
	Bucarest	■
	Austria (A12)	■
	Graz	■
	Budapest (≠ tariffe)	■
	Praga	■
Mezzi pesanti in genere (compresi pullman e bus)	Monte Bianco	■
	Oxford (dal 2014)	■
	Londra	■
	Città danesi	■
	Città svedesi	■
	Città norvegesi (dal 2015)	■
Auto e veicoli a 4 o più ruote (trasporto merci e persone)	Praga	■
	Sofia	■
	Città tedesche	■
	Lisbona	■
	Atene	■
	(Città italiane)	■
Vans (furgoni, minibus, 4X4)	Londra	■
	Città tedesche	■
	Città olandesi	■
	(Città italiane)	■

Standard richiesti – motore diesel

Euro 2	■
Euro 3 e filtro	■
Euro 4	■

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi (2/3)

La limitazione degli accessi colpisce le **componenti più critiche di traffico, automobili e veicoli per trasporto merci**; in alcuni casi gli standard obbligatori da rispettare coinvolgono anche i mezzi diesel del trasporto passeggeri, come i bus

In nessuno dei casi analizzati si applicano ticket per l'ingresso e la circolazione nei centri urbani come quelli applicati ai bus turistici nelle città italiane

LEZ di Berlino

Applicata in totale in **45 città** e nelle **principali aree urbane tedesche** (Colonia, Monaco di B., Brema, Amburgo...)



In vigore dal 2008
(interessa tutte le 4 ruote,
motori diesel e benzina)

(Motori diesel)

Standard obbligatori dal 2010: Euro 4/ Euro 3 con Filtro (FAP)

Deroghe specifiche: Bus turistici immatricolati all'estero possono circolare con standard Euro 3/Euro 2 + FAP fino al 31 dicembre 2014



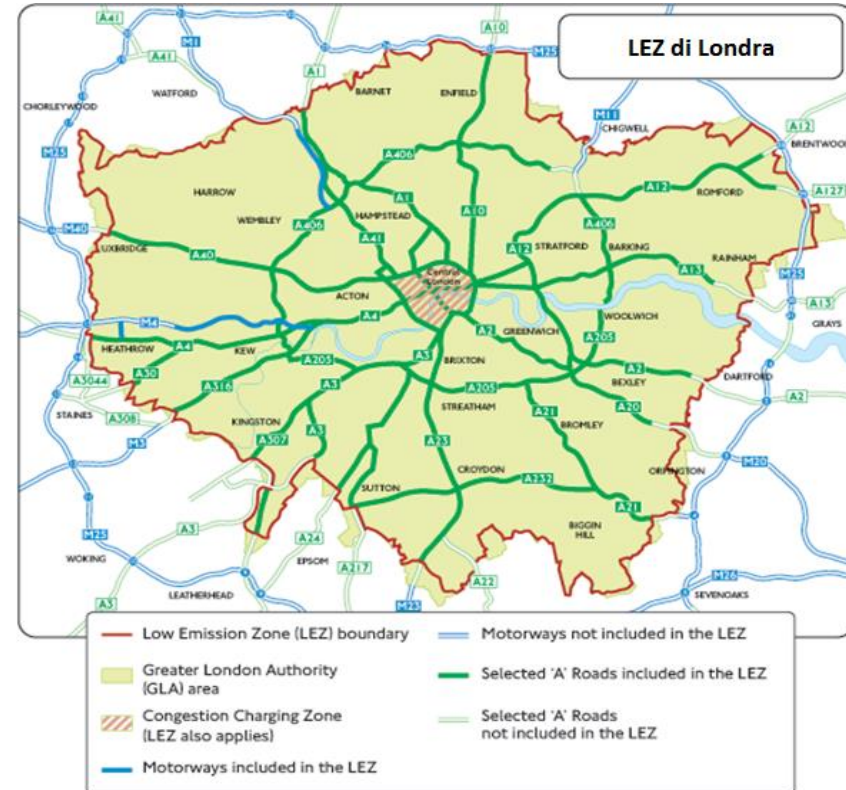
Modelli europei di gestione ambientale degli accessi (3/3)

