IBE CONFERENCE 2013

La gestione dell'accessibilità e della sosta nelle città d'arte. Una ricognizione

Roma, 12 dicembre 2013

SCOPO DELL'INDAGINE

Lo studio si propone di acquisire dati ed elementi di valutazione **sul settore «trasporto turistico»** e sui diversi **sistemi di accessibilità e sosta dei bus turistici adottati 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**

CONTENUTI

- Inquadramento e dati di settore: turismo e trasporto
- Politiche urbane in tema di limitazioni e tariffazione degli accessi per i bus turistici
- Criticità e opinioni rilevanti (obiettivi di sostenibilità e qualità urbana)
- Scelte adottate nelle principali città europee
- Proposte di intervento

INQUADRAMENTO E DATI DI SETTORE: TURISMO E TRASPORTO

DATI: i numeri del TURISMO

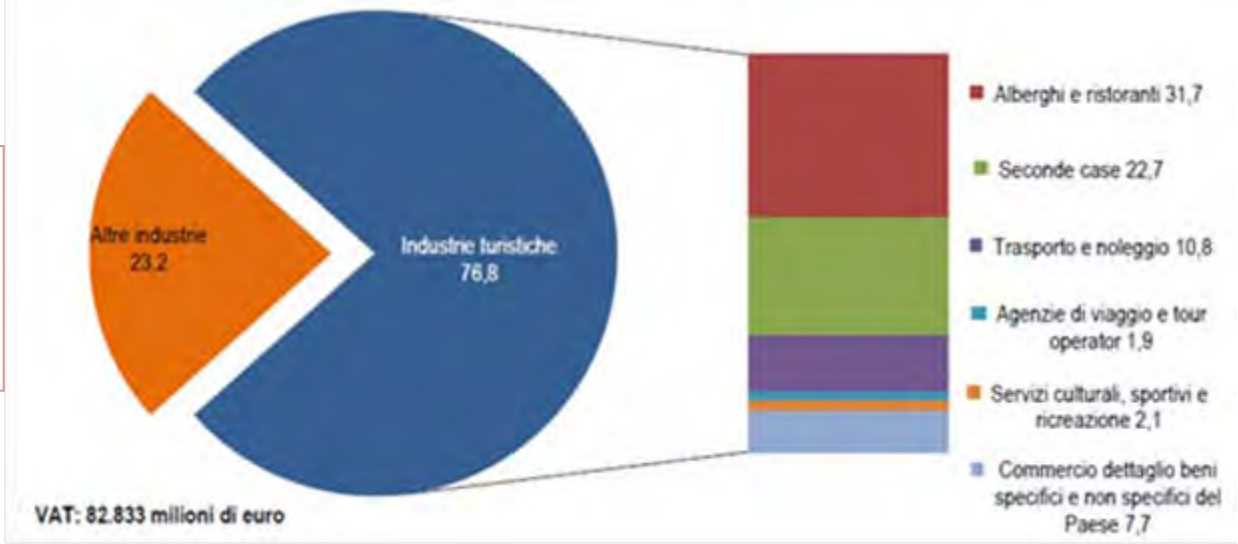
- **Arrivi e presenze: la situazione pre-crisi**

  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 di arrivi e presenze nelle strutture ricettive)

- **Una cospicua fonte di reddito e occupazione**

  Nonostante la crisi, il **valore aggiunto** delle attività connesse al turismo è attualmente pari al **6%** di quello prodotto in totale dall'economia del Paese (82.833 mln 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



DATI: i numeri del TURISMO

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

CRISI ED EVOLUZIONE DEL MERCATO TURISTICO

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

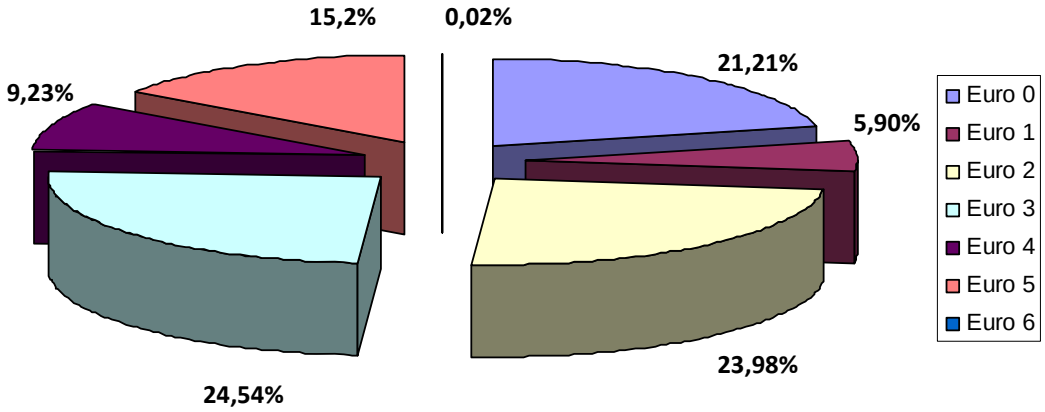
DATI: i numeri del NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

- imprese: 3.690 (prevale la piccola dimensione)
- autobus: 23.323 (- 3.275 bus rispetto al 2012) cui si aggiungono 3.547 scuolabus (+365 rispetto al 2012)
- addetti: 24.000, di cui 22.000 conducenti
- Km annui percorsi : 1,2 mld
- fatturato annuo: 2,0 mld
- contributo al PIL nazionale: 0,1%

DATI: i numeri del NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

Anzianità degli autobus

4.969	Euro 0	< 1992
1.376	Euro 1	1992-1995
5.593	Euro 2	1996 – 2000
5.724	Euro 3	2001 – 2005
2.152	Euro 4	2006 – 2009
3.504	Euro 5	2009 – 2013
5	Euro 6	> 2013



I veicoli di categoria Euro 0, 1 e 2, nonostante la riduzione di n. 2.541 mezzi rispetto al 2012 (quasi il 71% dei 3.275 bus "svecchiati"), rappresentano ancora il 51,19% del totale.

Tuttavia, i servizi di trasporto turistico *(circa il 52,76% del totale dei servizi di noleggio) sono svolti, in prevalenza, con autobus di categoria da Euro 3 in poi*

INQUADRAMENTO: Norme di riferimento sui "ticket bus"

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

INQUADRAMENTO: ZTL e sostenibilità ambientale dell'autobus

Gli attuali sistemi di regolazione delle presenze turistiche vanno riconsiderati alla luce di **evidenze statistiche sulla sostenibilità del trasporto con autobus**, affrontando le reali «sfide» - ecologiche, energetiche, climatiche, di sicurezza e vivibilità urbana - poste dalla «**centralità delle autovetture**» nelle politiche locali di mobilità

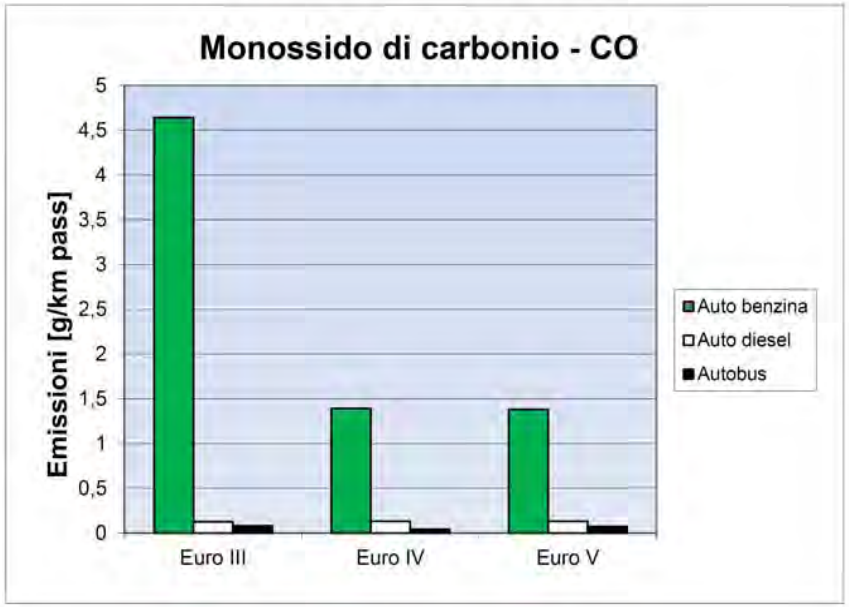
L'**autovettura** è il mezzo di trasporto più diffuso in Europa (copre il 72% delle distanze). Nel trasporto turistico è elevatissimo il ricorso ai veicoli privati: **auto e camper coprono circa il 66% delle scelte di viaggio;** l'**autovettura** da sola soddisfa addirittura il **74% degli spostamenti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

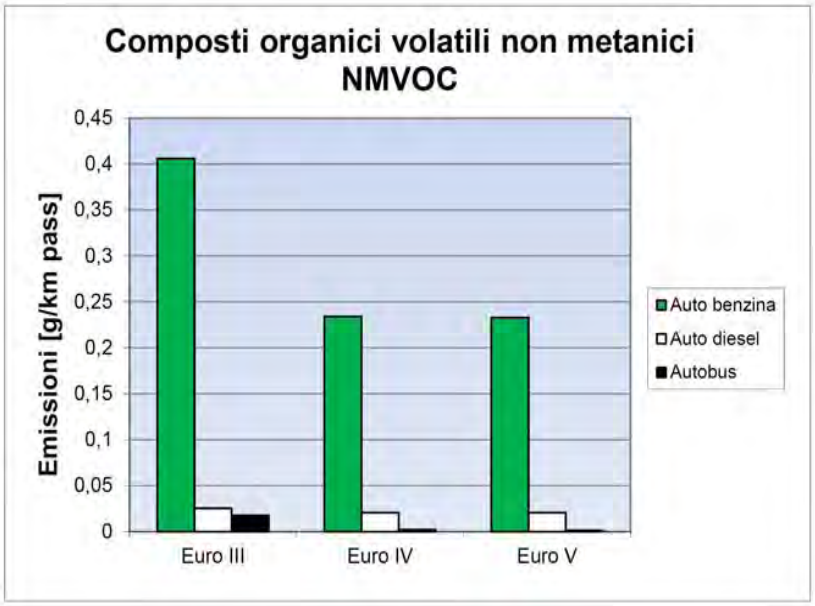
Lo spostamento di passeggeri dall'auto al bus consentirebbe *risparmi diretti* sui tempi di accesso alla città (meno code) e *benefici indiretti* in campo energetico (minori consumi), socio-sanitario (meno inquinamento, incidenti e spese mediche), di gestione infrastrutturale (minore congestione e, quindi,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

