



European tourism association

## Roma: Piano di accesso 2019 alla ZTL zona A, B, C per autobus da turismo

ETOA è un' associazione di categoria paneuropea fondata nel 1989. I suoi oltre 1100 membri includono fornitori di servizi romani nonché operatori turistici che vendono l'Italia in tutto il mondo. Il suo scopo è promuovere un ambiente imprenditoriale che riconosca e supporti gli interessi di cittadini, visitatori e operatori per dare al turismo in Europa un importante ruolo economico e sociale a lungo termine. Vantiamo esperienza nella collaborazione con le principali destinazioni europee, incluse Barcellona e Parigi, per affrontare sfide operative e sviluppare strategie di gestione della capacità turistica.

Il comune di Roma propone di introdurre un piano la cui attuazione, *inter alia*, restringerà l'accesso di bus turistici privati alla zona C, il centro storico frequentato dai turisti, e aumenterà significativamente la complessità operativa all'interno del grande raccordo anulare (GRA).<sup>1</sup> La zona C è tra l'altro sede di molti hotel, ristoranti e altri servizi rivolti ai turisti.

ETOA raccomanda che i piani vengano sospesi fino a quando (a) sia fornita una sufficiente dimostrazione di vantaggi che superino gli svantaggi che l'introduzione di questi piani potrebbe causare; o (b) sia sviluppata una soluzione più efficace con benefici a lungo termine dimostrabili, a livello ambientale e non solo, per tutte le parti interessate. Prevediamo che il piano attuale avrà impatti negativi nei seguenti ambiti:

- Qualità dell'aria e dell'ambiente
- Popolazione residente
- Congestione del traffico
- Sistema del trasporto pubblico
- Economia turistica e imprese ricettive
- Concorrenza

Anche qualora il piano fosse inizialmente attuato e in seguito rivisto, il danno economico causato nell'interim sarebbe difficile da sanare. È probabile che il piano trovi una rilevante opposizione a livello locale e ulteriori ricorsi legali, proprio in un momento di scarsità di risorse pubbliche.

Gestire il flusso di traffico e persone è una delle più importanti sfide strategiche che si trovano ad affrontare le autorità locali delle principali destinazioni europee. Le necessità di investimenti in infrastrutture, i cui benefici saranno tangibili in un arco di 20-30 anni, devono confrontarsi con esigenze quotidiane urgenti.

Le principali città europee hanno bisogno di un sostegno strategico a livello UE e nazionale, nonché di una pianificazione a lungo termine e regolamenti locali ben concepiti, in modo che possano rimanere luoghi attraenti per vivere e lavorare e come destinazione turistica. In caso contrario, è certo che i benefici derivati dall'economia turistica diminuiranno. Tale perdita può non essere recuperabile e avrà un impatto negativo sull'occupazione.

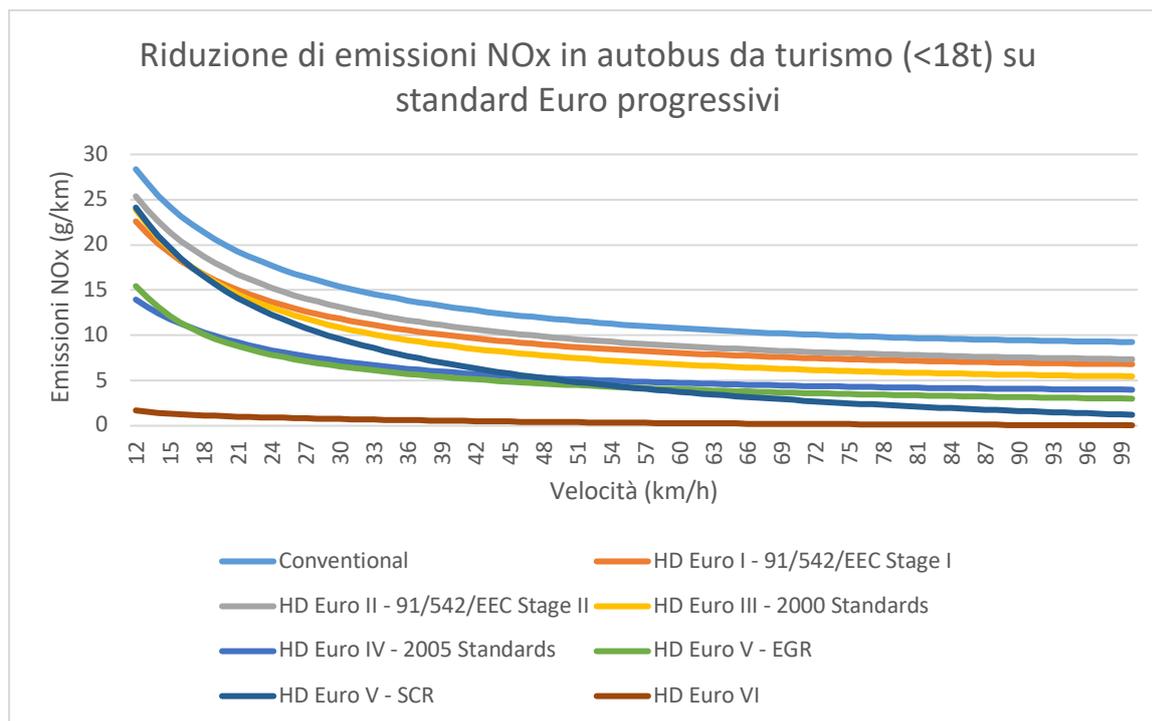
I visitatori non sono soltanto turisti, e costituiscono a loro volta solo una parte della popolazione complessiva che dipende dalla mobilità urbana. I programmi di investimento nel sistema del

