



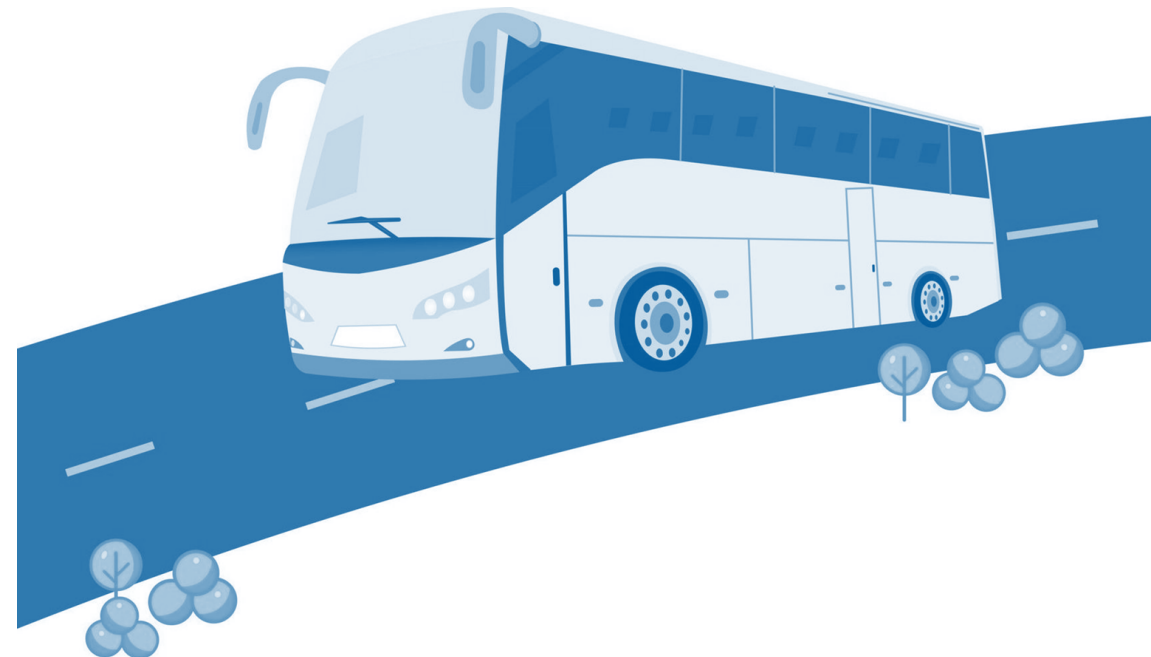
Bus Turistici e ZTL: una convivenza possibile (?)

Milano, 10 febbraio 2025

Relazione: Nicoletta Romagnuolo

Indice

- Flussi turistici e modalità di trasporto
- Trasporto con autobus: i numeri e l'ambiente
- Tariffe ZTL Bus
 - criteri applicati dai comuni
 - introiti tariffari dei comuni e impatto su imprese e viaggiatori
- Aspetti critici e proposte



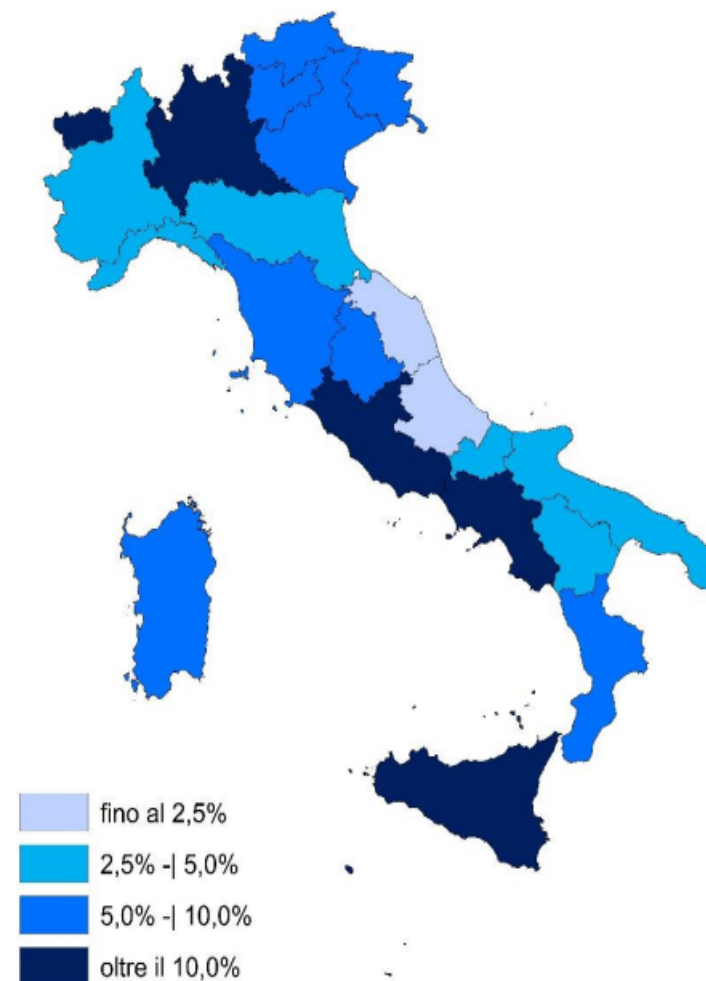
FLUSSI TURISTICI E MODALITA' DI TRASPORTO

STIME TURISMO ITALIA 2023

—> oltre 134 milioni di arrivi e 451 milioni di presenze in ITALIA

PERIODO 2019 - 2023 —> arrivi in aumento per circa 3 milioni di unità (+2,3%) e presenze turistiche per 14,5 milioni (+3,3%)

Dopo il periodo pandemico (2020-2022), la **componente estera** della clientela è tornata a prevalere su quella domestica: nel 2023 il **52,4%** delle presenze turistiche sono riferite a clienti non residenti in Italia

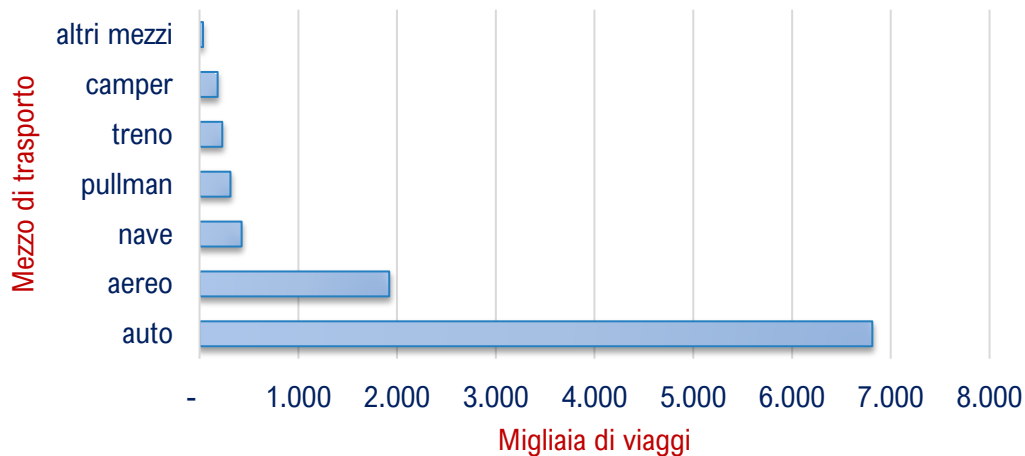


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi, e Ministero degli Interni, Alloggiati web. (a) dati provvisori.