INQUADRAMENTO: ZTL e sostenibilità ambientale dell'autobus

Benefici indiretti: minore inquinamento

Emissioni (1): il confronto con le auto in campo urbano



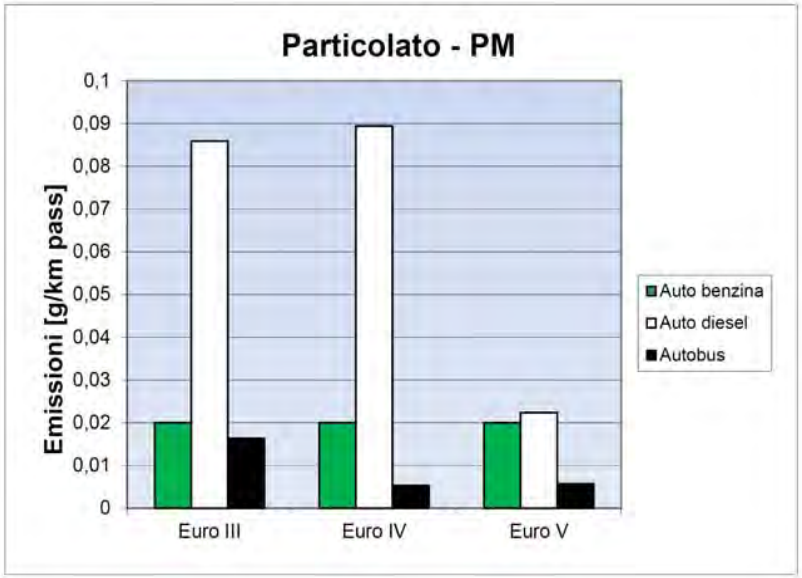


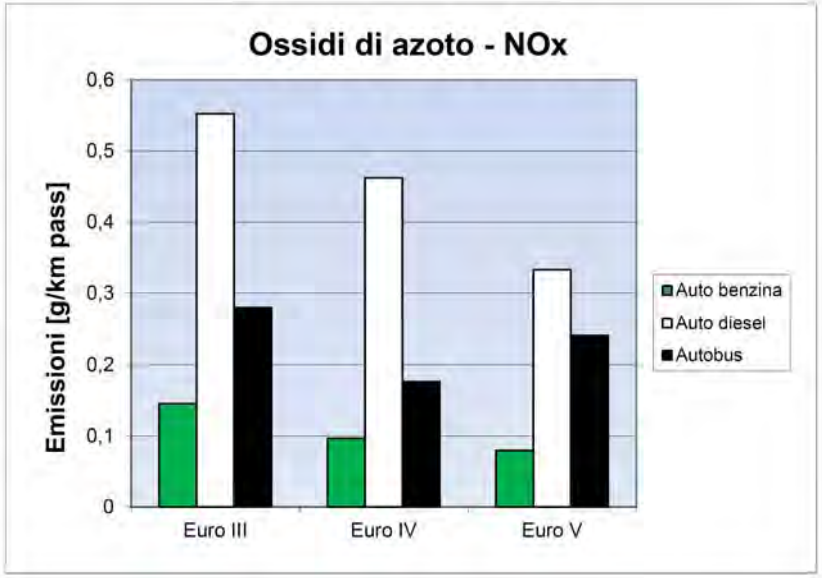
Emissioni inferiori rispetto ad ogni tipologia di auto

INQUADRAMENTO: ZTL e sostenibilità ambientale dell'autobus

Benefici indiretti: minore inquinamento

Emissioni (2): il confronto con le auto in campo urbano





Emissioni inferiori rispetto ad ogni tipologia di auto

Emissioni superiori rispetto alle auto

La nuova normativa Euro VI impone però riduzioni dell'80% di NOx per gli autobus

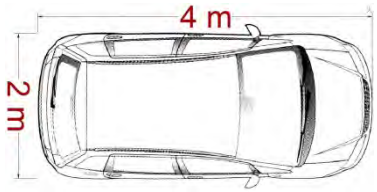
INQUADRAMENTO: ZTL e sostenibilità ambientale dell'autobus

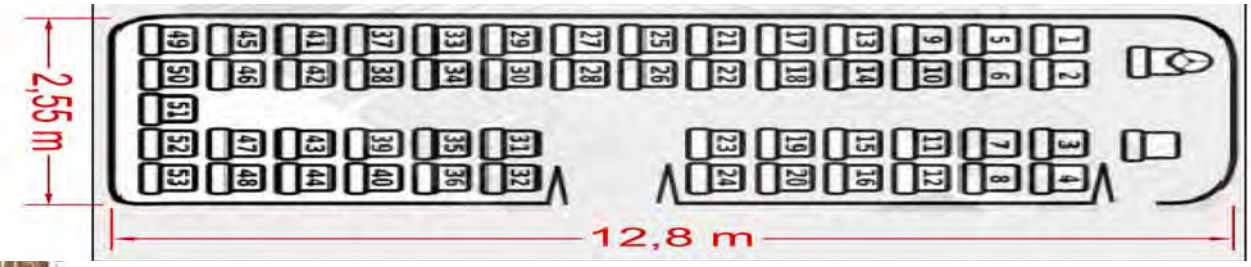
Benefici indiretti: decongestione del traffico

Occupazione spazi (1): il veicolo fermo

Un classico autobus da turismo della categoria 12 m occupa circa quattro volte lo spazio occupato da un'utilitaria di medie dimensioni

La quantità di passeggeri trasportati è però almeno dieci volte superiore, con una conseguente occupazione specifica di spazio per ogni passeggero nettamente a favore dell'autobus.



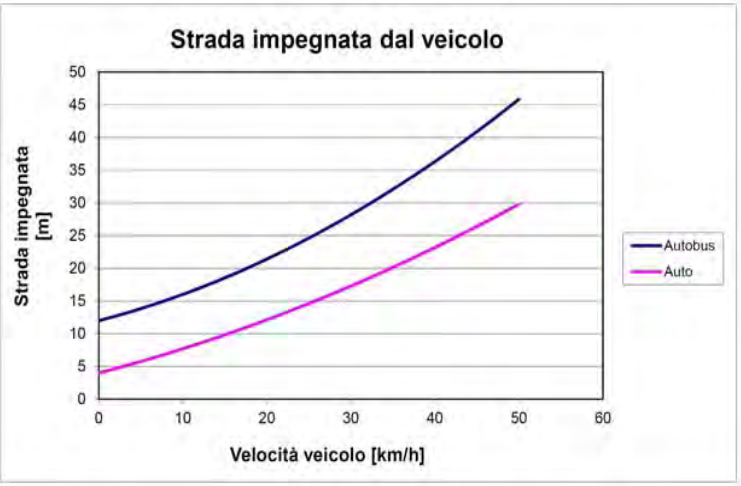


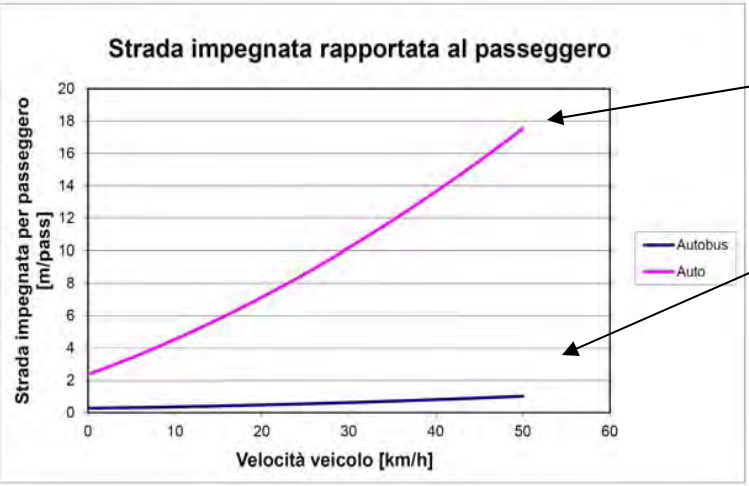
INQUADRAMENTO: ZTL e sostenibilità ambientale dell'autobus

Benefici indiretti: decongestione del traffico

Occupazione spazi (2): il veicolo in movimento

Un veicolo in movimento occupa una porzione di strada pari alla sua lunghezza sommata alla distanza di sicurezza dal veicolo che lo precede, variabile con la velocità.





Inferiore porzione di strada occupata viaggiando sul'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!!**

POLITICHE URBANE IN TEMA DI LIMITAZIONI E TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI PER I BUS TURISTICI

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

La strategicità 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

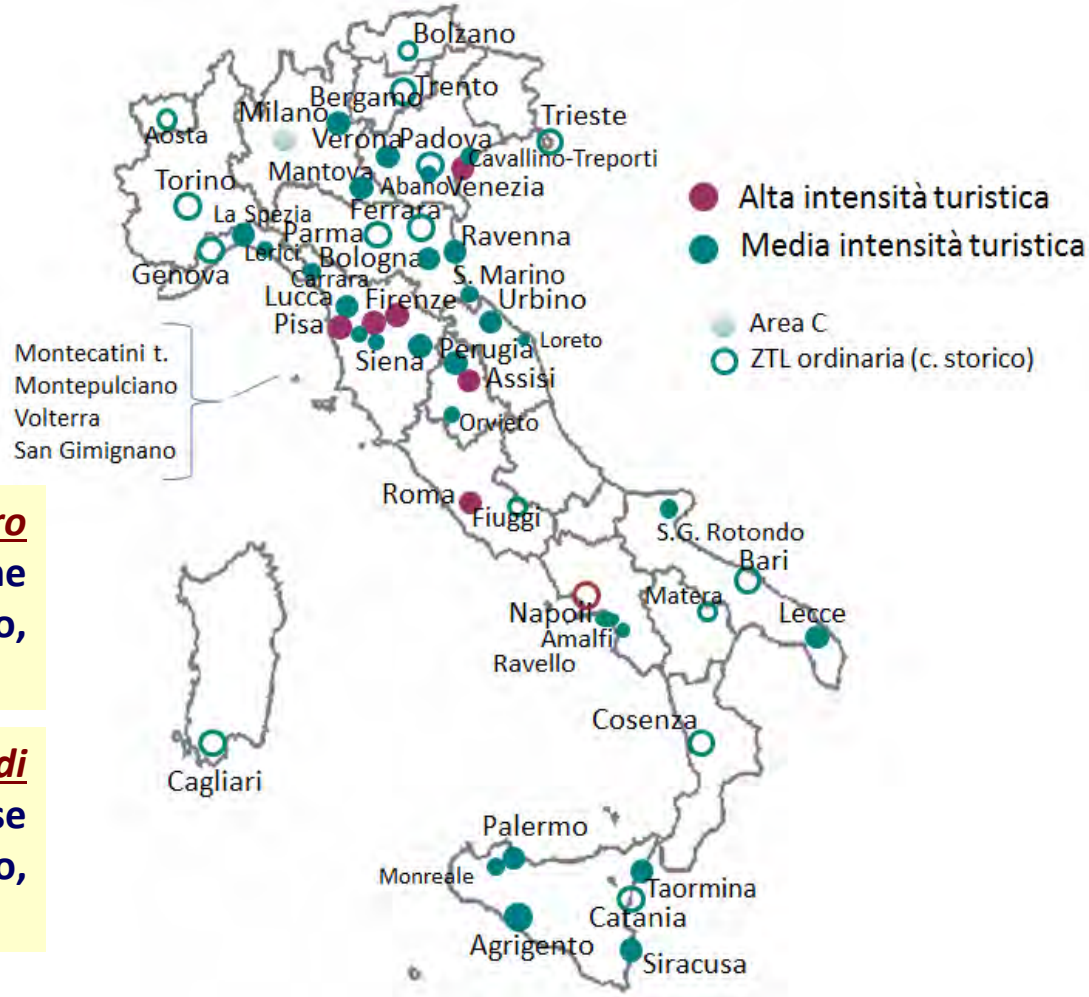
POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Le città con «ZTL bus»

Regolazione accessi e sosta Bus turistici: **presente nelle prime 30 città d'arte italiane per numeri di arrivi (Roma, Venezia, Firenze, Montecatini, Assisi, Verona, Pisa, Siena …)**

Interdizioni al traffico nel solo centro storico: **presenti in grandi città come Milano-Area C, ZTL centrale di Torino, Genova, Bari, Catania, Cagliari**

Indirizzamento obbligatorio verso aree di sosta dedicate: **presenti in numerose località turistiche, es. Napoli, Palermo, Amalfi, Taormina, Siracusa, Ravenna**