LEZ di Londra

In vigore dal 2008 per autocarri e **veicoli sopra 3,5 T (compresi i bus)**, dal 2012 il rispetto di determinati limiti emissione è stato esteso a **furgoni, minibus, veicoli di servizio** (es. ambulanze, betoniere, vigili del fuoco) e ad altri veicoli poco adatti a circolare in ambito urbano come **pick-up e fuoristrada (4X4)**

Differenze sostanziali rispetto ai ticket bus

- Non si applica specificatamente ed esclusivamente ai bus, ma a tutti i veicoli del trasporto di persone e merci oltre una certa soglia di peso o dimensione
- E' un **incentivo al rispetto di determinati standard** per la circolazione nella regione di Londra (1.579 kmq, 7,7 milioni di abitanti)
- Si applica solo ai **veicoli non conformi**: non è previsto alcun prezzo da pagare per chi ha investito nel rinnovo della flotta (rispetta gli standard)



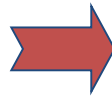
L'attenzione per il turismo collettivo

Programmazione degli accessi e della sosta

In tutte le realtà esaminate (**Londra, Parigi, Bruxelles, Monaco di B., Salisburgo, Vienna, Barcellona, ecc..**) è dedicata **una forte attenzione al turismo collettivo** e ad una migliore gestione e **organizzazione di arrivi e presenze di mezzi e viaggiatori**

Le amministrazioni operano in genere a stretto contatto con i rappresentanti industriali del turismo e del settore trasporto per curare e pianificare l'attività

Non solo interdizione e criteri di regolazione, ma attenzione al sistema di accoglienza



- **Accessibilità differenziale e sosta attrezzata**
- **Promozioni**
- **Informazioni a distanza (guide per gli operatori) e info-mobilità (su strada)**
- **Offerta di servizi integrati (TPL)**
- **Investimenti in personale e tecnologie di supporto**

Le buone pratiche: i percorsi di accessibilità prestabiliti

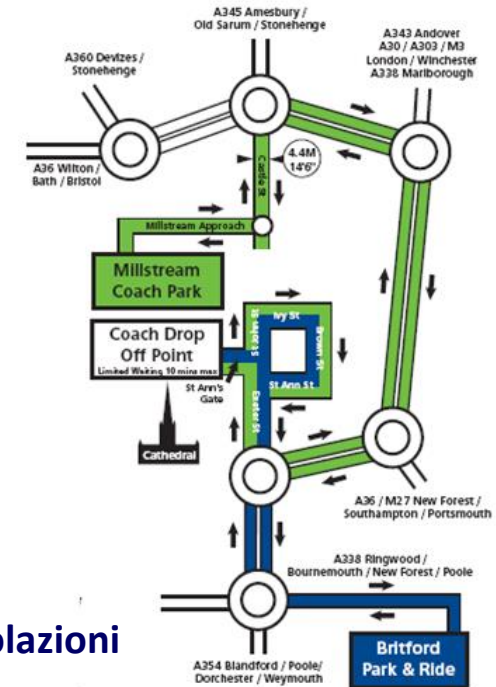
Soluzioni comuni rispetto alla localizzazione delle aree



1. Parcheggi bus differenziati per tipologie di sosta (carico/scarico, sosta breve, sosta di lunga durata, notturna)
2. Punti di discesa-salita dei viaggiatori in prossimità dei percorsi pedonali di accesso al centro storico (**medie città**), dei servizi di P&R e dei bus navetta pubblici tra aree di sosta e principali luoghi storici (anche in **grandi città**)