Dati ISTAT – Ministero Turismo (giugno 2024)

RIPARTIZIONE FLUSSI TURISTICI PER MODALITÀ DI TRASPORTO

VIAGGI VACANZE VS ESTERO (modalità di trasporto)



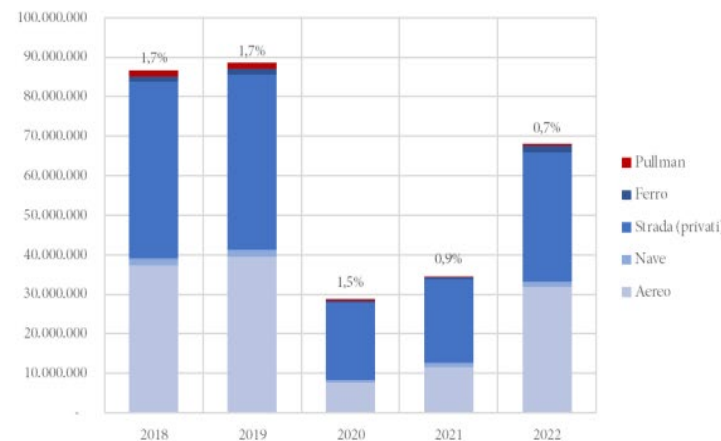
Auto e aereo sono le modalità di trasporto più utilizzate nei viaggi per vacanze degli italiani, per destinazioni sia estere che nazionali

Tra gli altri mezzi di trasporto terrestre l'autobus è quello più utilizzato per gli spostamenti verso l'estero, anche rispetto al treno: il bus (turistico o di linea) è utilizzato per il 3,2% dei viaggi vs il 2,3% del treno

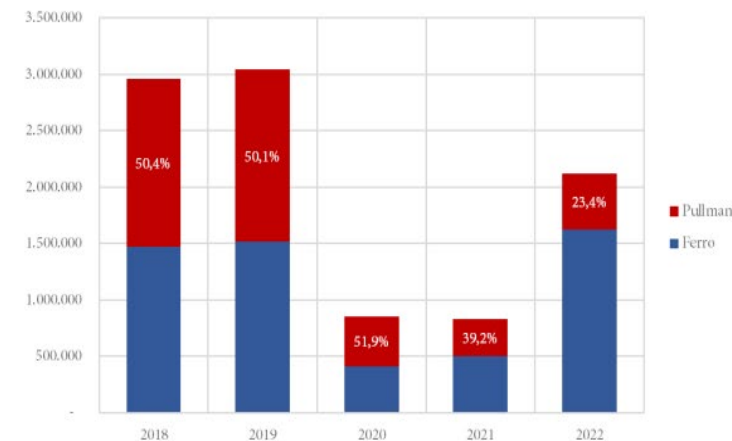
Anche per gli ingressi dall'estero resta assolutamente prevalente l'utilizzo di aereo e auto

Nel trasporto collettivo terrestre gli ingressi in autobus sono comparabili con quelli del trasporto ferroviario (circa 1,5 mln di ingressi/anno ciascuno)

Modo di ingresso di turisti stranieri (solo passeggeri) in Italia



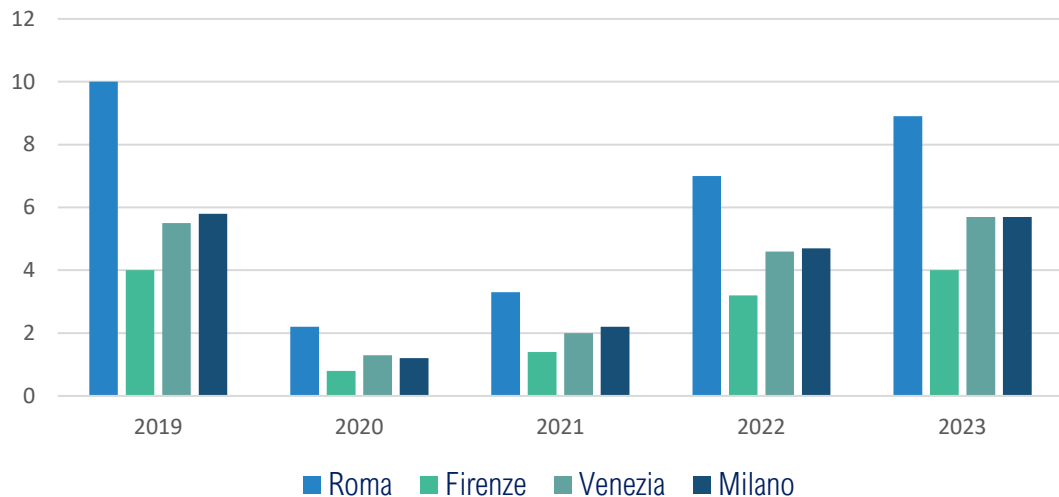
Modo di ingresso di turisti stranieri (solo TP terrestre) in Italia



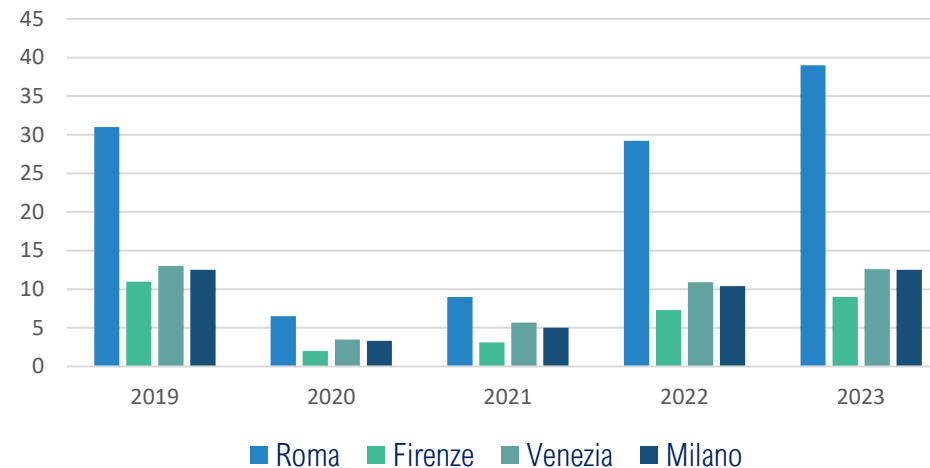
Fonte: Verso una strategia nazionale per il trasporto con autobus e turismo (Beria 2024)

TURISMO NELLE PRINCIPALI CITTA' ITALIANE ROMA, VENEZIA, MILANO, FIRENZE

ARRIVI DI TURISTI (2019-2023)



PRESENZE DI TURISTI (2019-2023)



Nel 2023 **Roma** è stata la città più visitata con **8,9 mln di arrivi e 37,3 mln di presenze** pari a circa l'8,3% del totale nazionale (in aumento di 6,3 mln rispetto al 2019, + 20,3%). Seguono **Venezia** (5,7 mln di arrivi 12,6 mln di presenze) e **Milano** (circa 5,7 mln di arrivi e 12,5 mln di presenze) e, poi, **Firenze** (4 mln di arrivi e oltre 8,9 mln di presenze).

TRASPORTO CON AUTOBUS: I NUMERI E L'AMBIENTE

TRASPORTO COMMERCIALE: NUMERI DEL SETTORE

Il settore del trasporto commerciale di passeggeri con autobus è composto da quasi **5mila imprese** con circa **30.800 autobus** e **35mila addetti**; negli anni precedenti la pandemia da covid il settore con **1,5 mld di km percorsi all'anno** realizzava **2,95 mld di euro di fatturato annuo**.

NOLEGGIO CON CONDUCENTE

- 28.073 autobus (compresi 5.000 scuolabus) di cui 27.418 a gasolio e 655 con alimentazione alternativa
- circa 30.000 addetti (CCNL NACC e attività correlate)

LINEE COMMERCIALI

- 2.732 autobus (compresi 88 open bus) di cui 2.583 a gasolio e 149 con alimentazione alternativa
- oltre 5.000 addetti (CCNL Autoferrotranvieri)

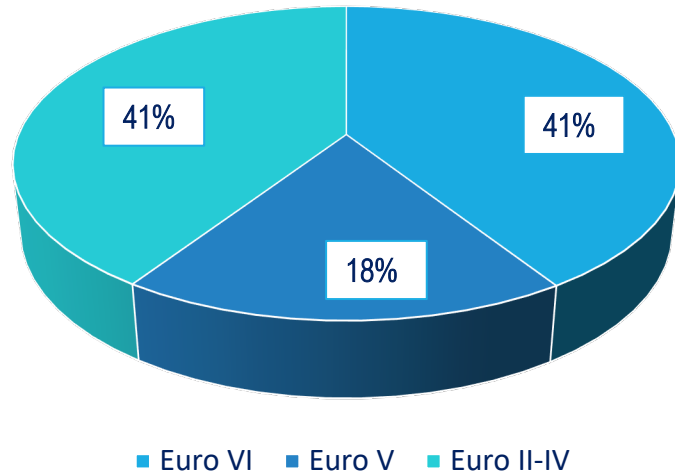
ante covid

- 2,2 mld di euro di fatturato annuo
- 1,2 mld di km annui

- 750mln € di fatturato annuo (livello ante-covid)
- 300 mln di km annui percorsi

PARCO AUTOBUS TRASPORTO COMMERCIALE

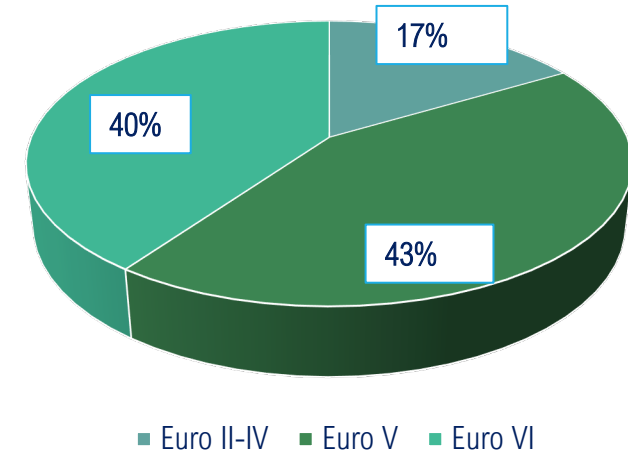
AUTOBUS NOLEGGIO CON CONDUCENTE (gasolio)



Il parco autobus delle imprese che svolgono **servizi di noleggio con conducente** è composto da **n. 28.073** mezzi (inclusi scuolabus), di cui 27.418 a gasolio. I mezzi a gasolio appartengono per il **59%** alle **classi ambientali euro V-VI (+5% rispetto al 2022)**.