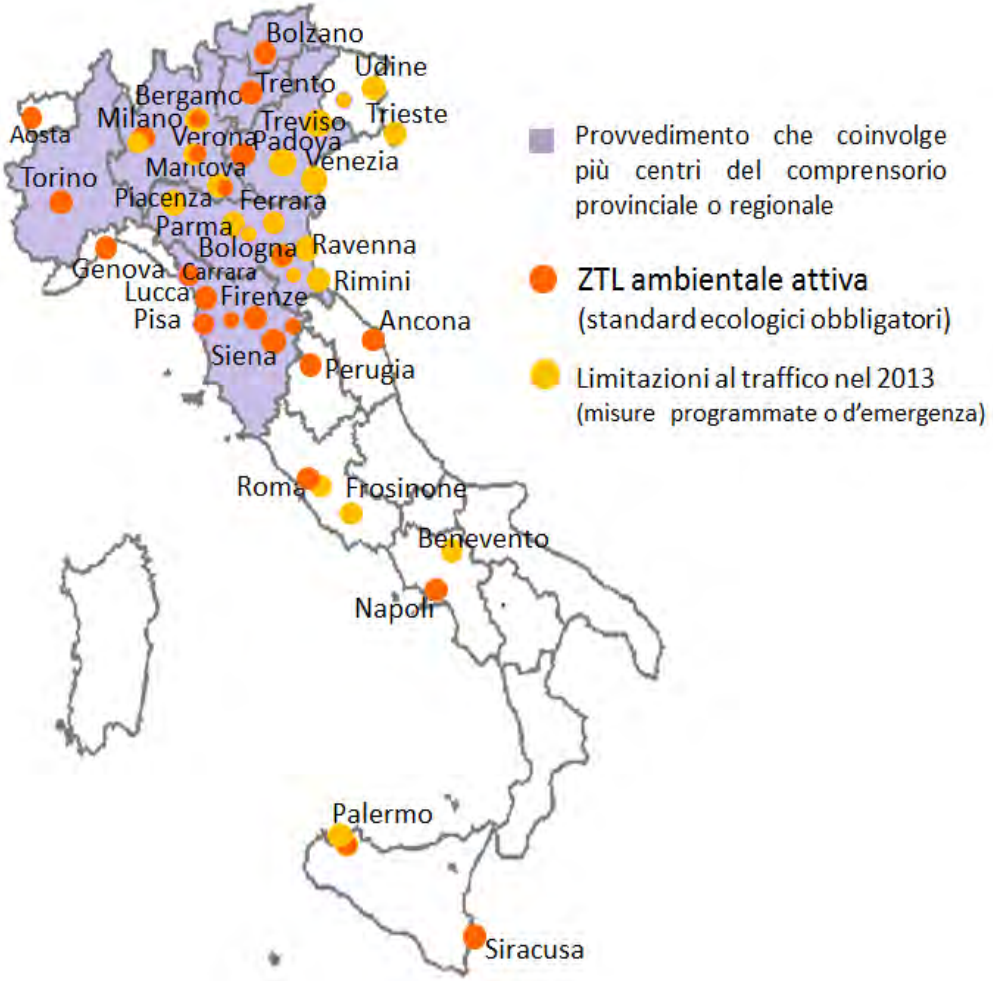


POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Le città 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 …**



POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Ticket bus turistici

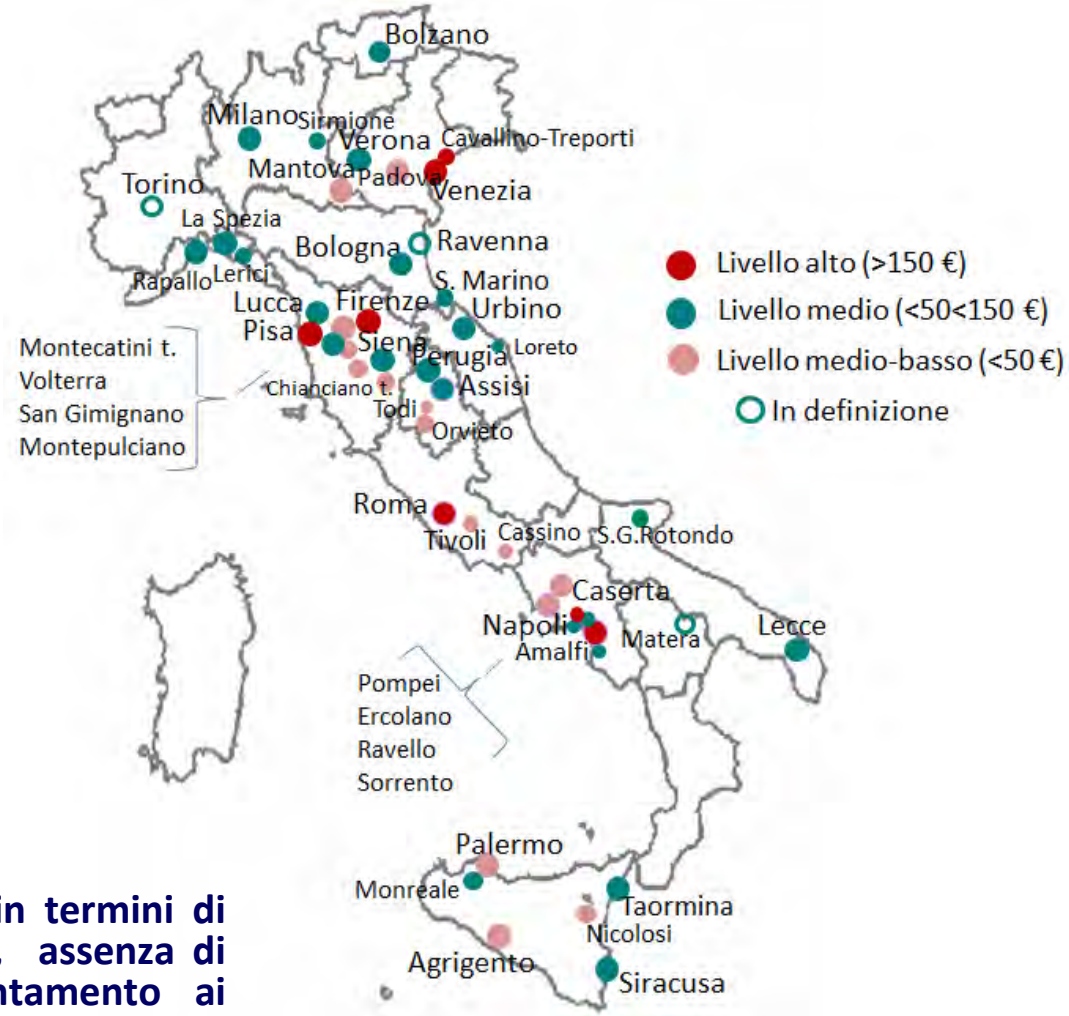
Il pagamento di Ticket per ingresso e sosta dei bus (*Pass* a pagamento) riguarda almeno 42 città turistiche e d'arte

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

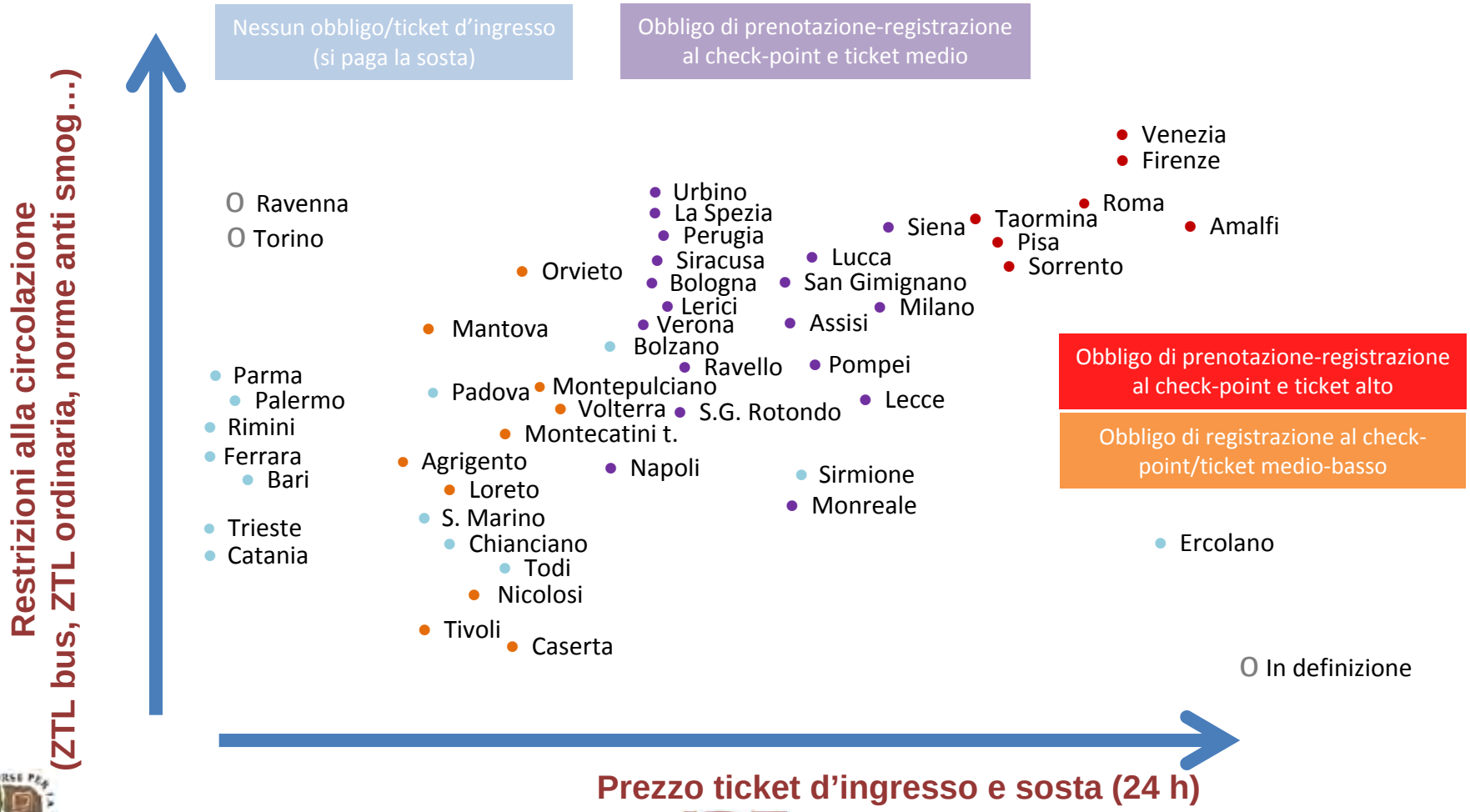
- **€ 250 a Venezia, Roma, Firenze**
- **a prezzi compresi tra € 60 e € 150 in centri di medie dimensioni della Toscana, Umbria, Veneto ed in realtà del Sud come Taormina e Amalfi, Pompei, Monreale**

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)



POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI



POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

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 1130 abbonamenti

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

Pisa: **€ 5,7 mln**

Siena: **€ 3 mln**

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Flusso vendite dei ticket bus

La vendita di ticket bus nelle principali città d'arte - Roma, Firenze, Venezia - segue un flusso stagionale

- ✓ tende ad aumentare a partire dal mese di marzo (gite scolastiche)
- ✓ i picchi si registrano nei mesi di aprile-maggio e di settembre-ottobre
- ✓ il calo più marcato si riscontra nei mesi di dicembre-gennaio

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Flusso vendite dei ticket bus

Mese di aprile: venduti 15.114 permessi giornalieri riferibili per circa l'80% (12.091) alle tipologie B e C di accesso all'area interna alle mura aureliane di cui:

- **tetto di 300 nelle giornate di mercoledì (totale 1.200)**
- **in media circa 420 nelle altre giornate**

Mercoledì senza tetto: tra 450 e 650 permessi → in media 250 in più

Circolano, inoltre, circa 320 mezzi abbonati/giorno

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Ticket bus: oneri a carico delle imprese

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**

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Ticket bus: oneri a carico delle imprese

