



OSSERVAZIONI SULL'IMPATTO DEL PIANO BUS TURISTICI DI ROMA (Febbraio 2020)

La European Tourism Association (ETOA) rappresenta più di 1.200 aziende ed altre organizzazioni attive nel settore del turismo Europeo. Circa il 10% dei nostri soci sono italiani.

L'Italia è inoltre tra le principali destinazioni dei tour operator nostri membri, i quali vi portano visitatori da mercati da tutto il mondo, Europa, Nord America e Asia incluse. I nostri soci propongono principalmente "turismo culturale", ragion per cui la maggior parte degli itinerari comprendono visite ai principali musei, gallerie, attrazioni culturali, incluso ovviamente il Colosseo. La maggioranza dei nostri membri che effettuano tours su Roma, lo fanno con bus Euro 5/6, quindi con bassi livelli di emissioni.

Abbiamo seguito con interesse gli sviluppi di Futouroma e abbiamo appreso con piacere, durante la presentazione del piano strategico per il turismo, che sia stata più volte evidenziata la necessità di un dialogo tra l'industria del turismo e le amministrazioni locali. Tenendo in considerazione gli interessi dei membri della nostra associazione e allo stesso tempo il nostro obiettivo di un turismo migliore in Europa, con la presente vorremmo renderci disponibili alla cooperazione al fine di individuare in che modo ETOA può aiutarvi a realizzare gli obiettivi che avete pianificato per la città e per il turismo a Roma.

Prima che il piano bus fosse introdotto, ETOA effettuò un sondaggio tra i suoi membri per capirne il potenziale impatto sull'industria del turismo, la mobilità cittadina e la vivibilità della città. Il risultato può essere visionato a questo [link](#).

In seguito a vari confronti con i nostri membri, sia locali che internazionali che effettuano business su Roma, abbiamo analizzato il piano bus turistici entrato in vigore l'anno scorso ed abbiamo raccolto interessanti osservazioni e proposte.

Crediamo che il lavoro che abbiamo svolto possa aiutarvi a realizzare gli obiettivi per i quali il suddetto piano è stato introdotto, **quindi migliorare la mobilità sia dei turisti che dei cittadini, liberare gli spazi nelle immediate vicinanze delle attrazioni principali, ridurre l'impatto delle emissioni dei veicoli sull'ambiente.**

Di seguito i punti principali emersi dal su cui il piano bus va a influire, situazioni specifiche che li causano e potenziali soluzioni suggerite:

IMPATTO SU TRAFFICO, AMBIENTE E QUALITÀ DELL'ARIA

1. Stalli nelle aree centrali con più affluenza turistica
2. Procedure Online, assistenza e tipologie permessi
3. Sicurezza e stato parcheggi
4. Zona C

IMPATTO SU TRAFFICO, AMBIENTE E QUALITÀ DELL'ARIA

Stalli nelle aree centrali con più affluenza turistica:

Gli stalli in prossimità delle attrazioni principali come il Vaticano e il Colosseo sono quelli che creano più disagi alla mobilità cittadina per i seguenti motivi:

- Disponibilità molto limitata a causa dell'eccessiva richiesta
- La prenotazione dell'orario deve essere compatibile con l'orario della prenotazione all'attrazione
- Per prenotare uno stallone è necessario inserire il numero di targa del veicolo che in alcuni casi si sa solo pochi giorni prima del tour, quando la disponibilità al Colosseo è spesso limitata o esaurita.
- Molto spesso i bus optano per lo scarico/carico gruppi nelle aree immediatamente più vicine, questo comporta ritardi ai tour (anche dovuto alla distanza maggiore da percorrere a piedi), quindi la possibilità di perdere lo slot per la visita e un incremento delle congestioni dovuto al fatto che i bus sono costretti ad effettuare percorsi più lunghi per raggiungere un parcheggio disponibile.

Potenziali soluzioni suggerite:

1. Aggiunta di stalli per il carico/scarico specialmente nelle aree centrali dove nelle ore di punta non sono mai sufficienti. (Si segnalano stalli critici: Zanardelli, Petroselli, Washington, Mura, Santa Maria Maggiore, Villaggio Olimpico e Partigiani) – **Vedi Allegato**
2. Libero parcheggio e transito gratuito in zona A per incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici per muoversi nelle zone B e C.
3. Eliminazione fasce orarie Colosseo e Vaticano;
4. Consentire il parcheggio a largo Cardinal Micara anche per i bus che scaricano ai musei vaticani visto che attualmente è poco utilizzato e il parcheggio dell'olimpico è troppo distante;
5. Consentire il parcheggio a lungotevere della Marina solo ai bus che hanno acquistato uno dei permessi B (dopo aver scaricato a Zanardelli è il parcheggio più ovvio e più vicino dove fermarsi);
6. Consentire il parcheggio all'Olimpico anche ai bus che acquistano i permessi A e B e non solo B1 (anche questo parcheggio è poco utilizzato);
7. Aumentare gli stalli di parcheggio in zona Flaminio;
8. Abolire l'obbligo di fare lo scontrino al parcometro agli stalli di Zanardelli in quanto si impiega più tempo ad emettere il ticket che ad effettuare lo scarico/carico gruppo;
9. Più cooperazione tra Roma Mobilità e attrazioni per facilitare l'ottenimento di permessi in base agli orari delle visite;
10. Triplicare i parcheggi di viale Giulio Cesare e trasformarli in lunga sosta, attualmente sono stalli di scarico/carico gruppo ma sono lontani dalla zona Vaticano;
11. Creazione di uno stallone carico/scarico per sala Nervi, in alternativa occorre individuare urgentemente ulteriori stalli di scarico/carico contingentati in zona Vaticano (piazza Risorgimento, via di porta cavalleggeri, piazza Adriana) in quanto il Terminal Gianicolo è insufficiente.