Esempi positivi d'integrazione sosta TPL

- Sistemi di P&R con servizi gratuiti o con forti agevolazioni (**Salisbury, Durham, Monaco. B, Salisburgo**)
- Offerta di soluzioni di trasporto alternative: navetta fluviale per il trasporto lungo la Senna per raggiungere Notre-Dame e l'Île de Cité (**Parigi**); servizi «shuttle» via mare: «bus de mer» (**La Rochelle**); Trasporto fluviale del Tamigi (**Londra**)



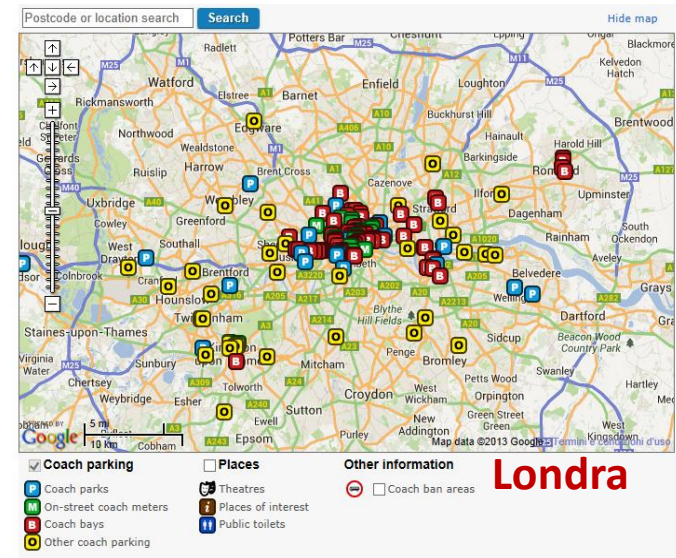
Salisbury (UK)

Le buone pratiche: le guide operative e di orientamento ai servizi

Segnaletica dedicata su strada ed altri aspetti del sistema di accoglienza



- **Presidio dei punti di sbarco** (servizi di accoglienza e orientamento) per garantire corretto indirizzamento, **turnazioni** e **disponibilità di aree di sosta per tutti** (**Parigi, Salisbury, Durham, Salisburgo**)
- **Predisposizione di «numeri verdi», brochure, guide cartacee on-line, «Tele-guide» interattive per gli autisti con indicazioni su viabilità e info di supporto** (**Londra, Parigi, La Rochelle**)
- Sistemi per facilitare l'**individuazione di percorsi dedicati** e agevolare l'**indirizzamento alle aree di sosta libere**
- **Guide specifiche per gli operatori internazionali: Vienna e Bruxelles, Londra, Berlino e città tedesche** con notizie su regole di condotta, servizi offerti e specifiche limitazioni al transito veicolare (licenze, standard LEZ, meccanismi di *Congestion charging* in area centrale...)



Misure ambientali alternative ai ticket (1/2)



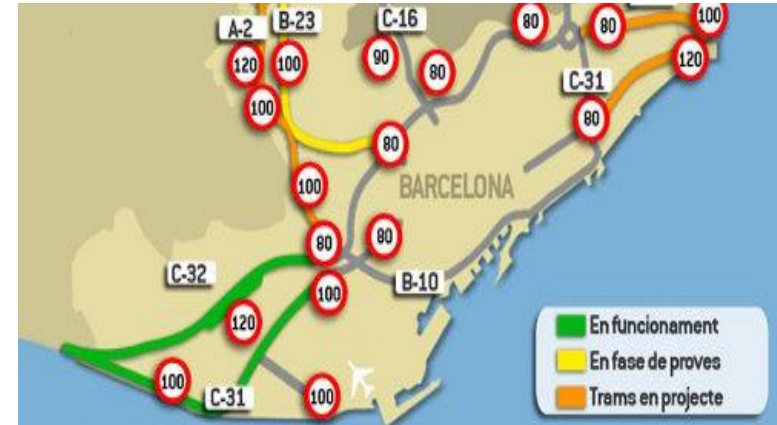
Obbligo di spegnere il motore durante le fasi di attesa (Londra) . In molte aree turistiche è prevista una finestra temporale di 10 min. per salita/discesa di passeggeri per evitare comportamenti irragionevoli economicamente (maggiori consumi), rumorosi e inquinanti