Incidenza 5% del costo ticket sui costi dei servizi di trasporto turistico

AUMENTA

a) se si considera il **singolo viaggio** sino a superare il **30%** del prezzo complessivo del servizio. Esempio:

- viaggio a Firenze di 1 giorno da località distante circa 500-600 km (A/R) con autobus di categoria Euro 3 : costo del servizio € 850 (1,57/km), costo del ticket bus di tipo G € 400 → **incidenza 33% su prezzo totale del servizio (ticket incluso)**

- transfer Civitavecchia - Roma (distanza 150 km circa): prezzo del servizio € 250/300, prezzo del permesso di tipo B € 146,20 → **incidenza quasi 33% su prezzo totale del servizio (ticket incluso)**

€ 200 secondo progetto di nuovo piano bus di Roma: incidenza sale al 40%

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Ticket bus: oneri a carico delle imprese

Incidenza 5% del costo ticket sui costi dei servizi di trasporto turistico

AUMENTA

b) se l'impresa opera in prevalenza in **ambito nazionale**

il «ticket bus» non è applicato all'estero

c) se l'impresa opera in ambito nazionale svolgendo , in prevalenza, servizi aventi come **destinazione singole città o pacchetti di visita integrati a più città che applicano il "ticket bus"**, es.: circuito Firenze – Siena – Pisa – Lucca - S. Gimignano

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Concorrenza modale

- **AGCM**: nel settore del trasporto interregionale le modalità autobus e treno sono sostituibili per tempi di percorrenza, confort, sicurezza e **prezzo** (Provv. 11.01.2000 n. 7916 e 29.05.2002 n. 10764)
- **Commissione Europea**: "*Nel settore dei trasporti, i passeggeri possono, a determinate condizioni, considerare … il trasporto ferroviario … e quello mediante autobus o automobile come mezzi di trasporto intercambiabili*" (Dec. 27 agosto 2003)

Sostituibilità modi di trasporto → **Elasticità della domanda**

In presenza di modalità di trasporto intercambiabili, la domanda è sensibile alle variazioni di prezzo: **il recupero dei costi per i ticket di accesso ai centri urbani può produrre un spostamento della domanda dall'autobus verso altre modalità di trasporto**

Il confronto sulle tariffe (1): Ticket d'ingresso e sosta (principali città)

Città	Tariffa (euro/giorno)*	Note	Promozioni
Venezia	220-390 (+)	I costi del *Pass* variano in funzione della destinazione finale: Terraferma/Lido o Venezia Centro Storico. L'importo indicato, cui va aggiunto il prezzo della sosta, interessa questa seconda meta e varia in funzione della classe di emissione dei bus (gli Euro 4-6 pagano di meno) e del periodo di affluenza (bassa e alta stagione). Le tariffe per autobus Euro 4 e standard successivi non sono soggette a stagionalità	Previste tariffe promozionali per minibus fino a 16 passeggeri (130-270 €), gite scolastiche (110-270 €) e ospiti di alberghi (140-150 €), oltre a diversi permessi in deroga (*pass* a tempo per porto-aeroporto-stazione FS, in caso di manifestazioni pubbliche). Il pagamento *on-line* da diritto a sconti solo se effettuato con almeno 15 gg. di anticipo (lo sconto sulle tariffe ordinarie varia dal 5-20% a seconda delle classi dei veicoli e del periodo)
Firenze	165-400	L'importo indicato si riferisce al *pass* per il transito nella ZTL, escluso il centro storico, con diritto di sosta nelle aree preposte. L'importo varia in base alla lunghezza (fino 8 m; oltre 8 m) e alla classe Euro di appartenenza dei mezzi (diesel Euro 0-3, pre-Euro 4 con FAP ed Euro 4 e successivi). Le tariffe per il trasporto di ospiti di hotel situati nel territorio comunale sono più basse e differenziate anche in base al tempo di soggiorno (si paga da 35 a 55 € di più dopo il primo giorno, a seconda della classe Euro di riferimento)	Previste più tipologie di abbonamenti promozionali: scolaresche, utenti di alberghi ubicati nel comune, circolazione fuori dal centro storico, ecc.. oltre a vari permessi scontati: pass temporanei validi per la salita/discesa dei passeggeri da e per l'aeroporto o la stazione FS, per visitatori di manifestazioni fieristiche, Il pagamento *on-line* da diritto ad uno sconto del 10% sul prezzo del pass richiesto allo sportello. Esistono tariffe agevolate per veicoli a metano ed elettrici (rispettivamente –30% e -50% del costo applicato ai diesel Euro 5-6)
Roma	127-191 (+)	E' indicata il costo del *Pass* per l'ingresso al centro città (ZTL 1 e 2) diversificata per tipologia di veicolo (fino a 8 m e oltre 8 m). Altre modulazioni di prezzo sono riconosciute in base alle zone e ai tempi di sosta, al parametro ecologico (30% in meno i bus di classe Euro 5 o con FAP) e al tipo di propulsione del mezzo (-50% per i veicoli a GPL, metano o elettrici)	Il pagamento *on-line* da diritto ad uno sconto *del 20-25%* (più consistente per i mezzi fino a 8 m). Sono previste tariffe agevolate per abbonati, fidelizzati e clienti di alberghi. Esiste un permesso per "grandi eventi" a 24,3 € fisso per tutti gli utenti
Pisa	108-161	La tariffa indicata si riferisce al livello di servizio base TS (diritto di sosta al terminal) in alta stagione (1 aprile-31 ottobre) e varia in funzione della lunghezza del mezzo (pagano di più i veicoli sopra 8,5 m). Per il livello di servizio TTS (fermata presso una struttura alberghiera e sosta al terminal) le tariffe sono rispettivamente 136 € e 190 €. In bassa stagione (1 novembre-31 marzo) il costo è ridotto del 33% (72-108 € per TS, in base alla lunghezza, e 90-126 € per TTS)	Sconto del 50% per scolaresche e per comitive ospiti in alberghi del territorio comunale. Stessa tariffa promozionale per comitive con voucher prenotazione musei e per comitive con disabili a bordo. Sconto del 20% per comitive con prenotazione ristoranti convenzionati e sconto del 40% per servizio di guida turistica convenzionata. Tariffa ridotta dell'80% per partecipanti a raduni ed eventi politici, sportivi, religiosi. Le richieste di sconto devono pervenire entro 3 giorni di anticipo all'indirizzo mail del gestore
Milano	130	La tariffa indicata si riferisce al *Pass* Area C e al prezzo applicato alla sosta dei bus su strada (5,20 € l'ora per 24 h)	Fino a tutto il 2014 (fase transitoria) è ammesso l'accesso a pagamento nell'*Area C* per i bus turistici Euro3 senza FAP

(continua)

La gestione dell'accessibilità e della sosta nelle città d'arte. Una ricognizione

(segue)

Città	Tariffa (euro/giorno)*	Note	Promozioni
Lecce	50-100	La tariffa indicata si riferisce al pass standard senza albergo e varia in base alle dimensioni del veicolo (50 € sotto i 7 m e 100 € sopra i 7 m). Previsti contrassegni a costo ridotto per le comitive con alloggio in hotel (da 40 € a 80 €, secondo la lunghezza del bus) e con variazioni tra primo giorno di pernottamento e successivi (pagano 20 € dal secondo giorno in poi i mezzi sotto i 7 m e 30 € quelli più lunghi)	Il permesso per comitive ospiti in strutture alberghiere del territorio comunale con disponibilità di sosta interna, o trasportati da vettore con disponibilità di area privata, vale da 40 € a 80 €, sempre in base alla lunghezza (permesso valido fino al giorno successivo al primo o al secondo giorno di pernottamento). Il pass rilasciato in occasione di manifestazioni varia da 20 € a 30 €
Lucca	80	La tariffa indicata si riferisce al ticket ordinario, comprendente anche il costo del parcheggio. Nel periodo di bassa stagione turistica (dal 1 ottobre al 31 marzo) è prevista una tariffa ridotta pari a euro 68 €	Tariffa ridotta del 35% (52 €) per scolaresche, comitive con voucher di ingresso ai musei cittadini pernottanti negli alberghi del Comune e con prenotazione servizio di guida turistica abilitata in ambito provinciale. Riduzione del 15% (68 €) per chi effettua il pagamento *on-line*
Assisi	72 (+)	Prezzo giornaliero della sosta a pagamento (primo giorno)	La tariffa applicata (validità 8.00-9.00 del mattino successivo) scende a 36 € per il secondo giorno e a 18 € per il terzo
Bologna	50	L'importo indicato si riferisce alla sosta fino a 24 h dall'arrivo, con parcheggio non prenotato. Per la sosta inferiore a 4 h si pagano 40 €; 60 € per lo stop fino a 36 h dall'orario di arrivo; Sono 70 € se si permane fino a 48 ore, dopo di che si paga la maggiorazione di 10 € ogni 12 ore aggiuntive.	Tariffa ridotta a 40 € per bus con prenotazione. Sconto di 10 € per ciascuno deli altri scaglioni previsti dalle tabelle orarie (fino a 4, 36, 48 ore, oltre…). Possibile parcheggiare oltre l'orario prefissato (dalle 5,00 alle 23,00) con maggiorazione di 6 euro
Verona	30 (+)	Il ticket giornaliero (30 €) dà diritto solo all'ingresso in città e alle operazioni di salita-discesa. La sosta si paga a parte. La tariffa diurna (8.00-22.00) applicata in Via Pallone (dentro le mura) è di 15.00 euro/ora e di 30 € (forfettaria) dalle 22.00 alle 8.00. Nel parcheggio stadio (settore C) invece è possibile sostare alla tariffa giornaliera di 15 € (8.00-22.00).	Sono esentati dal ticket i bus diretti allo Stadio o al Palasport in occasione di eventi sportivi, purché utilizzino la tangenziale, e quelli diretti alla Fiera per manifestazioni espositive, Sono esentati ii veicoli con capienza fino a 9 persone con conducente. Ai bus in servizio per gite scolastiche è applicata una riduzione del 50% (stesso sconto per chi paga *on-line*, limitato ai mezzi fino a 25 passeggeri più conducente). Riduzione del 50% (15 €) anche per pullman che trasportano clienti di hotel situati nei Comuni del comprensorio veronese del Lago di Garda
Siena	85-110	La tariffa per l'utilizzo del sistema "ZTL Bus turistici", nel primo giorno, è di 110 € in alta stagione (dal 16 febbraio al 15 Novembre) e di 85 € in bassa stagione (dal 16 Novembre al 15 Febbraio).	Dal secondo giorno di permanenza in poi si pagano 70 € (alta stagione) e 55 € (bassa stagione)

(continua)

La gestione dell'accessibilità e della sosta nelle città d'arte. Una ricognizione

(segue)