Procedure Online, assistenza e tipologie permessi

La maggior parte dei vettori stranieri acquista i permessi ai check point visto che manca sul sito di Roma mobilità una procedura specifica per vettori non Italiani. Inoltre le tipologie di permessi sono troppe e alcuni documenti richiesti risultano difficili da reperire per un vettore straniero e i moduli da compilare sono tutti in Italiano.

Questo causa file al Check Point, quindi ritardi all'itinerario e la possibilità di perdere eventuali visite prenotate ad attrazioni o tour guidati, oltre ovviamente alla disponibilità limitata degli stalli più vicini alle maggiori attrazioni turistiche.

Ci é stato riportato da molti membri che é spesso difficile riuscire ad ottenere assistenza da parte del call center di Roma mobilità. Le comunicazioni via mail sembrano funzionare meglio ma con tempi di risposta lunghi e con risposte non sempre soddisfacenti;

Potenziali soluzioni suggerite:

1. Risultano troppe tipologie di permessi. Sarebbe opportuna una semplificazione sia per operatori stranieri che italiani;
2. Aggiunta di procedure specifiche per vettori stranieri;
3. Reintroduzione dei permessi in abbonamento.
4. Migliorare assistenza clienti (rivedere training personale call center, automatizzare alcune procedure tramite il portale online, assistenza online via chat etc...)

Sicurezza e stato parcheggi

Molti membri ci riportano della mancanza di sicurezza in alcune aree parcheggio bus turistici, in quanto furti e danni ai veicoli sono frequenti.

Inoltre, visto che le aree parcheggio vengono usate spesso dagli autisti anche per effettuare il loro riposo obbligatorio, ci viene spesso segnalata la mancanza di servizi come bagni, acqua, caffè ecc...

Questo crea una cattiva immagine dell'organizzazione della città, specialmente per vettori esteri, oltre a concentrare il volume di veicoli in quei parcheggi considerati più sicuri di altri.

Potenziali soluzioni suggerite:

1. Incrementare la presenza di vigilanza nei parcheggi per aumentare la sicurezza e anche per controllarne l'uso abusivo di veicoli non autorizzati;
2. Più vigilanza e severità per chi scarica rifiuti nei parcheggi abusivamente;
3. Rendere realmente fruibili tutti gli stalli posizionati vicini a piante e rami bassi attualmente molto pericolosi (come ad esempio navicella e viale terme di caracalla);

Zona C

La limitata disponibilità e i requisiti minimi per l'ottenimento dei permessi anche solo per carico/scarico nella zona C sembra aver incentivato l'utilizzo di auto e minivan privati per il trasporto di persone e bagagli, incrementando le congestioni del traffico oltre al tasso di inquinamento nell'aria.

Esempio: 50 persone che viaggiano in un bus euro 5 inquina molto meno dello stesso numero di persone che si sposta con mezzi alternativi come illustrato in un nostro recente rapporto consultabile a [questo link](#).

Potenziali soluzioni suggerite:

1. Introduzione di una forte scontistica su bus elettrici o ibridi e nessuna restrizione di accesso per l'ingresso in area C, così come previsto dall'articolo 7 del CDS, al comma 9-bis - "Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida";
2. Dare la possibilità di accedere alla zona C per carico e scarico passeggeri, senza contingenza e rimanendo il limite massimo di fermata di 15 minuti;
3. Consentire passaggio, anche senza sosta, in area C. Questo ridurrebbe il traffico sul lungotevere che sembra essere incrementato di molto dall'introduzione del piano bus. Un'altra soluzione sarebbe aumentare la deroga almeno a 100 bus giornalieri o consentire l'attraversamento delle principali arterie della ZTL C (Via Nazionale, P.zza Venezia, Corso Vittorio Emanuele);
4. Snellire in generale le procedure di rilascio del permesso C;
5. Consentire la svolta a "U" per chi dal terminal Gianicolo vorrebbe uscire velocemente da Roma per v. Gregorio VII consentendo la svolta da via del Gianicolo per galleria principe amedeo Savoia Aosta;