---

<sup>1</sup> Protocollo RC n. 32393/2017 Deliberazione n. 55, e seguenti.

trasporto pubblico possono faticare a soddisfare la richiesta derivante da una crescita sia della popolazione che dei turisti, e sono soggetti a un'estrema incertezza di bilancio. Per esempio, una nuova linea metropolitana di Amsterdam sulla direttrice Nord-Sud di 9,2 km ultimata nel 2018 ha richiesto 15 anni per la realizzazione ad un costo di 3,1 miliardi di euro, 4,5 volte maggiore alla stima iniziale di 681 milioni di euro.

**Qualità dell'aria e ambiente:** Questi saranno influenzati negativamente a causa delle restrizioni proposte all'accesso dei veicoli a basse emissioni (classificati Euro V o VI, in seguito 5 o 6) e una congestione crescente a causa dell'aumento del totale dei veicoli, in quanto si ricorrerà più al trasporto privato in alternativa ad autobus turistici. Il grafico qui sotto indica le emissioni di gas NOx.<sup>2</sup> L'Euro rating degli autobus da turismo privati è, con poche eccezioni, 5 o 6. A Marzo 2017 (i dati più recenti esaminati da ETOA) l'età media dei 2.082 autobus ATAC (inclusi tram, filobus, autobus e autobus elettrici) è di 10,4 anni. 1.490 di questi sono diesel. Il limite di vita utile dello standard del settore è 12 anni; a tale data, oltre la metà della flotta ATAC ne aveva di più. Sebbene siano stati apportati dei miglioramenti (ad es. la flotta elettrica è aumentata da uno a 30-40) "l'età Euro" media della flotta è ritenuta essere all'incirca Euro 4, con alcuni veicoli ancora Euro 3, le cui emissioni sono 10 volte superiori a quelle Euro 6. E sebbene siano stati commissionati nuovi veicoli, i costi di adeguamento dell'intera flotta sono molto elevati. Ad esempio, Londra spenderà 100 milioni di euro (86,1 milioni di sterline) per l'adeguamento di 5.000 autobus pubblici allo standard Euro 6, da completare entro settembre 2020. Nel frattempo, per Roma sarebbe logico promuovere, anziché scoraggiare, l'uso di flotte di autobus da turismo privati a basse emissioni se la qualità dell'aria è di primaria importanza.



**Popolazione:** La restrizione renderà i servizi di fornitura di trasporto privato più cari per la cittadinanza, forse addirittura proibitivi per le imprese più piccole non in grado di far fronte ai notevoli investimenti iniziali. Questo inciderà tra l'altro sui servizi di scuolabus gestiti da privati.

**Traffico:** Gli autobus da turismo privati rappresentano un uso efficiente dello spazio stradale: circa 50 persone possono essere trasportate usando un veicolo che occupa lo spazio equivalente a circa tre automobili. Il bisogno di trasportare il bagaglio di un gruppo numeroso verso e dagli hotel in zona

<sup>2</sup> Fonte: Low Carbon Vehicle Partnership, <https://www.lowcvp.org.uk/>

C'è soddisfatto al meglio dall'uso di autobus da turismo privati; le alternative occuperebbero un maggiore spazio stradale (ad es. 15-17 taxi con trasporto bagagli). Il settore privato ha un forte incentivo a riempire i veicoli; i mezzi pubblici spesso circolano con un carico basso eccetto nelle ore di punta.

**Sistema del trasporto pubblico:** È chiaro che un maggiore investimento nelle infrastrutture del trasporto pubblico di Roma nel corso degli ultimi 10-20 anni sarebbe stato auspicabile. Mentre il centro di Roma è relativamente ben servito, non è pensabile che un gruppo tra le 30 e 50 persone salga su un autobus pubblico, a meno che non sia quasi vuoto. Fuori dal centro della città la rete della metropolitana e dei tram è molto limitata.