Città	Tariffa (euro/giorno)*	Note	Promozioni
Perugia	55 (+)	L'importo indicato si riferisce alla tariffa massima giornaliera per la sosta al Terminal Porta Nuova. La sosta per 1 ora costa 11 € e si paga 6,5 € per ciascuna delle ore successive. Costa 6 € la sosta operativa alla base dell'acropoli (Piazza Partigiani)	La sosta lunga è consentita gratuitamente in apposite aree private di strutture alberghiere, anche qualora ubicate in centro storico e all'interno dell'area ZTL
Urbino	25-50	Tariffa variabile secondo la lunghezza del veicolo (25 € sotto i 7 m – 50 € sopra i 7 m): consente l'accesso alla ZTL, le operazioni di carico/scarico e la sosta in area dedicata	Previsto uno sconto su ticket (40-20 €) per pagamento in anticipo a mezzo bonifico bancario e prenotazione sosta *on-line*, almeno 10 giorni prima dell'arrivo. Possibilità di abbonamento (500 €) per 15 operazioni di carico scarico/passeggeri in ZTL e sosta lunga
Siracusa	50	Importo valido per il transito nell'abitato di Siracusa e il diritto di sosta lunga per le aree Von Platen e Molo S. Antonio (titolo giornaliero) (25 € per i minibus fino a 16 passeggeri). Il solo diritto di accesso è concesso a 30 €	Il divieto di circolazione non si applica a comitive di associazioni senza scopo di lucro e parrocchie con sede nel comune, nonché ad alcune ditte di autonoleggiatori locali (per la sola salita/discesa dei passeggeri, in aree specifiche)
La Spezia	50	Importo valido per il primo giorno in aree disposte per la sosta lunga (Piazza Pozzoli). La sosta breve (gratuita) è prevista in due aree: Viale Italia e Via XX settembre	Sono previsti biglietti ridotti per soste di più giorni (80 € per 2 giorni, 100 € per 3 giorni… 200 € per 7 giorni)
Mantova	15-25	L'importo indicato varia (min-max) in ragione delle lunghezza dell'autobus (inferiore a 7 m e superiore ai 7 m)	E' prevista una riduzione del 50% sul prezzo del *pass* per i bus con prenotazione in alberghi o ristoranti situati nell'abitato di Mantova. La riduzione si ottiene prenotando il *pass* in modalità *on-line* con 3 giorni di anticipo. Sono esentati dal pagamento i pullman dei disabili, chi trasporta comitive di residenti a Mantova, i mezzi di artisti o atleti impegnati in spettacoli o manifestazioni sportive (vedi campionati nazionali di calcio, rugby, pallavolo)
Napoli	40 (+)	Tariffa unica giornaliera 40 € per la sosta di lunga durata in tutte le aree autorizzate (la sosta per il carico/scarico in area autorizzata è soggetta a tariffa unica di 1,5 €)	Previste varie offerte: tariffa unica giornaliera di 50 € per ambedue i titoli di sosta, breve e lunga; tariffa mensile di 400 € solo per la sosta lunga e di 500 € per la sosta di breve e lunga durate insieme
Montecatini T.	36-27	Quella indicata è la tariffa per l'accesso e la sosta lunga in strutture prive di parcheggio privato (36 € dal 1° al 3° giorno; 27 € dal 4° in poi). L'ingresso in caso di soggiorno in strutture alberghiere con posteggio privato costa 9 € al giorno	Il solo accesso alla ZTL bus, con effettuazione del carico-scarico passeggeri e ripartenza sono di 13,50 € per gli operatori con sede fuori comune, 11 € per quelli con sede in provincia di Pistoia. Previste possibilità di abbonamento settimanale, mensile, stagionale

(*) E' riportata la **tariffa base** (**min-max) prevista per veicoli ad alimentazione tradizionale (diesel)**, e riferita al **permesso di circolazione** giornaliera standard (al netto di promozioni) nell'area storica e all'acquisizione del **diritto di sosta** per 24 h; con **(+)** sono indicate le realtà con tariffa di sosta da calcolare a parte: l'importo del parcheggio – titolo giornaliero oppure orario e limitato al tempo necessario per le operazioni salita/discesa dei passeggeri - si aggiunge a quello del ticket di ingresso

Il confronto sulle tariffe (1): Ticket d'ingresso e sosta (altre località)

Comune	Tassa d'ingresso	Parcheggio	Aggiornamento
Agrigento	No tassa	15 € al giorno	02/02/2012
Amalfi	No tassa	120 €/2 ore con prenotazione 150 €/2ore senza prenotazione (1)	20/09/2013
Lerici	50 € al giorno		20/09/2013
Loreto	25 € al giorno	Parcheggio incluso	20/09/2013
Cassino	No tassa	15 € al giorno	01/11/2011
Caserta	25 € al giorno	Parcheggio incluso	01/11/2011
Bolzano	No tassa	10 € (fino a 3 ore) 40 € (intera giornata)	20/09/2013
Cavallino-Treporti	145 € (classe Euro 5 in poi) 170 € (inferiore a Euro 5)	20 €per 12 ore 5 € carico/scarico	20/09/2013
Chianciano	No tassa	25 € a notte	01/11/2011
La Spezia	Inclusa nel parcheggio	50 € primo giorno	09/10/2013
Monreale	No tassa	65 € al giorno	01/11/2013
Montepulciano	40 € al giorno	Parcheggio incluso	20/09/2013
Nicolosi	€ 20 al giorno (Euro 5 in poi) € 30 al giorno (fino Euro 4)	Parcheggio incluso	20/10/2013
Matera	No tassa (sospesa)	2 € l'ora	09/07/2013

(1) bus> 10 m, nella fascia oraria 9-12h (tariffa notturna a 100 €)

(continua)

La gestione dell'accessibilità e della sosta nelle città d'arte. Una ricognizione

(segue)

Comune	Tassa d'ingresso	Parcheggio	Aggiornamento
Orvieto	35 € al giorno	Parcheggio a 10 € per ospiti di attività ricettive nel comune	15/09/2013
Pompei	80 €	15 € al giorno	01/03/2013
Ravello	25 € a transito (fino ad Euro 3) 20 € a transito (Euro 4 e 5) (1)		21/08/2013
S. Giovanni Rotondo	50 € al giorno (autobus) 30€ al giorno (minibus)	Parcheggio incluso	15/07/2013
San Gimignano	70 € giorno	Parcheggio bus La Baccanella incluso	20/09/2013
San Marino	No tassa	9 € per le prime 3 ore 10 € da 4 a 6 ore 20 € oltre le 6 ore	20/10/2013
Sirmione	No tassa	20 € prima ora 10 € ora in più (€ 70 intere 24 h)	20/09/2013
Sorrento	No tassa	10 € l'ora € 40 (tariffa notturna)	20/09/2013
Taormina	40 € (ticket comunale sosta)	100 € entro 24 h (alta stagione) (2)	01/09/2013
Tivoli	25 € al giorno	Parcheggio incluso	20/09/2013
Todi	No tassa	5,95 € l'ora (29,70 € giornaliero)	20/09/2013
Volterra	Incluso nel parcheggio	40 € al giorno	20/09/2013

(1) Importo applicato dal gestore della sosta (ASMT) al parcheggio Porto Catania (2) Importo applicato ai veicoli da 8 a 10,33 mt; prevista una minorazione di 5 e per i veicoli fino ad 8 mt di lunghezza

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Focus su 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)

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

Considerazioni critiche

- **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**

POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

- **Schemi tariffari molto articolati e poco chiari,** variabili per dimensioni del mezzo (Venezia, Firenze, Roma), classe Euro di appartenenza (con modalità diverse: Firenze, Venezia, Roma,) alta e bassa stagione (Siena), primo giorno di visita e successivi (Firenze, Lecce, Siena, Assisi, Montecatini t.), 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

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI
OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' E QUALITA' URBANA

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Indagine «Audimob» di ISFORT

Come i cittadini valutano le risposte ai problemi di traffico e inquinamento in generale (indagine 2011/2012)

- **Preoccupazione sempre maggiore** circa l'intensità di traffico e i livelli di inquinamento → in particolare tra gli abitanti delle **Grandi Città** (oltre 250 mila ab.) e dei **comuni di Cintura metropolitana** e tra i residenti delle regioni più urbanizzate del **Nord** (Lombardia) e del **Centro-Sud** (Lazio, Campania, Sicilia, Puglia)
- Aggravamento della situazione percepita (pericolosità stradale, incidenti, smog, ecc.) nei centri medi, specie del Centro e Sud Italia
- Crescita di sensibilità collettiva → nei giudizi espressi circa l'efficacia delle politiche adottate dagli enti locali è alta percentuale di pareri favorevoli a **misure in favore dei trasporti collettivi** (incentivi, potenziamento delle corse) e delle **biciclette** (anche mobilità pedonale)
- Buona la percentuale di italiani favorevole a politiche di **mobilità urbana sostenibile più restrittive** (ZTL, isole pedonali, Zone 30 km/h, divieti di circolazione e carico/scarico per le merci)
- **Bassissimo il gradimento verso politiche di disincentivazione dell'utilizzo di veicoli a motore basate sul prezzo** → **TARIFFAZIONE DI INGRESSI E SOSTA**

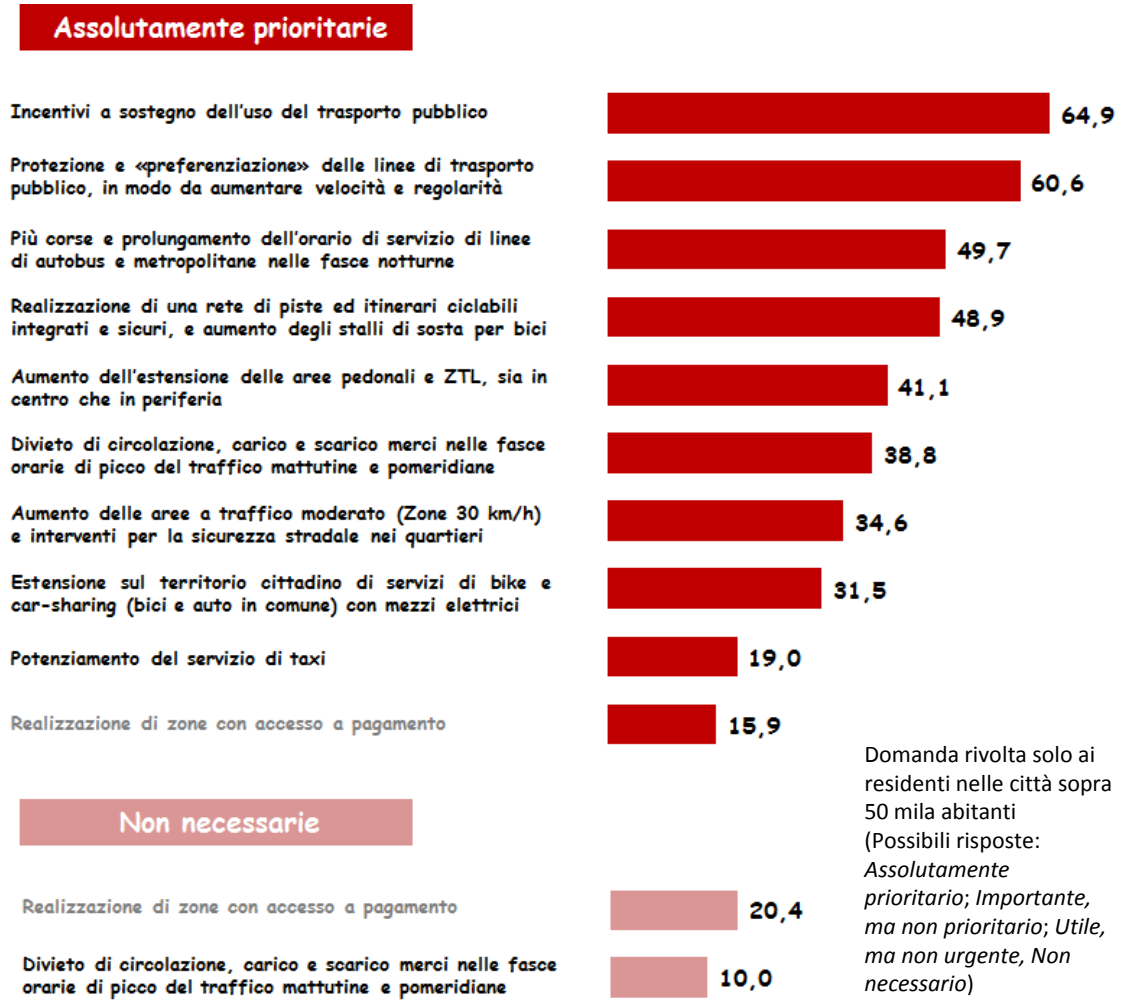
CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Giudizio su politiche contro l'inquinamento nelle grandi città (val. % - Anno 2011)