Sono 655 i mezzi con altre alimentazioni.

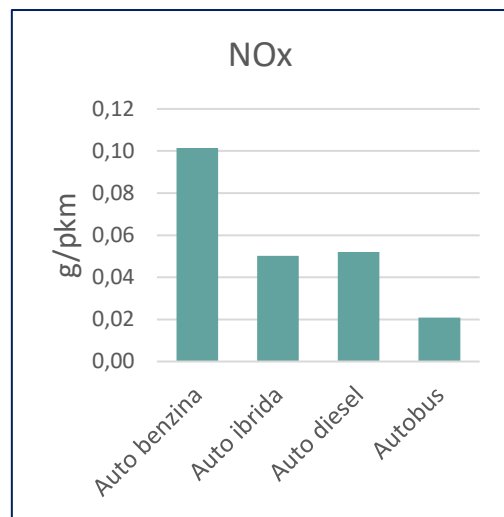
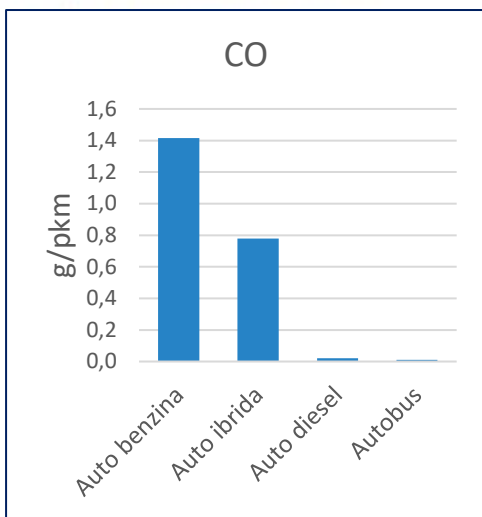
AUTOBUS LINEE COMMERCIALI (gasolio)



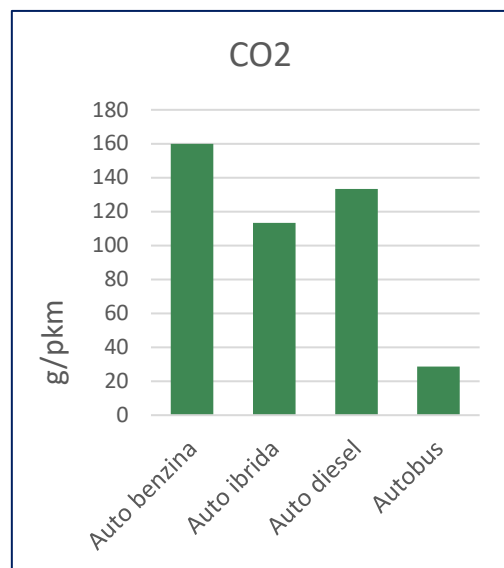
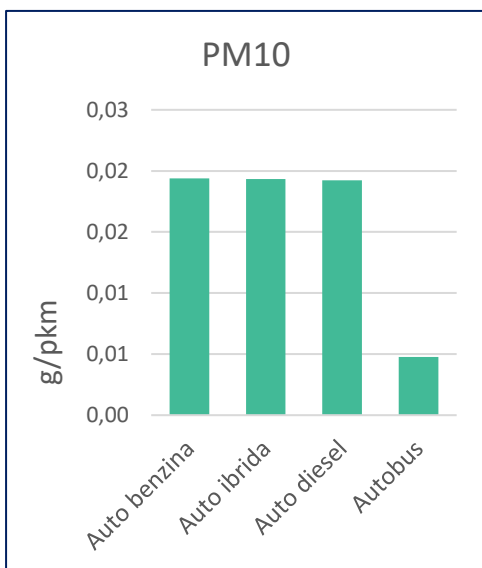
Il parco autobus delle imprese che svolgono **servizi di linea NON-OSP** è composto da **n. 2.732** autobus di cui 2.583 con alimentazione a gasolio appartenenti per l'**83%** alle **classi ambientali euro V-VI (+8% rispetto alla precedente rilevazione del 2022)**.

Sono 149 i mezzi con altre alimentazioni

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE



Considerati i coefficienti medi di riempimento dei mezzi, il bus è un mezzo di trasporto con più basse emissioni per km/passeggero



Considerando tutte le emissioni climalteranti da fonte antropica (industria, produzione di energia, trasporti, ecc.) il segmento autobus (compreso il TPL), nella sua totalità di tipologie, contribuisce solo per lo 0,7% delle emissioni totali di gas climalteranti

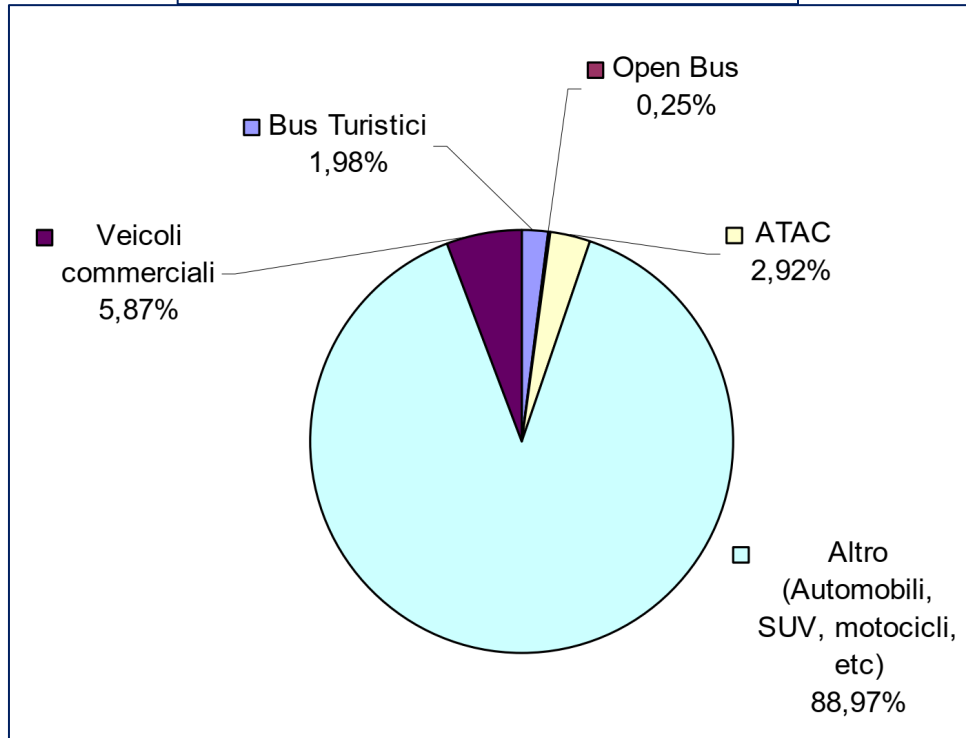
Fonte: Politecnico di Milano, 2022

Fonte: elaborazioni ANAV su dati ISPRA

Nota: valori riferiti alle emissioni in campo urbano, ma rapporti analoghi si hanno anche in cicli diversi