Vienna pone **limiti alla circolazione dei bus turistici solo in occasione di particolari eventi** vietando l'ingresso in alcuni distretti dalle 6,00 alle 20,00 h, ai bus non muniti di autorizzazione; l'accesso resta libero in tutti gli altri giorni. Il permesso è acquistabile solo *on-line* al sito informativo del comune/portale turismo. I bus sprovvisti di permesso possono comunque accompagnare i passeggeri in altri punti della città servite dal trasporto pubblico di linea.



Misure ambientali alternative ai ticket (2/2)

Al fine di ridurre consumi energetici ed emissioni inquinanti, diverse città hanno adottato piani d'azione che prevedono forme di **moderazione della velocità** per una maggiore fluidità di traffico e minori emissioni (meno frenate e accelerazioni), ridurre i fenomeni di ri-sospensione delle polveri



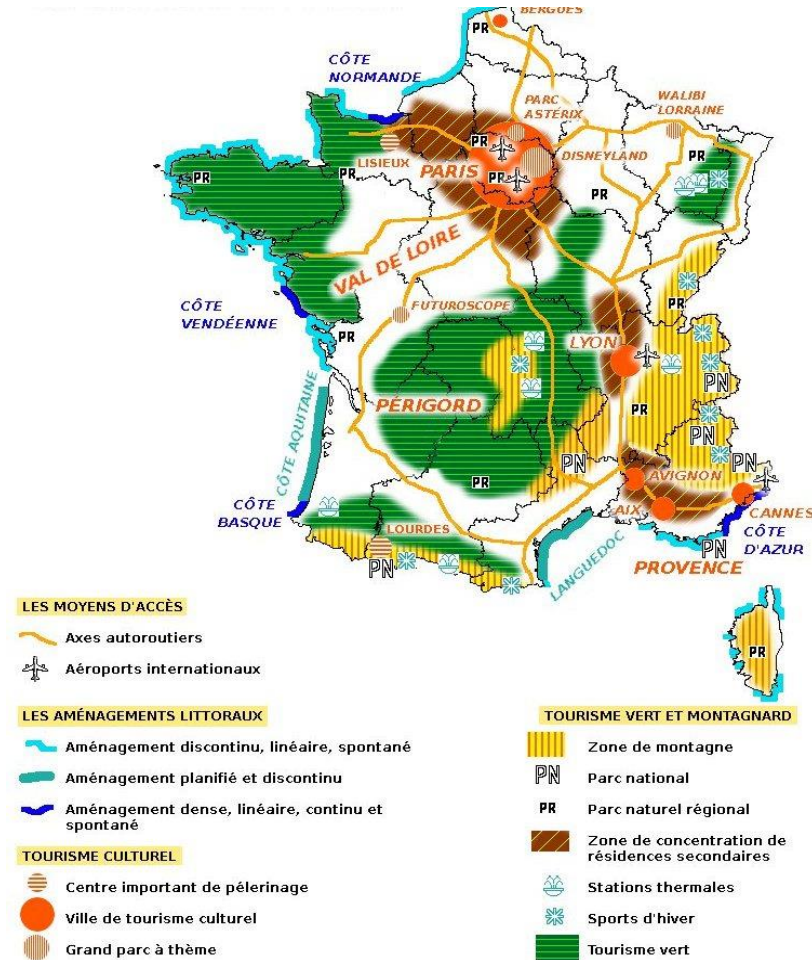
- **Barcellona:** dal 2007 ha imposto limiti ridotti sugli assi autostradali di accesso all'area urbana. In alcune sezioni vi sono «**limiti variabili**» a 90, 100 e 120 km/h secondo condizioni atmosferiche e di viabilità, in **28 Km i limiti sono di 80 km/h**
- Nel **Canton Ticino** (Svizzera) il limite è di **80 km/h su tratte extra-urbane**; un piano d'azione confederale prevede lo stesso **limite sulle autostrade** se la concentrazione di polveri raggiunge livelli critici
- In **Belgio** l'ufficio dell'ambiente delle Fiandre ha deciso dal 2007 di ridurre da 120km/h a 90km/h i limiti su autostrada in caso di situazioni critiche. Misure analoghe sono presenti in Olanda (es. autostrada A 13 ad Overschie, sobborgo di **Rotterdam**)
- In **Francia** varie strategie governative sul clima raccomandano, al fine di ridurre le emissioni di gas serra, limiti di velocità più bassi di 10 km/h su autostrade e arterie di scorrimento urbane e di 20 km in città