Gli italiani interrogati sulle **politiche «anti smog»** dimostrano ampio consenso verso misure come: sconti su abbonamenti al trasporto di linea (64,9%), potenziamento corsie preferenziali TPL (60,6%), prolungamento degli orari dei mezzi pubblici (49,7%). Alto anche il consenso verso l'applicazione di politiche innovative di vario tipo: potenziamento delle alternative più sostenibili (bici, mobilità pedonale) e **provvedimenti per la mobilità urbana anche più restrittivi (ZTL, isole pedonali), purché non si paghino i pedaggi**

La realizzazione di zone con accesso a pagamento raccoglie solo il 15,9% di consensi ed è considerata «non necessaria» dal 20,4% del campione

Fonte: Isfort, «Audimob» 2011



Domanda rivolta solo ai residenti nelle città sopra 50 mila abitanti (Possibili risposte: *Assolutamente prioritario*; *Importante, ma non prioritario*; *Utile, ma non urgente, Non necessario*)

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

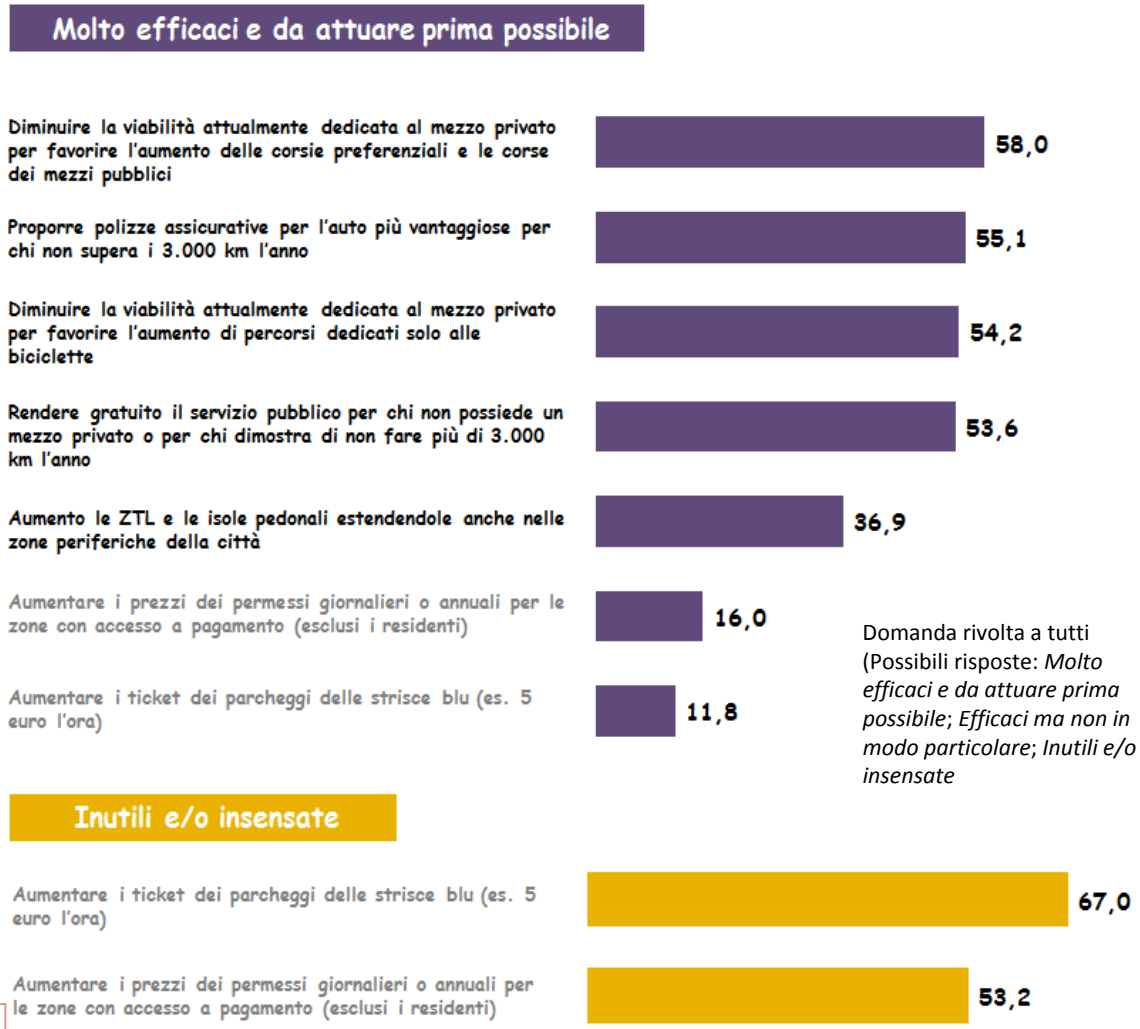
Giudizio su politiche contro il traffico nelle grandi città (val. % - Anno 2012)

Gli italiani non credono - se non in minima parte - **nell'efficacia delle politiche di *pricing***

Il sondaggio dimostra che le misure di aumento dei prezzi per la sosta su strada («strisce blu») e delle tariffe per l'accesso con veicoli a motore in aree a pagamento sono considerate:

- **«inutili» dal 67% dei rispondenti**
- **«insensate» dal 53,2%**

Le maggiori preferenze si riscontrano per proposte regolative che privilegiano modalità di trasporto diverse da quello privato e che incoraggiano a lasciare l'auto in garage



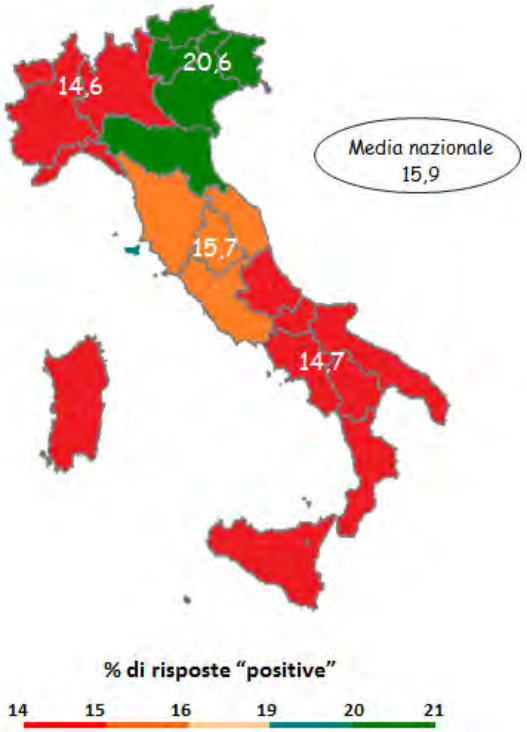
Domanda rivolta a tutti (Possibili risposte: *Molto efficaci e da attuare prima possibile*; *Efficaci ma non in modo particolare*; *Inutili e/o insensate*

Fonte: Isfort, «Audimob» 2012

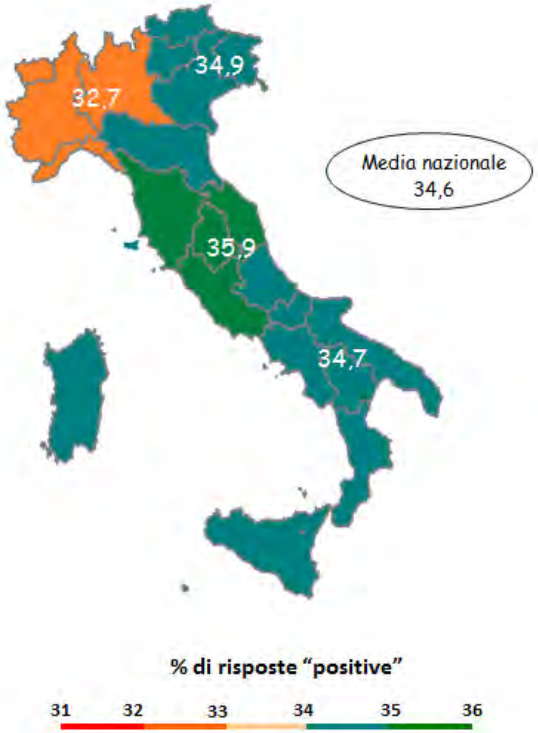
CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Le priorità per ridurre lo smog - due misure a confronto: zone a pagamento *vs* zone a velocità ridotta

Realizzazione di zone con accesso a pagamento



Aumento delle aree a traffico moderato (Zone 30 km/h)



Fonte: Isfort, «Audimob» 2013

Il favore verso misure di tariffazione degli accessi è modesto in tutte le aree geografiche del Paese, salvo il Nord-Est ove si evidenzia un maggiore apprezzamento verso tale misura. La percentuale di consensi su misure alternative (es. zone a velocità ridotta) è più che doppia in tutte le circoscrizioni territoriali (Nord-Est escluso)

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Favorevoli/contrari a tariffe («Road & Park pricing»): analisi per gruppi sociali

Il favore verso misure di aumento dei prezzi per sosta e permessi di accesso prevale tra i maschi, nelle fasce di popolazione meno istruita e tra gli abitanti delle piccole città. **Giudizi contrari sono espressi soprattutto dalle fasce relativamente più istruite, dalle donne, dagli abitanti dei grandi centri e dell'hinterland metropolitano, dal Nord-Ovest (per il «Road pricing») e dal Centro Italia (per il «Park pricing»)**

Aumento del prezzo dei permessi

I più favorevoli (media: 16,0%)

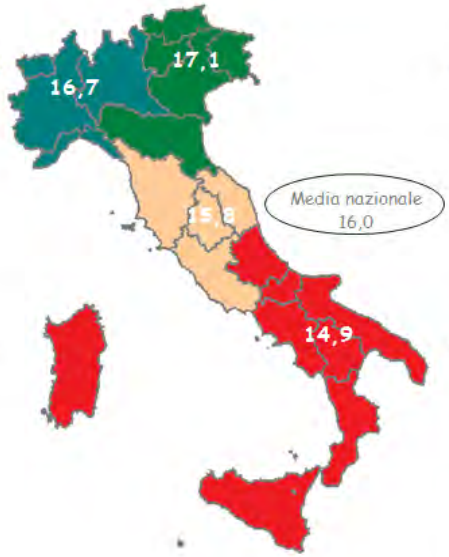
Maschi (17,3%)
14-29enni (17,8%)
30-45enni (16,4%)
Licenza elementare (17,8%)
Licenza media inf. (16,7%)

Nord-Est (17,1%)
Nord-Ovest (16,7%)
Piccole città (16,8%)

I più contrari (media: 53,2%)

Donne (54,8%)
46-64enni (55,6%)
Diploma superiore (55,5%)

Nord-Ovest (53,9%)
Grandi città (53,8%)
Cintura metropolitana (57,2%)



Aumento dei ticket per la sosta

I più favorevoli (media: 11,8%)

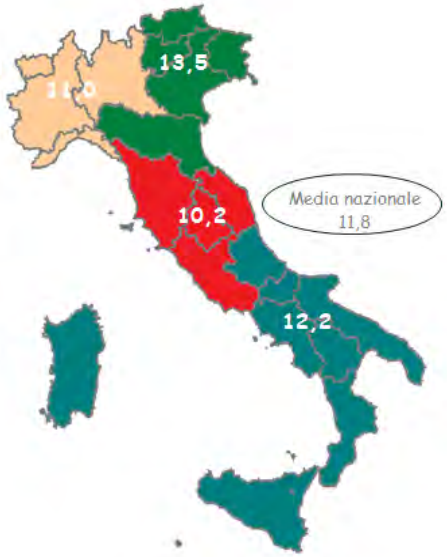
Maschi (13,1%)
46-64enni (12,5%)
Ultra 65-enni (12,6%)
Licenza elementare (13,7%)
Licenza media inf. (13,2%)