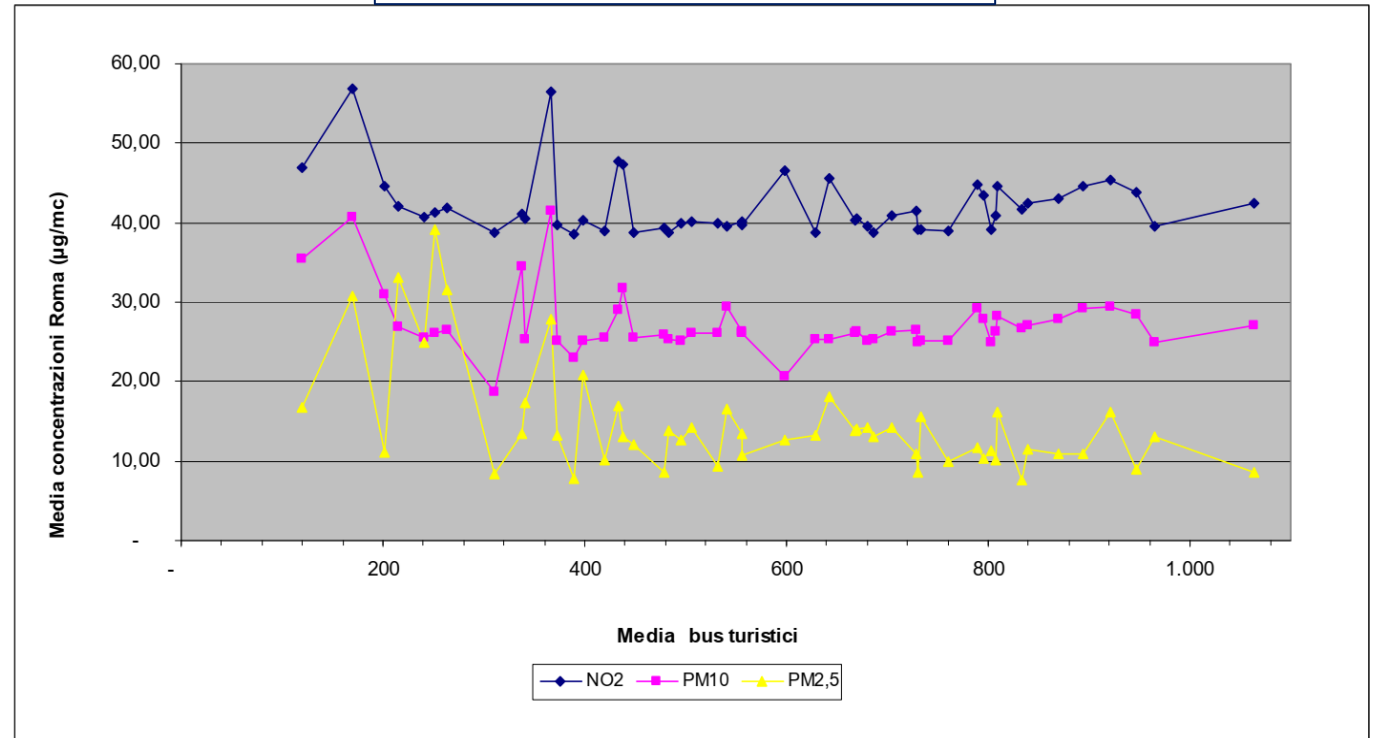
IL CASO DI STUDIO DELLA EX ZTL1 DI ROMA

Confronto dei valori percentuali di produzione chilometrica annua all'interno



Fonte: CTL Roma, «Studio sugli autobus turistici»,2017

Confronto livelli emissione in relazione agli ingressi autobus



Fonte: CTL Roma, «Studio sugli autobus turistici»,2017

Autorevoli studi hanno dimostrato la marginalità della produzione km nella ex ztl1 di Roma rispetto alle auto private (zona centrale dove peraltro al concentrazione di bus turistici è maggiore rispetto alle altre zone).

Inoltre, l'andamento degli inquinanti è **indipendente dai livelli di ingressi di autobus in città.**

L'OCCUPAZIONE DEL SUOLO

Un'auto di dimensioni medie richiede un'area di parcheggio di circa 12m² (5m * 2,3m), mentre un autobus richiede un'area di circa 34m² (13,5m * 2,55m) equivalente a circa tre auto. **Un autobus trasporta in media dai 50 ai 100 pax**, mentre il coefficiente medio di riempimento di un'auto è di 1,2 pax.



PER TRASPORTARE I 50/100 PAX CHE SI TROVANO SU UN AUTOBUS OCCORREREBBERO DALLE 40 ALLE 80 AUTO.

Con riferimento alla ex ZTL 1 di Roma, lo spazio occupato da bus turistici è sensibilmente inferiore a quello delle auto private, sia termini assoluti che di incidenza del singolo passeggero trasportato.

Spazio di sosta dei veicoli privati e degli autobus turistici nell'ora di punta nella ZTL1 autobus

| Spazio di sosta orario | ZTL1 |
|--|---------|
| Veicoli privati (m ²) | 190.000 |
| Passeggeri dei veicoli privati (p) | 36.416 |
| Spazio di sosta per passeggero (m ² /p) | 5,2 |
| Autobus turistici (m ²) | 7.170 |
| Passeggeri degli autobus turistici (p) | 12.000 |
| Spazio di sosta per passeggero (m ² /p) | 0,6 |
| Totale spazio di sosta (m ²) | 197.170 |
| Spazio di sosta autobus turistici sul totale (%) | 3,6 |


Fonte: CTL Roma, «Studio sugli autobus turistici», 2017

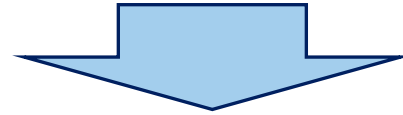
TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI

TARIFFAZIONE ZTL BUS: DISCIPLINA



art. 7, comma 9 del
Codice della Strada

Istituzione con **delibera di Giunta Comunale** che tenga conto degli effetti del traffico su sicurezza della circolazione, salute, ordine pubblico, patrimonio ambientale e culturale e territorio  in caso di **urgenza** consentita **ordinanza del sindaco** (anche di modifica/integrazione della delibera di Giunta)



«I comuni possono subordinare l'**ingresso o la circolazione** dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al **pagamento di una somma**»

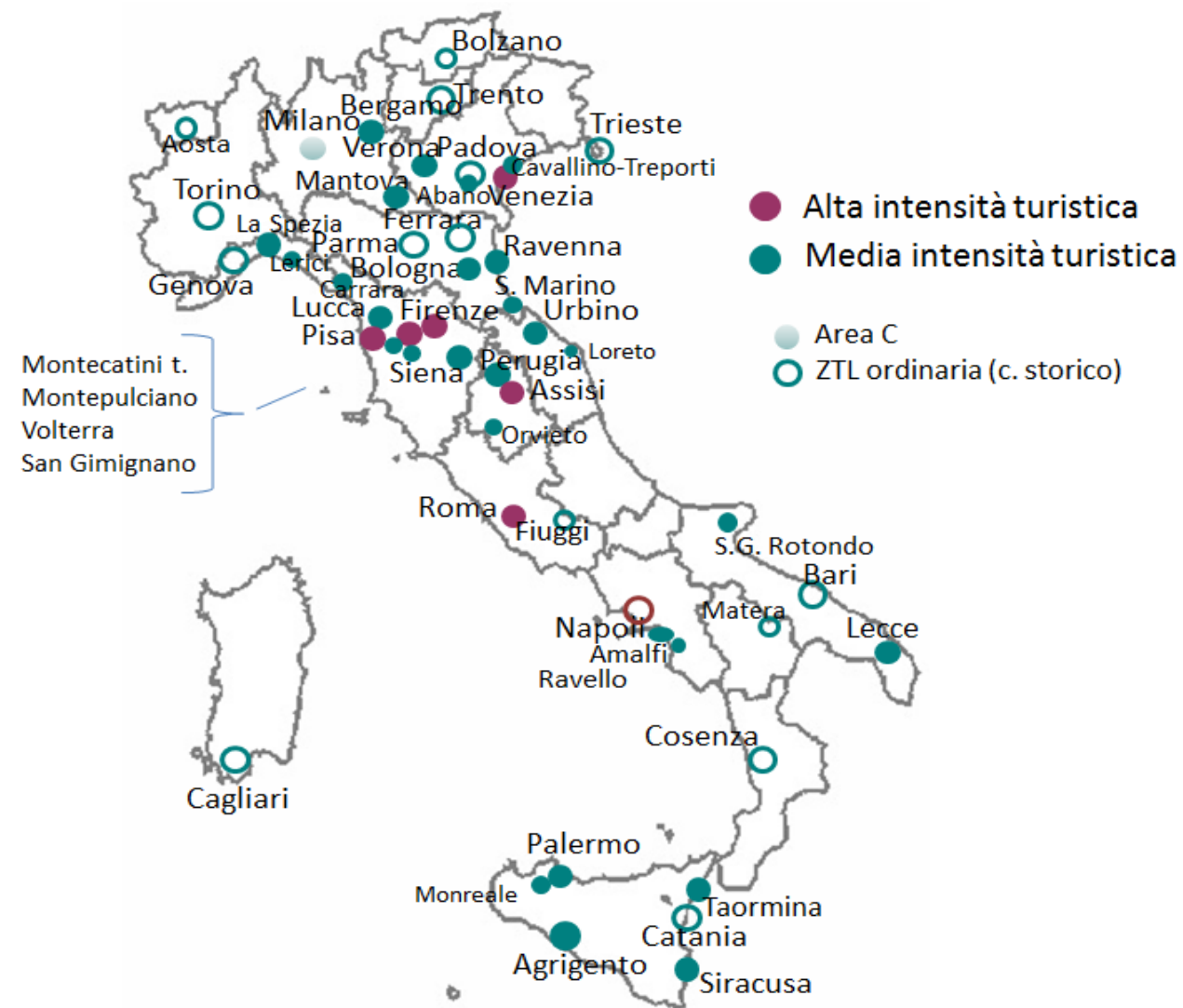
Nessun vincolo di destinazione del gettito!