Altri strumenti possibili: il *Versement Transport* in Francia

«*Versement Transport*» ➡ è la risorsa principale utilizzata per sviluppare la qualità dei servizi e mantenere le tariffe attraenti per i passeggeri (copre oltre il 45% dei fabbisogni del settore a livello nazionale con un gettito di oltre 6 mld di euro l'anno)

Al fine di ridurre le emissioni di CO₂, la legge «Grenelle II» (2010) consente l'istituzione di un **prelievo specifico per le imprese** con più di 9 dipendenti per **finanziare attività di accoglienza e accessibilità turistica**. Alle maggiorazioni previste per le comunità d'agglomerazione o per le comunità urbane (+ 0,05% rispetto al plafond nazionale) si può aggiungere un ulteriore + 0,2% per i comuni o le entità comprendenti uno o più **comuni turistici** oltre 10.000 abitanti

I comuni «turistici» secondo la legge francese, aventi meno di 10 mila abitanti, possono istituire uno specifico *Versement Transport* per ricavare risorse da destinare ad investimenti in viabilità/trasporti



PRESENTAZIONE DEI RISULTATI PRINCIPALI

 Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto

 Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici

 Le scelte adottate nelle principali città europee
(uno sguardo alle “buone pratiche”)

 Proposte di intervento

ORGANIZZAZIONE E COMUNICAZIONE ALL'UTENZA

Sistema unico di informazione e regolazione di accessi e tariffe in alternativa alla frammentazione dei comportamenti

- ☐ **organizzare in maniera centralizzata** (con risparmi di costo) **un sistema unico di informazione, prenotazione e indirizzamento** via web degli accessi alle principali città d'arte (es. creazione di un portale ad hoc con info anche per operatori stranieri)
- ☐ **definire regole e linee di indirizzo generali**, es. forbice min- max dei ticket graduata per tipologia di città (es. *prima fascia*: Venezia, Firenze, Roma, ecc.; *seconda fascia*: Pisa, Napoli, Verona; *terza fascia*: comuni minori)
- ☐ **imporre regole e limiti alla continua modifica delle discipline dei comuni**, es. modifiche a regole e costo del ticket entro a scadenze predeterminate e con modalità di comunicazione definite
- ☐ **favorire l'accreditamento /abbonamento e la premialità d'uso del territorio da parte degli "operatori virtuosi"** (investimenti su parco mezzi Euro 4-5, a metano o elettrici, attrezzati per particolari utenti es. disabili, su sistemi di monitoraggio e controllo della sosta)

PIANIFICAZIONE DELLE PRESENZE

**«Flessibilità» in alternativa a norme
indifferenziate e regolamentazioni di tipo «flat»**

- ☐ **Scelte di gestione e regolamentazione basate su un'effettiva analisi dei problemi e sullo studio degli effetti** indotti sulle diverse componenti urbane
- ☐ **Integrazione con la pianificazione urbana e della mobilità in generale**
- ☐ **Discipline commisurate alla tipologie di città e contesti (grandi e piccoli) e all'effettiva/ diversa rilevanza dei problemi** di affollamento e presenza turistica
- ☐ **Adozione di criteri gestionali** (schemi tariffari, agevolazioni, regole semplificate) in grado di **incentivare gli arrivi e la sosta operativa in orari non di punta** (così da favorire turnazioni e uso ottimale degli spazi urbani)