Nord-Est (13,5%)
Sud e Isole (12,2%)
Piccole città (12,0%)

I più contrari (media: 67,0%)

Donne (68,2%)
30-45enni (68,9%)
Diploma superiore (72,7%)

Centro (69,2%)
Grandi città (68,2%)
Cintura metropolitana (68,0%)



% di risposte "positive"

14 15 16 17 18

% di risposte "positive"

10 11 12 13 14

Fonte: Isfort, «Audimob» 2013

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Focus: i giudizi dei cittadini sui ticket turistici (Indagine «Audimob» 2013) (*)

- L'opinione pubblica si dimostra assai **poco favorevole a far pagare ai bus turistici una tariffa per l'ingresso in città: il 52,6% si dichiara, infatti, contrario a tale provvedimento, <u>considerando importante soprattutto non penalizzare l'attività turistica</u>**

- **«Solo» il 38,3%** dei rispondenti all'indagine **è apertamente favorevole** ad applicare i Ticket turistici e il 9,0% si dichiara «non sufficiente informato» in merito

- Emerge una certa preoccupazione per l'ambiente e l'inquinamento - il **19,5% del campione ritiene che debbano essere favoriti investimenti in mezzi ecologici** -, mentre preoccupano relativamente di meno gli effetti di congestione e occupazione di spazio urbano

(*) Risposte fornite da un campione stratificato (per sesso, età, regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa tra 14 e 80 anni (rilevazione condotta a maggio-giugno 2013)

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Favorevoli/contrari all'applicazione dei Ticket ai bus turistici

Domanda: E' giusto a suo parere far pagare ai pullman turistici una tariffa per l'ingresso nelle città? **(possibile 1 sola risposta)**

I più contrari (media: 52,6%)

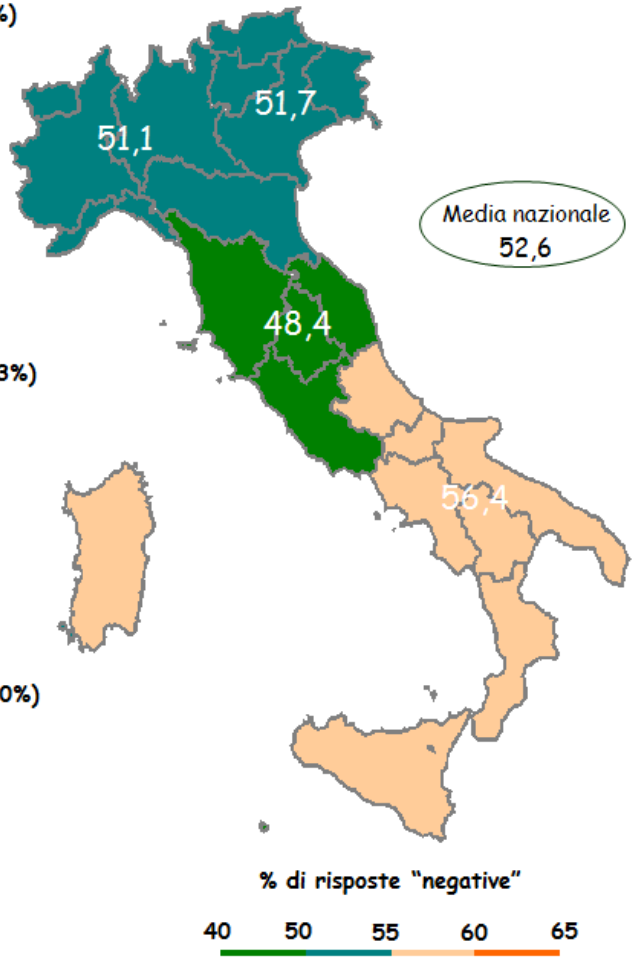
Maschi:	52,9%
30-45enni:	55,3%
46-64enni:	55,3%
Occupati:	54,1%
Casalinghe:	57,0%
Diplomati e laureati:	54,1%
Sud e Isole:	56,4%
Piccole città:	54,0%
Medie città:	55,3%

I più favorevoli (media: 38,3%)

Maschi:	39,5%
14-29enni:	42,1%
Occupati:	40,5%
Licenza elementare:	46,8%
Licenza media:	40,7%
Centro:	42,2%
Grandi città:	46,6%

I meno informati (media: 9,0%)

Femmine:	9,8%
Casalinghe:	11,0%
Ultra 65enni:	15,8%
Disoccupati e studenti:	14,2%
Nord-Ovest:	10,2%
Cintura Metropolitana:	10,7%



Fonte: Isfort, «Audimob» 2013

CRITICITA' E OPINIONI RILEVANTI

Il parere sulla destinazione degli introiti dei ticket turistici

Domanda: ***Secondo lei, il comune come dovrebbe impiegare gli introiti riscossi dalle tariffe applicate ai pullman turistici?*** **(possibile 1 sola risposta)**

Opzioni proposte	Risposte	(Esempi)	(I più favorevoli)
Destinarli alla sicurezza stradale	**35,6%**	Manutenzione di strade, marciapiedi, segnaletica	Sud e Isole, Centro Medie città Femmine Ultra 65enni Diplomati/laureati
Per migliorare i servizi di mobilità	**30,0%**	Parcheggi, trasporto pubblico, navette di trasferimento	Nord-Ovest Grandi città Cintura metropolitana Maschi, 46-64enni Licenza elementare
Per favorire l'uso di mezzi ecologici	**19,5%**	Servizi di bici pubbliche, bus e auto elettriche	Nord-Ovest Piccole città Maschi 14-29enni
Destinarli a campagne informative	**6,7%**	Su inquinamento, salute, clima, stili di vita e consumo	Sud e Isole, Centro Piccole città Femmine Ultra 65enni
Non so/non risponde	***8,2%***		
	100,0 %		

Fonte: Isfort, «Audimob» 2013

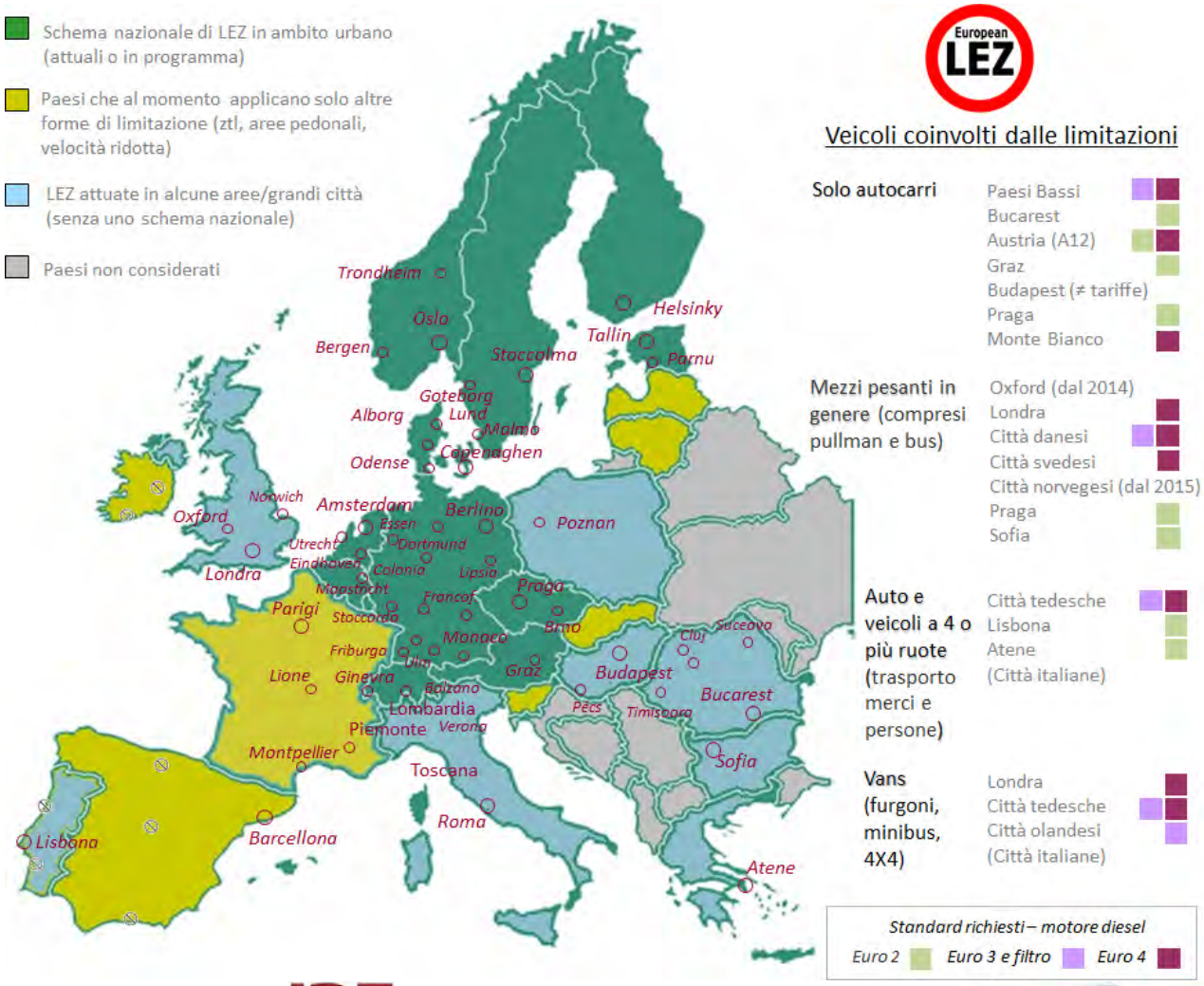
MODELLI EUROPEI DI GESTIONE AMBIENTALE

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

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.)



Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

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

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

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

(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

Austria → La LEZ è presente solo a Graz (per i camion> 3,5 t) e in alcune arterie stradali come la A 12 del Tirolo (sempre limitata ai veicoli merci: camion> 7,5 t)

Spagna → Non si applicano LEZ, ma altri tipi di restrizioni ambientali non basate su standard Euro: Es. Barcellona (limitazioni di velocità nelle principali vie di accesso)

Francia → Si applica l'«Ecotax» per i camion> 3,5 t (rete autostradale e regionale di grande scorrimento) ed è prevista riduzione della velocità nelle principali arterie di accesso, tangenziali e interne alle città (misura in parte applicata)

LEZ di alcune capitali europee

Standard applicati ai veicoli merci

Standard applicati ai veicoli merci e bus

OSLO
Programmata a partire dal 2015 (standard Euro per NO2 da definire)

ATENE (targhe alterne)
Veicoli> 2,2 t (primo anello)
Veicoli>2,2 t e bus (anello esterno)

BUDAPEST
Veicoli merci> 3,5 t (accesso a pagamento con sconti per Euro 4-5 e maggiorazioni per Euro 0-3)

LISBONA
Tutti i i veicoli
Standard obbligatori: Euro 2 (area centrale) Euro 3 (area estesa)

AMSTERDAM
Camion e veicoli merci> 3,5t
Standard obbligatori: Euro 4 (da luglio 2013)

STOCCOLMA
Veicoli pesanti> 3,5t
Standard obbligatori: Euro 3

COPENAGHEN
Veicoli diesel> 3,5t
Standard obbligatori: Euro 4 o filtro (FAP)

PRAGA
Veicoli> 3,t (area centrale)
Veicoli merci> 6 t (intera area)
Standard obbligatori: Euro 4 o Euro 3 e filtro (FAP)