Manca ancora il **decreto** MIT che dovrà individuare tipologie dei comuni che possono applicare la tariffa, le modalità di relativa riscossione, le categorie dei veicoli esentati, nonché i **massimali tariffari sulla base delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi**.

TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI

Tariffazione degli accessi/sosta nelle ZTL diffusa su **tutto il territorio nazionale** e applicata dai comuni agli autobus che svolgono servizi di trasporto commerciale non soggetti ad obblighi di servizio pubblico (NON-OSP):

- ❖ sia autobus turistici → **SEMPRE**
- ❖ sia autobus che svolgono servizi di linea NON-OSP (trasporto pubblico regionale ed interregionale, anche di competenza statale e internazionale) soprattutto nelle città di maggior richiamo turistico (con i prelievi più onerosi!)



TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI

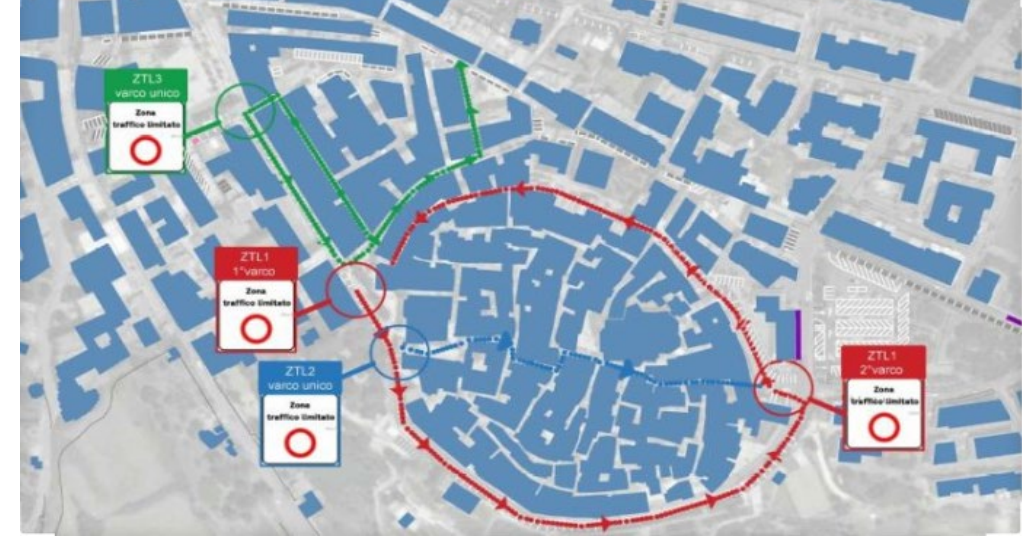
Il pagamento della tariffa consente di norma l'accesso/circolazione in ZTL e la sola sosta breve per salita/discesa passeggeri, in alcuni casi con indirizzamento obbligatorio del bus verso aree dedicate per la sosta lunga

- in alcuni casi, oltre all'accesso/circolazione del bus, è consentita anche la **sosta lunga in ZTL** → es. a Roma dove la ZTL copre quasi per intero il territorio comunale
- in altri casi i comuni **vietano del tutto l'accesso del bus alla ZTL**, destinando aree esterne alla sosta lunga dei bus → possibili deroghe solo per disabili o per raggiungere (secondo percorsi predefiniti) siti di interesse o strutture ricettive



Schemi tariffari estremamente eterogenei e articolati

- bus turistico o in servizio di linea
- tipo di alimentazione e/o classe ambientale
(Roma, Firenze, Venezia, Cavallino Treporti, Ravello, ecc.)
- lunghezza/numero di posti dell'autobus (Amalfi, Greccio, Lecce, Montepulciano, Siracusa, Urbino, ecc.)
- periodo di alta/bassa stagione (Assisi, Lucca, Pisa, Pompei, S. Gimignano, Siena, Sirmione, Verona, ecc.)
- acquisto online o presso check-point (Alberobello, Verona, Cavallino Treporti, Mantova, S. Gimignano, Siena)
- giornaliero/plurigiornaliero (Assisi, La Spezia, Montecatini Terme, Pompei, Siena, ecc.)
- a tempo nell'arco della giornata (Amalfi, Sorrento, Taormina, Venezia)

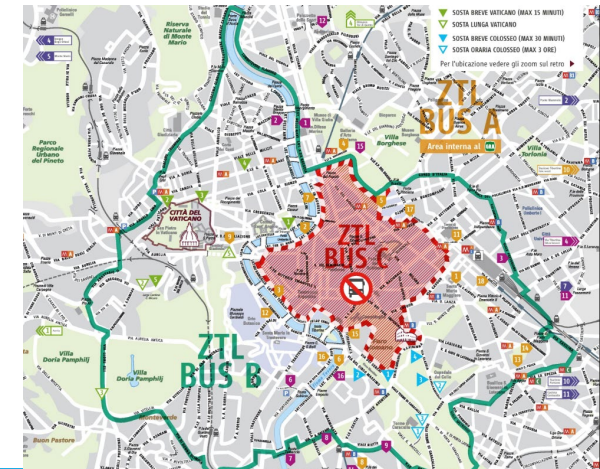


[LINK DOCUMENTO ANAV ELENCO
TICKET BUS](#)

TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI - ROMA

- ❖ ROMA → La ZTL Bus copre quasi per intero il territorio comunale ed è suddivisa in tre aree (A, B e C) con regolamentazione dell'accesso/sosta e tariffe diverse
- **ZTL Bus C (centro storico):** accesso per bus di linea autorizzati e bus in uso a scuole primarie per gite scolastiche (max 30 permessi giornalieri) e ad alberghi con sede nella stessa ZTL C con almeno 40 stanze (max di 30 permessi giornalieri)
 - **ZTL Bus B (anello intermedio, comprende zona Vaticano e Colosseo):** previsti diversi tipi di permesso, rilasciati in numero contingentato e validi per mezze giornate, consentono la circolazione anche nella più esterna area A e la sosta presso aree dedicate e/o la salita/discesa dei passeggeri in punti diversi dell'area B
 - **ZTL Bus A (anello esterno):** due tipologie di permesso, consentono la circolazione e la sosta solo in tale area

**Tariffazione prevista per i bus sia turistici che di linea commerciale
(inclusi open bus)**





Esempio tariffe Bus turistici

- permessi giornalieri e a carnet validi per un anno → tariffe variabili in base alla lunghezza del mezzo e alla modalità di acquisto (online o presso check-point)

i costi del **permesso giornaliero** variano da un minimo di **289 €** (acquisto online per bus fino a 8 mt) fino a un massimo di **720 €** (acquisto presso check-point per bus oltre 8 mt.)

per un **carnet da 300 ingressi** il costo varia tra **63.150 €** e **78.950 €** in base alla lunghezza del bus (acquisto solo online)

nessun rimborso in caso di mancato utilizzo
pagamento (150 €) per ogni operazione di cambio mezzo, targa, ragione sociale, ecc.