IN AMBITO ECONOMICO

«Prelievi universali» in alternativa a Ticket applicati ai soli arrivi e alla sosta esclusiva dei bus turistici

- ☐ **Ripensamento dell'imposta di soggiorno** come strumento principale di contribuzione del settore
- ☐ **Indirizzamento di risorse prodotte dal settore mobilità** (bolli, accise e prelievi locali, introiti di sosta e multe) alla copertura dei costi dei sistemi di gestione delle presenze turistiche e alla **riqualificazione del sistema di accessibilità urbana**
- ☐ **Ipotesi di tassa di scopo per finanziare gli investimenti** in progetti e nuove infrastrutture di trasporto e sosta di rilevanza turistica (es. «*Versement Transport*» per i comuni turistici in Francia)

SERVIZI DI ACCOGLIENZA E ACCESSIBILITA'

Possibili investimenti cui indirizzare le risorse derivanti dai prelievi (ordinari e straordinari) applicati al settore della mobilità urbana (sosta, pedaggi) e al comparto del turismo (tassa di soggiorno)



Servizi al turista (primo arrivo/discesa)	Altri servizi di ospitalità (sosta e preparazione partenza)	Soluzioni specifiche di mobilità (accompagnamento passeggeri)
<p><i>Offerta ai "check-point"</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Piazzole o luoghi di attracco sicuri • Informazioni sulla città e i dintorni • Prenotazione alberghiera gratuita • Vendita biglietti per visite guidate • Vendita e offerta di materiale informativo • Assistenza al turista: agenzia, uffici per pratiche di viaggio (acquisto di corse nazionali e internazionali) • Biglietteria e sportello autobus urbani (anche servizi di bus tour) 	<p><i>Offerta ai "terminal bus"</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sala d'attesa passeggeri (con adeguata apertura oraria) • Banche e assicurazioni (sportelli e agenzie) • Bar e self service • Negozi e servizi di pubblica utilità (libreria, negozi di abbigliamento, tabaccheria, edicola, barbiere, ecc.) • Servizi vari: cassette postali, cabine telefoniche, fototessere, toilette • Uffici e presidi di Pubblica Sicurezza • Servizi specifici per autisti (aree custodite di ricovero del mezzo, stazioni di rifornimento, officina) 	<p><i>Offerta in aree di accesso ai luoghi urbani</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Percorsi facilitati, es. ascensori, scale mobili da e per l'accesso a parcheggi e garage (terminal) • Capolinea e/o corse di indirizzamento al trasporto pubblico di linea • Percorsi pedonali di attraversamento della città e accesso guidato ai luoghi di visita • Servizi di auto e bici in comune • Navetta specifica da e per i luoghi di interesse (centro storico); • Progettazioni riguardanti i sistemi di controllo telematico (su strada) e l'info-mobilità

EFFICIENZA AMBIENTALE

Interventi a «costo zero»* in alternativa alle penalizzazioni economiche (disincentivi sul prezzo)

- ☐ **Diffusione di comportamenti «sostenibili»** tramite programmi di training orientati ai conducenti, manuali di guida ecologica e sicura
- ☐ **Applicazione di nuove regole e norme di condotta** es. divieto di attesa a motore acceso nelle fasi di carico e scarico dei passeggeri
- ☐ **Sperimentazione di innovazioni europee**, come la riduzione dei limiti di velocità in particolari assi stradali e in determinate fasi ambientali/climatiche (mesi autunnali e invernali)
- ☐ **Programmi pubblici di sostegno industriale alla diffusione delle nuove tecnologie di trazione e non solo** (es. sistemi di controllo su strada, apparati di monitoraggio telematico, info-mobilità)

*** Per utenti e operatori del sistema**



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Carlo Carminucci
ccarminucci@isfort.it

Giardini Naxos, 23 febbraio 2015