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

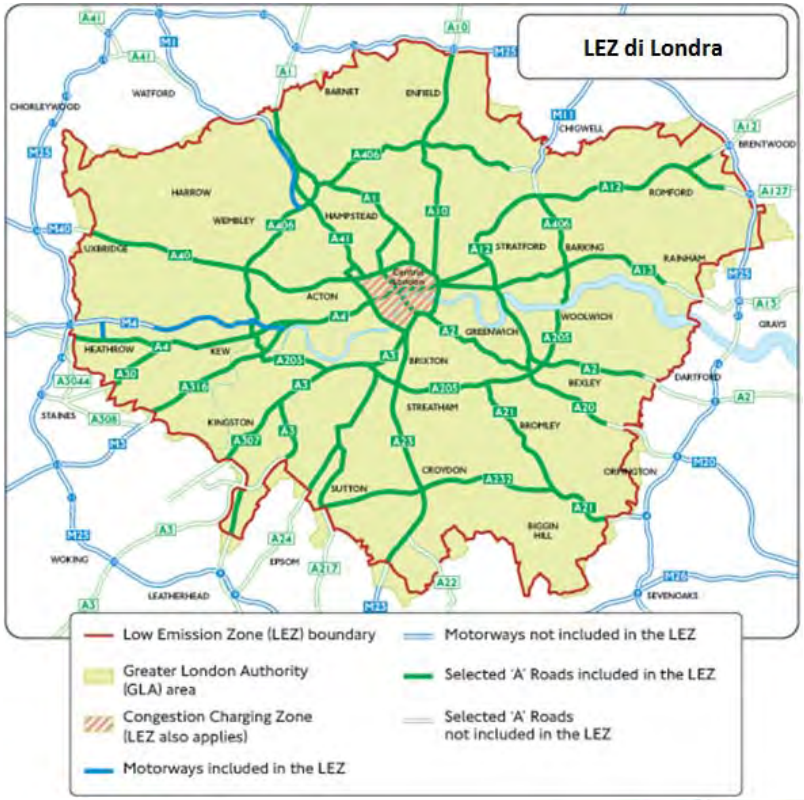
LEZ di Londra →

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)



Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

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

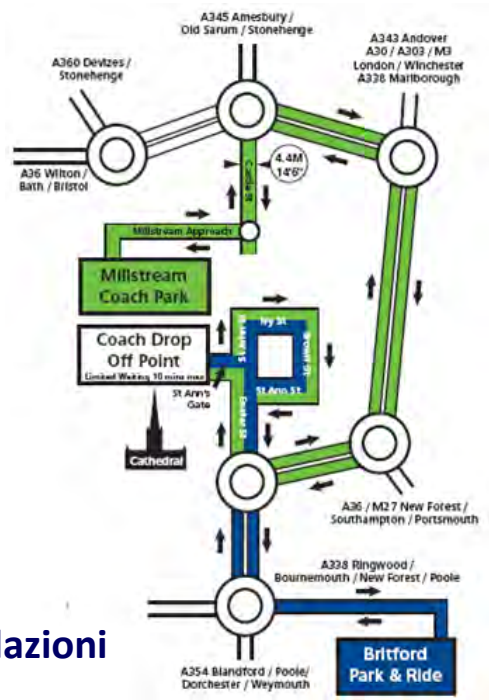
- **Accessibilità differenziale e sosta attrezzata**
- **Promozioni**
- **Informazioni a distanza (guide per gli operatori) e info-mobilità (su strada)**
- **Offerta di servizi integrati (TPL)**
- **Investimenti in personale e tecnologie di supporto**

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Buone pratiche (1): 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**)



Salisbury (UK)

Esempi positivi d'integrazione sosta TPL

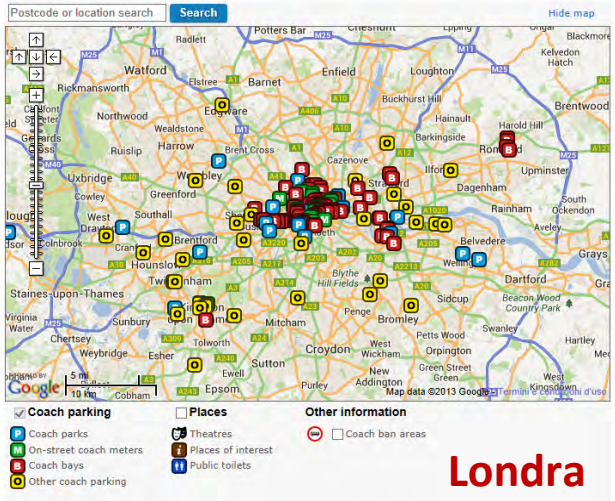
- **Sistemi di P&R con servizi gratuiti o con forti agevolazioni (Salisbury, Durham, Monaco. B, Salisburgo)**
- **Offerta di soluzioni di trasporto alternative: navetta fluviale per il trasporto lungo la Senna per raggiungere Notre-Dame e l'Ile de Citè (Parigi); servizi «shuttle» via mare: «bus de mer»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

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Buone pratiche (2): guide operative e di orientamento ai servizi

Segnaletica dedicata su strada ed altri aspetti del sistema di accoglienza

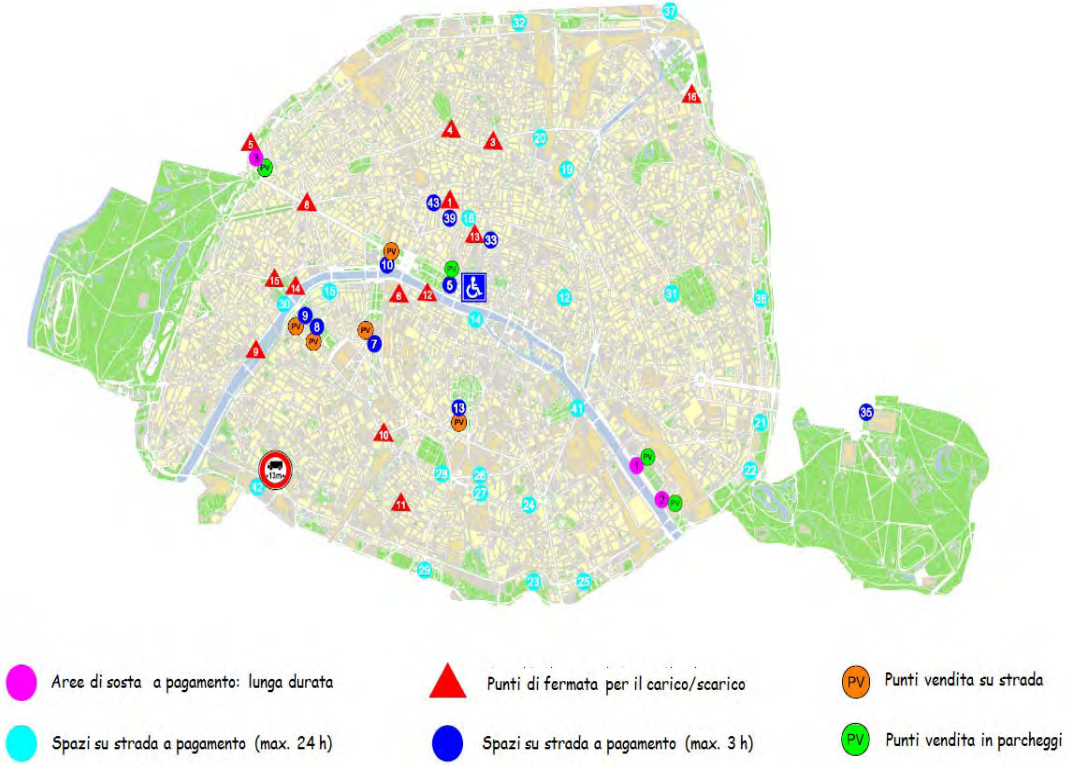
- **Presidio dei punti di sbarco** (servizi di accoglienza e orientamento) per garantire corretto indirizzamento, **turnazioni** e **disponibilità di aree di sosta per tutti** (**Parigi, Salisbury, Durham, Salisburgo**)
- **Predisposizione di «numeri verdi», brochure, guide cartacee *on-line,* «Tele-guide» 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…)



Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Buone pratiche (3): particolari promozioni

Parigi <u>Sistema «Pass Autocar»: pagamento unificato di varie tipologie di sosta</u>



- **Formule tariffarie diversificate durante la giornata** (mattino, pomeriggio, sera…)
- **Abbonamenti agevolati per imprese che operano regolarmente** a Parigi e che sottoscrivono un **protocollo** di impegno al **rispetto di standard e regole**
- **Tariffe scontate del 50%** per utenti occasionali appartenenti a particolari gruppi (**studenti** e **disabili**)
- ***Pass eco* scontato** in base al profilo ecologico dei veicoli utilizzati

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Altri strumenti e soluzioni possibili

Misure ambientali alternative ai ticket (1)

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.

Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Altri strumenti e soluzioni possibili

Misure ambientali alternative ai ticket (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

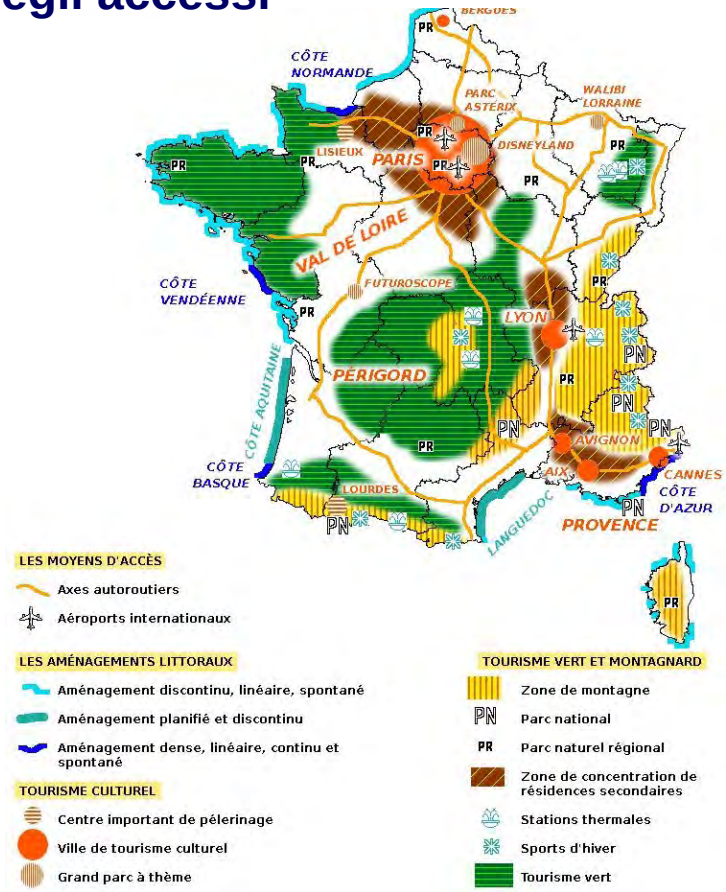
Modelli europei di gestione ambientale degli accessi

Altri strumenti e soluzioni possibili

Tassa per il trasporto nei comuni turistici 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 CO_2, 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

PROPOSTE DI INTERVENTO

PROPOSTE DI INTERVENTO

in tema di 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)

PROPOSTE DI INTERVENTO

In tema di 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)

PROPOSTE DI INTERVENTO

In tema 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)

PROPOSTE DI INTERVENTO

I possibili servizi di accoglienza e accessibilità

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)
Offerta ai "check-point" •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)	*Offerta ai "terminal bus"* •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)	*Offerta in aree di accesso ai luoghi urbani* •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

PROPOSTE DI INTERVENTO

In tema di 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**

INDAGINE ISFORT
REALIZZATA PER ANAV
- DICEMBRE 2013 -

ANAV aderisce alla campagna SMART MOVE per la promozione della buona mobilità

IBE CONFERENCE 2013