Tariffe periodo Giubileo per accesso ZTL B

In vigore fino 6 gennaio 2026 **le tariffe sono state triplicate** rispetto agli importi previsti dalla delib. AC n. 55/2018, a fronte di una riduzione di solo il 27% del costo dei permessi nella periferica ZTL A

Nessun aumento per bus che trasportano disabili e studenti (fino alla scuola media) in gita scolastica e per i bus di granturismo e linea commerciale

TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI - FIRENZE

❖ Firenze → ZTL Bus estesa all'intero centro abitato, attiva h 24

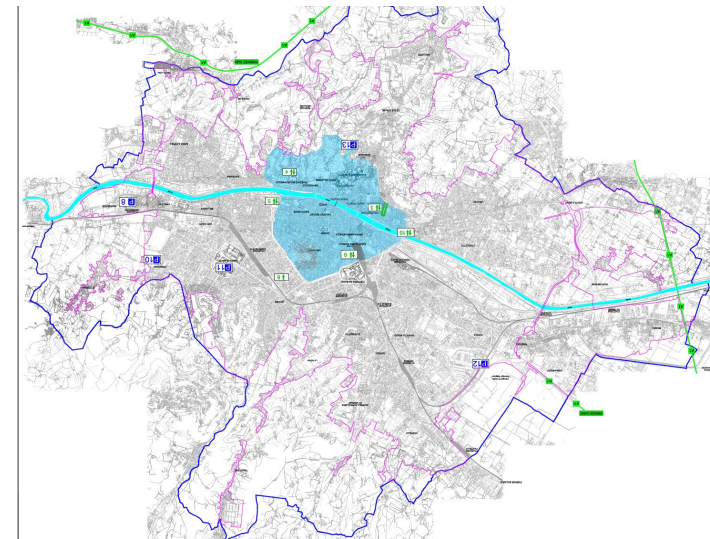
Previste **17 tipologie di permesso oneroso** per accesso/circolazione in ZTL con limitazioni diverse quanto ai percorsi, fermate per salita/discesa passeggeri in punti prefissati e diverso periodo di validità (in alcuni casi limitata ad alcune ore)

contrassegni specifici per i **bus in possesso di autorizzazione per servizi di linea** regionale, nazionale e internazionale (abbonamento annuale) o **che trasportano scolaresche** o **che effettuano transfer** da/verso aeroporto, strutture ricettive, per convegni manifestazioni

Sistema tariffario molto articolato in relazione al **tipo di permesso** e alla **lunghezza, alimentazione e classe ambientale** dell'autobus, acquisto solo online

Ad esempio, per un **bus a gasolio di classe euro VI** il costo di un permesso ordinario G varia da **235 €** (bus fino a 8 mt) a **315 €** (oltre 8 mt) per permesso giornaliero e da **57.105 €** (fino a 8 mt) a **76.545 €** (oltre 8 mt) per carnet con 300 permessi

→
Tariffe più elevate per le classi euro inferiori, fino a 760 euro per un bus di classe euro III



TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI - VENEZIA

❖ Venezia →

La ZTL Bus copre quasi per intero con il territorio comunale

Tariffe di accesso alla ZTL per bus sia turistici che di linea commerciale regionale, interregionali nazionali e internazionali

Tariffe differenziate per tipologia di permesso, destinazione (Venezia Tronchetto o Terraferma e Lido di Venezia), tipo di alimentazione e classe ambientale del bus → **permesso ordinario** e **permessi specifici** per bus che trasportano studenti in gita scolastiche, bus diretti ad alberghi della città; **pass cd. «in deroga»** con validità oraria e possibilità di effettuare una singola corsa o corse multiple per bus in servizio di linea, per collegamenti con porto, aeroporto e stazione FS e trasporto di gruppi (sportivi, partecipanti a manifestazioni, convegni, ecc.)



Chi arriva con bus turistico o di linea in determinate giornate dell'anno deve pagare anche il **contributo di accesso** alla città se non alloggia in strutture ricettive del territorio comunale

Destinazione Terraferma e Lido di Venezia To mainland and Lido di Venezia

| Tipologia pass Type of pass | Elettrico-metano electric-methane | Euro 6 | Euro 5 | Euro 4 | Euro 0-3A | Euro 0-3 |
|--|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-------------|
| Ordinario \ Standard | € 150 | € 270 | € 280 | € 340 | € 380 | € 450 |
| Minibus | € 80 | € 170 | € 180 | € 260 | € 290 | € 340 |
| Gite scolastiche \ School trips | € 60 | € 170 | € 180 | € 260 | € 290 | € 340 |
| Per alberghi* \ to hotels* | € 80 | € 160 | € 170 | € 180 | € 190 | € 200 |
| Deroga punto \ Exception, letter f) | € 100 | € 220 | € 240 | € 260 | € 280 | € 300 |
| Deroga punti \ Exception, letters e)-j) | € 50 | € 110 | € 120 | € 130 | € 140 | € 150 |
| Deroga punto \ Exception, letter j-bis | € 50 | | | | | |
| Deroga punti k) e k-quater) Exception, letters k) and k-quater) | € 0 | | | | | |

Destinazione Venezia Tronchetto To Venice Tronchetto

| Tipologia pass Type of pass | Elettrico-metano electric-methane | Euro 6 | Euro 5 | Euro 4 | Euro 0-3A | Euro 0-3 |
|--|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-------------|
| Ordinario \ Standard | € 190 | € 310 | € 320 | € 400 | € 430 | € 520 |
| Minibus | € 90 | € 180 | € 190 | € 270 | € 300 | € 350 |
| Gite scolastiche \ School trips | € 70 | € 180 | € 190 | € 270 | € 300 | € 350 |
| Per \ to Venezia alberghi \ hotels | € 110 | € 190 | € 200 | € 210 | € 220 | € 230 |
| Deroga punto \ Exception, letter f) | € 100 | € 220 | € 240 | € 260 | € 280 | € 300 |
| Deroga punti \ Exception, letters e)-j) | € 50 | € 110 | € 120 | € 130 | € 140 | € 150 |
| Deroga punti k) e k-quater) Exception, letters k) and k-quater) | € 0 | | | | | |

TARIFFE ZTL BUS: CRITERI APPLICATI DAI COMUNI - MILANO

- ❖ **Milano** → **Area C** è una ZTL, coincidente con la zona centrale del comune Milano, con stringenti limiti alla circolazione attiva tutto l'anno dal lunedì al venerdì, dalle 7:30 alle 19:30 (festivi esclusi)

L'accesso in Area C è vietato a un elevato numero di categorie di veicoli.

Per gli **autobus turistici e in servizio di trasporto pubblico di linea** il divieto di accesso si applica ai mezzi di classe ambientale fino a Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI

I bus turistici che non ricadono nel divieto possono accedere all'area C pagando una tariffa di importo variabile da **97 € a 150 €** in base alla lunghezza del mezzo. L'importo include 5 ore di sosta gratuita nei parcheggi preposti. La tariffa è ridotta (importi compresi tra 22 € e 60 €) solo per i bus che svolgono servizi di trasporto scolastico

Stesso divieto anche in area B, ma nessun pagamento per l'accesso



ZTL BUS: INTROITI TARIFFARI DEI COMUNI E IMPATTO SU IMPRESE E VIAGGIATORI

INTROITI TARIFFARI DEI COMUNI

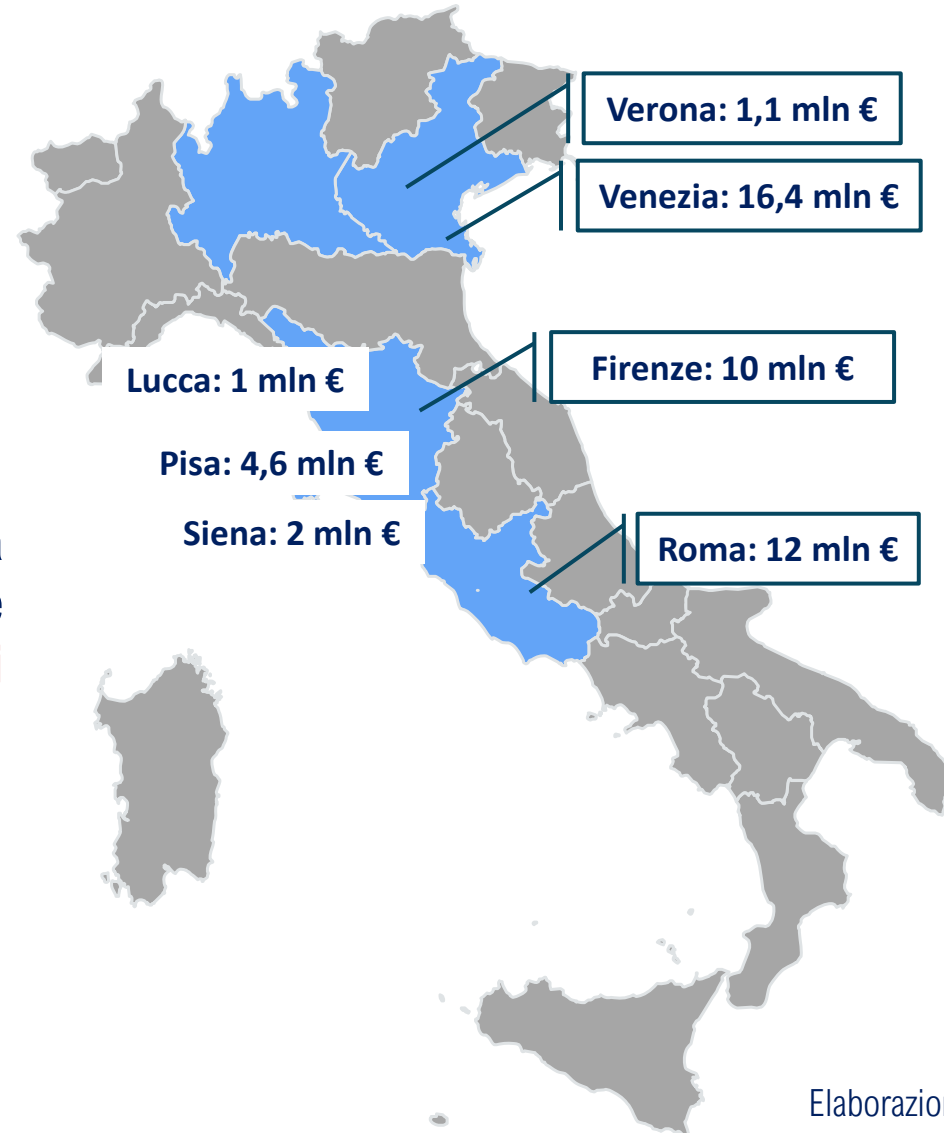
(dati 2023)