**Economia turistica e imprese ricettive:** I fornitori di servizi all'interno della zona, inclusi hotel e ristoranti, perderanno clienti. Il rischio è che tali opportunità per Roma non saranno solo trasferite verso zone più periferiche, ma si ridurranno in termini assoluti. I piani avranno un impatto su importanti attività MICE (meetings, incentives, conventions and events - convegni, incentivi, congressi ed eventi) così come viaggi di gruppo; tutti contribuiscono alle imposte municipali. Molti operatori ritengono che non vi siano alternative praticabili al trasporto con autobus da turismo privati.<sup>3</sup>

**Concorrenza:** Il sistema di carnet proposto e l'aumento delle tariffe possono richiedere un significativo investimento iniziale che favorisce le grandi società con un flusso di cassa maggiore e una maggiore capacità di recuperare i costi relativi tramite il volume delle prenotazioni per servizi all'interno delle zone ristrette. Esso fornirà inoltre ai grandi operatori di autobus da turismo situati altrove nell'UE l'opportunità di entrare nel mercato per offrire tali servizi. L'aumento della concorrenza può essere un bene; ma può anche incidere negativamente sui fornitori locali di servizi.

**Importanti cambiamenti al sistema di gestione del traffico:** Il lavoro di preparazione di norma comprenderà accurate misurazioni ed analisi dello status quo, con descrizione dei problemi da affrontare e gamma di soluzioni considerate; una attenta ed ampia consultazione; valutazioni dell'impatto, relative ricerche e possibili opzioni di accesso, parcheggio, priorità, ecc. Indicazioni sulle migliori pratiche sono state sviluppate congiuntamente da IRU e Busworld.<sup>4</sup>

**Considerazioni di carattere operativo:** Vi sono specifici problemi pratici che derivano dai piani proposti:

- Attuazione e funzionamento del nuovo regime: vi è un aumento considerevole della complessità, ad es. 10 autorizzazioni invece di una, e quote rigide; ci sono evidenti problematiche relative al funzionamento.
- Queste problematiche includono l'idoneità e la procedura di richiesta delle autorizzazioni; la disponibilità totale e loro durata; gli inevitabili prolungamenti accidentali della permanenza; e le correlazioni tra le varie autorizzazioni.
- Accesso alle attrazioni in Zona B, inclusi il Vaticano e il Colosseo, in relazione a punti di discesa e risalita, inclusi la loro riconfigurazione e un nuovo sistema di autorizzazioni.
- Confusione. Dalla discussione con gli operatori sembra che i seguenti tre documenti, presenti nel sito web di Roma Mobilità forniscano interpretazioni divergenti riguardo, ad esempio, ubicazione dei punti di discesa e risalita: DGC istituzione ZTL n. 262; Delibera 55 del 2018; DD 643 del 3.8.2018.<sup>5</sup> Vi è inoltre diffusa incertezza circa l'ubicazione, la capacità e i

<sup>3</sup> V. ETOA Impact Survey - Proposed Coach Regulation in Rome, ETOA AISBL, October 2018 (valutazione di impatto - Regolamento proposto per autobus da turismo a Roma, ETOA AISBL, ottobre 2018)

<sup>4</sup> V. <https://www.iru.org/> e <https://www.busworld.org/> e [http://www.busandcoach.travel/en/best\\_practices/for\\_policy\\_makers/infrastructure.htm](http://www.busandcoach.travel/en/best_practices/for_policy_makers/infrastructure.htm)

<sup>5</sup> Fonte: <https://romamobilita.it/it/servizi/nuovo-piano-bus-turistici>

costi dei nuovi parcheggi per bus da turismo nella Zona A e B. Ciò comporta problemi pratici e di costi.

- Possibilità di abusi e di inadempienza accidentale, e difficoltà di applicazione.

**Opzioni di trasporto alternative:** Al fine di avere alternative al trasporto con autobus da turismo, inclusi taxi privati, minibus e trasporto pubblico, per trasportare passeggeri che desiderano visitare la Zona C, devono essere superate molteplici sfide:

- Per il trasporto pubblico: biglietteria, inclusi punti e metodi di vendita, e informazioni nelle lingue dei turisti; attenzione al cliente in senso più generale.
- Accesso a nodi del trasporto pubblico a partire da hotel ubicati in luoghi non centrali.
- Trasporto bagagli verso e dagli hotel in Zona C.
- Mantenimento della mobilità nel caso di azioni sindacali che interessino la fornitura del settore pubblico.
- Accessibilità, specialmente per gruppi di turisti più giovani o anziani, e per coloro i quali camminare per lunghe distanze o salire e scendere gradini è difficoltoso o impossibile.
- Sicurezza. Gli operatori hanno il dovere di assistere i loro clienti, e devono gestire il rischio in modo appropriato. Viaggiare in gruppo su autobus e metropolitane di Roma potrebbe presentare problemi notevoli a tale riguardo.