Oltre 50 città italiane hanno istituito ZTL Bus tariffate con l'obiettivo dichiarato di ridurre le emissioni inquinanti, salvaguardare il patrimonio artistico delle città, tutelare i cittadini nella vita quotidiana

RISVOLTO ECONOMICO IMPORTANTE!!!

Il gettito complessivo annuo dei «ticket bus» riferibile alle città principali mete del turismo nazionale e internazionale è stimabile in **circa 50 mln di euro**, per una stima totale di circa **100 mln di euro**

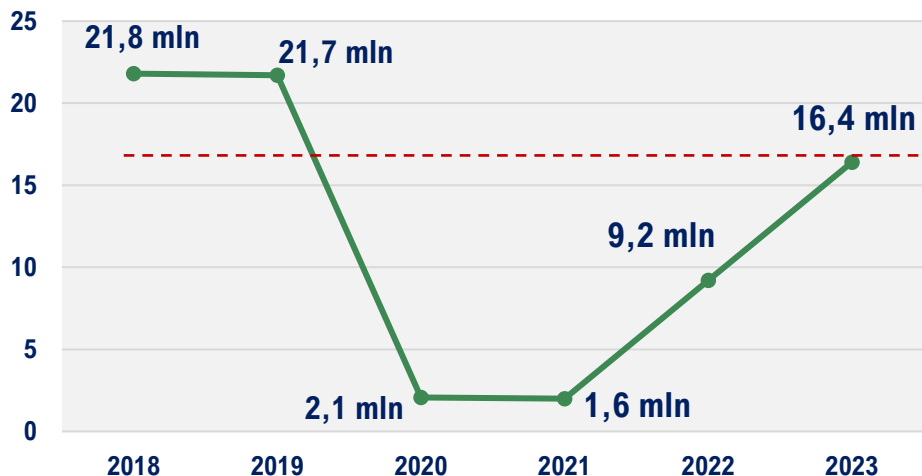
Si aggiungono agli **oltre 950 mln di euro** per imposta di soggiorno



Elaborazione ANAV su dati 2023

INTROITI TARIFFARI DEI COMUNI : VENEZIA E MILANO

VENEZIA: INTROITI TARIFFE ZTL BUS

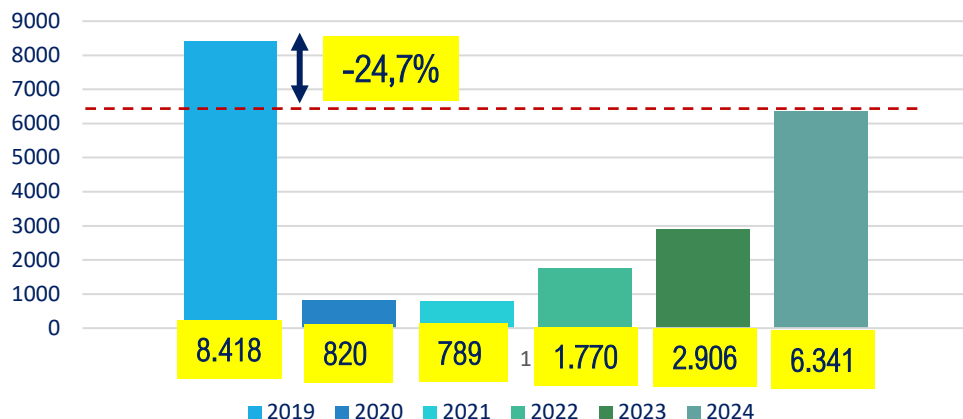


Fonte: Bilanci AVM SpA

Gli introiti tariffari 2023 si mantengono inferiori a quelli del 2019 (16,4 mln € vs 21,7 mln €, pari a -24,4%), pur a fronte di un lieve aumento degli arrivi registrato dall'ISTAT per la città di **Venezia** (5,7 mln n. 2023 vs 5,5 mln nel 2019)

Una lettura congiunta di questi dati suggerisce un possibile cambiamento nelle abitudini di spostamento di una parte dei turisti \longrightarrow **eccessiva onerosità delle tariffe/sistema disincentivante??**

MILANO: NUMERO ACCESSI BUS AREA C



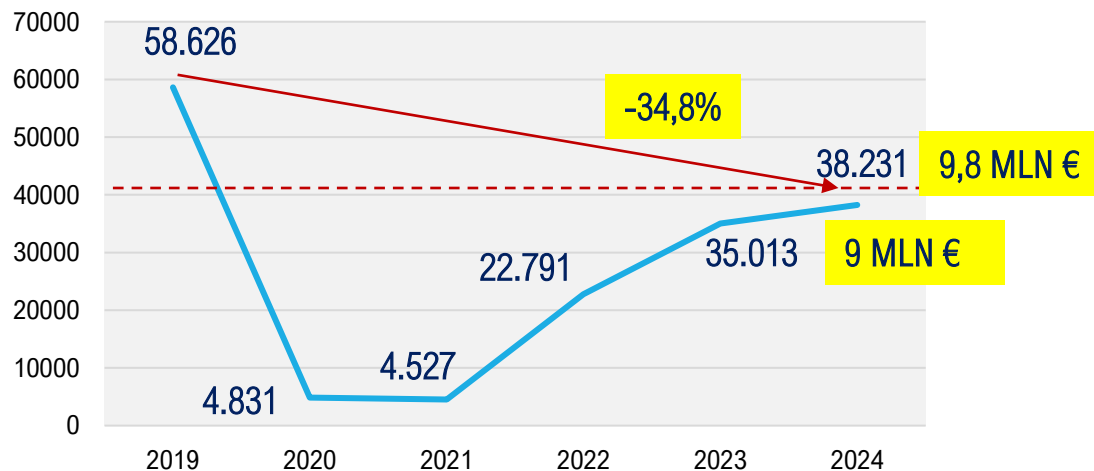
Analogo trend per la città di **Milano** dove nel 2023 gli accessi dei bus turistici all'area C si sono mantenuti inferiori ai livelli pre-covid (-25% circa) pur a fronte di una sostanziale stabilità degli arrivi

Fonte: Assolombarda su dati AMAT

INTROITI TARIFFARI DEI COMUNI : ROMA E FIRENZE

ROMA PERMESSI GIORNALIERI VENDUTI

FIRENZE: NUMERO PERMESSI BUS VENDUTI



Fonte: Comune di Firenze

I permessi bus venduti a Firenze nel 2023 si attestano a **-34,8%** rispetto al 2019, pur a fronte di un numero di arrivi stabile (circa 4 mln in entrambi gli anni) e di una riduzione delle presenze circa il 18% (9 mln nel 2023 vs 11 mln nel 2019)

| Annualità | Totale permessi giornalieri (A e B) | Permessi A | Permessi B |
|-----------|-------------------------------------|------------|------------|
| 2019 | 169.207 | 22.213 | 146.994 |
| 2023 | 109.777 | 13.410 | 96.367 |

Fonte: ordinanza Commissariale n. 33/2024

Roma ha registrato un **calo nelle vendite dei permessi bus nel 2023 di circa il 35%**, a fronte di una diminuzione degli arrivi dell'11% compensata da un aumento delle presenze di quasi il 26% (37 mln nel 2023 vs 31 mln nel 2019)

Stesso trend in tutte e quattro le grandi città turistiche: flussi turistici 2023 in linea con quelli 2019, ma vendite permessi in calo!!

Per un'impresa che svolge **attività di trasporto turistico soprattutto in Italia** avendo, in prevalenza, come destinazioni le grandi città d'arte (Roma, Firenze, Venezia, Pisa, ecc.) **il costo dei ticket sui bilanci può essere una voce rilevante dei bilanci aziendali**



Nell'ambito del singolo viaggio l'incidenza può essere superiore, soprattutto nei transfer su brevi distanze verso le città con tariffe più elevate, es. transfer CIVITAVECCHIA-ROMA, LIVORNO FIRENZE L'INCIDENZA PUO' ARRIVARE AL 35%-40% DEL PREZZO

ZTL BUS E IMPOSTA DI SOGGIORNO: IMPATTO SUI VIAGGIATORI

• ROMA

Tariffe bus turistici ZTL B :

- da 480 a 720 euro per bus di oltre 8 mt. costo (tariffe Giubileo) → **maggior costo/pax da 10 a 14 euro**

Tassa di soggiorno

- **6 euro** per alberghi 3 stelle/guest house cat.2 e **7 euro/7,5 euro** per guest house cat.1 /alberghi 4 stelle

Nell'anno del Giubileo il comune di Roma incasserà, per ogni turista che si muove con un bus turistico di oltre 8 mt. e che soggiornerà nella capitale per una notte in strutture di medio livello, **un importo compreso tra 16 euro e 21,5 euro**

• FIRENZE

Tariffe bus turistici ZTL Bus

- 315 euro (permesso G ordinario bus euro VI) → **maggior costo/pax di oltre 6 euro**

Tassa di soggiorno

- **6 /7 euro** per alberghi 3 o 4 stelle, **5,5 euro** per b&b

Per il comune di Firenze l'incasso medio derivante dalle tasse/prelievi a carico dei turisti che pernottano in strutture ricettive della città ammonta a **circa 12-13 euro per persona al giorno**

• VENEZIA

Tariffe bus turistici ZTL Bus

- 310 euro (permesso ordinario Venezia Tronchetto: il **maggior costo è di oltre 6 euro/pax**

Tassa di soggiorno

- **4,50 / 5,50 euro** per alberghi 3 o 4 stelle in alta stagione (1 feb. – 31 dic.)

A Venezia i prelievi a carico dei turisti che si spostano in autobus e che pernottano nelle strutture ricettive della città è di **circa 11-12 euro al giorno**

ZTL BUS E IMPOSTA DI SOGGIORNO: IMPATTO SUI VIAGGIATORI

Nelle grandi città d'arte l'importo del «ticket bus» risulta tendenzialmente sempre superiore a quello dell'imposta di soggiorno

la forbice varia in relazione ai diversi sistemi di prelievo adottati dalle città, alle tipologie di permessi bus acquistati e di strutture ricettive utilizzate dai turisti

Per i turisti che viaggiano in autobus **prelievi complessivi almeno doppi** rispetto ai turisti che utilizzano altre modalità di trasporto (treni, aerei, autovetture/VAN fino a 8 posti)

Esempio ROMA (Giubileo)

- Turista in autobus che **pernotta in città**: costo per ticket bus ZTL B + contributo di soggiorno mediamente compreso **tra 16 e 21,5 euro giornalieri**
- Turista in autobus che **non** pernotta in città: costo per ticket bus ZTL B mediamente compreso **tra 10 e 14 euro giornalieri**
- Turista che viaggia con mezzo diverso dall'autobus e **pernotta in città**: il contributo di soggiorno per una struttura ricettiva di medio livello, es. albergo 3 o 4 stelle, ammonta a **6 o 7 euro giornalieri**
- Turista che viaggia con mezzo diverso dall'autobus e **non** pernotta in città: **ZERO PRELIEVI !!**

TARIFFAZIONE ZTL BUS: ASPETTI CRITICI E PROPOSTE

REGOLAZIONE E TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI ALLE ZTL: ASPETTI CRITICI

- Assenza di parametri comuni di tariffazione degli accessi degli autobus ai centri urbani

→ Schemi tariffari diversi da comune a comune, in alcuni casi molto articolati e poco chiari, eccessivamente onerosi in termini sia economici che di adempimenti burocratici (procedure da seguire, tempistiche da rispettare, documentazione da presentare, ecc.), **di fatto nessun limite all'azione dei comuni!!**

- Nessun coordinamento con imprese di trasporto ed operatori della filiera turistica, né con altri comuni del territorio

→ modifiche dei regolamenti di accesso alle ZTL senza consultazione delle categorie, aumenti tariffari introdotti senza preavviso o con anticipo congruo rispetto all'entrata in vigore, moltiplicazione degli oneri tariffari nei tour di più giorni con visite in città che impongono il pagamento del ticket

- Schemi tariffari discriminatori e non trasparenti

→ Trattamento differenziato rispetto ad altre modalità di trasporto (es. treno, vetture fino a 9 posti) non soggette ad alcun prelievo, difficoltà per le imprese di accedere alle informazioni in maniera agevole, di essere aggiornate tempestivamente su novità e modifiche normative/regolamentari



REGOLAZIONE E TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI ALLE ZTL: ASPETTI CRITICI

- **Rottura di carico per i passeggeri dell'autobus**

→ I divieti o limitazioni imposte all'ingresso degli autobus nei centri urbani obbliga i passeggeri ad utilizzare altri mezzi di trasporto per raggiungere siti di interesse, alberghi, ristoranti: la «rottura di carico» riduce sensibilmente il comfort di servizio dell'autobus, soprattutto nelle situazioni di gruppi a non elevata mobilità.

- **Assenza di infrastrutture attrezzate per la sosta dei bus a servizio di passeggeri e conducenti**

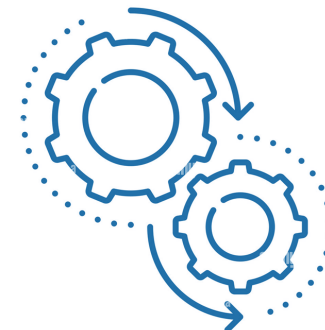
→ Bassa qualità delle infrastrutture di accoglienza (sistemi informativi, organizzazione di terminal, adeguato raccordo con i servizi di TPL urbano, ecc.) e assenza di finanziamenti pubblici destinati alla realizzazione di aree/spazi di sosta

- **Insufficiente integrazione tariffaria con i servizi TPL e con l'offerta culturale/turistica delle città e proliferare di esborsi (pagamento soste/parcheggi, biglietti TPL, imposta di soggiorno, ecc.) che penalizzano l'attrattività delle mete italiane**



REGOLAZIONE E TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI ALLE ZTL: PROPOSTE

Necessario un cambio di impostazione: il bus è una componente fondamentale dell'offerta turistica dei territori e non è il problema, ma la soluzione al problema della congestione del traffico e dell'inquinamento urbano



→ **promuovere e regolare l'accesso degli autobus ai centri urbani, senza penalizzazioni e divieti ingiustificati**

E', quindi, di prioritaria importanza:

- **l'approvazione definitiva del decreto MIT**, previsto dall'art. 7, co. 9 del Codice della Strada che - oltre ad individuare le **categorie di veicoli esentati inderogabilmente dal prelievo** - fissi parametri e soglie massime di tariffazione comuni a livello nazionale secondo criteri di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto;
- la **definizione di tempistiche puntuali per la modifica di regole e livelli tariffari** (es. entro scadenze predeterminate ovvero con congruo anticipo di anno in anno rispetto all'entrata in vigore)



REGOLAZIONE E TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI ALLE ZTL: PROPOSTE



- la definizione di politiche tariffarie basate sull'alternatività tra ticket bus e imposta di soggiorno e che siano in grado di favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici e gli arrivi e la sosta degli autobus in orari non di punta
- l'introduzione di norme che, come per l'imposta di soggiorno, vincolino stabilmente **le risorse derivanti dall'applicazione dei «ticket bus»** alla realizzazione/riqualificazione di infrastrutture per la fermata e la sosta degli autobus adeguatamente attrezzate e munite di servizi per turisti e operatori del trasporto, oltre che in generale al miglioramento dell'offerta turistica a favore dei viaggiatori che si muovono in autobus
- l'**integrazione** con i sistemi di mobilità urbana e con l'offerta culturale/turistica delle città
- la creazione di un **sistema/portale unico di informazione** su regole e tariffe di accesso adottate dai comuni, con indirizzamento ai siti dei gestori della permessistica

Grazie per l'attenzione!

romagnuolo@anav.it