CONFERENZA DEL
TURISMO ITALIANO

Tavolo di lavoro su:

“Accessibilità e mobilità turistica: nuove prospettive”

Introduzione

Accessibilità e mobilità assumono rilevanza crescente per qualsiasi politica di sviluppo turistico. Non a caso, la più grande innovazione nel mercato turistico è rappresentata dall'espansione delle diverse formule di volo *low cost*, che sta trasformando nel profondo gli stili e le abitudini di vita ed ha di colpo accorciato la distanza materiale e psicologica tra provenienza e destinazione.

La competizione che si è instaurata all'interno delle Compagnie Aeree, ha indotto le stesse a ridurre le tariffe (low fare).

Anche per i vettori ferroviari, sia in Italia che all'estero, le strategie di "pricing" intraprese risultano decisive per un turismo di tendenza.

I trasporti, infatti, svolgono un ruolo centrale nello sviluppo economico del territorio che trascende le finalità del turismo, anche se è proprio in questo settore che si confermano essenziali.

Non solo essenzialità ma anche qualificazione: l'accessibilità di un'area e la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti contribuiscono a qualificare l'offerta orientandone i flussi turistici. Il sistema dei trasporti quindi rappresenta un aspetto dinamico dell'offerta turistica.

Emergono fortemente l'importanza e l'esigenza di dare risposte positive alle spinte, tra loro opposte – a meno di attente politiche di sviluppo equilibrato - che provengono dalle domande contestuali di allargamento della fruizione turistica e di preservazione dell'integrità territoriale, ambientale, ecc.

Siamo, dunque, nel cuore della fase attuale del fenomeno turistico, sospeso tra straordinario allargamento degli orizzonti e non illimitatezza delle risorse disponibili.

Il contesto europeo.

L'Unione Europea, sia nella fase di costituzione sia nelle successive tappe di sviluppo ha influito in modo significativo nel settore della mobilità. L'eliminazione dei confini tra gli stati membri, unitamente all'avvento del mercato unico, hanno inciso nello sviluppo e nell'evoluzione di quest'importante settore.

Per illustrare sinteticamente il quadro di riferimento europeo del settore citeremo alcune considerazioni contenute nello studio della Commissione Europea "L'Europa in movimento".

Il mercato unico si fonda su quattro libertà fondamentali: la libera circolazione di beni, servizi, persone e capitali. Per rafforzare queste libertà, l'UE ha abolito i controlli alle frontiere interne su persone e merci. Unitamente a ciò ha aperto alla concorrenza i mercati nazionali del trasporto aereo e stradale e, in misura minore, anche quello ferroviario, che in passato avevano invece una struttura chiusa. Tali politiche hanno derminato un vertiginoso aumento dei trasporti di persone e di merci.

Indubbiamente è necessario considerare nelle valutazioni sia il traffico passeggeri sia quello merci poiché un destino comune regola i flussi che percorrono le stesse direttrici.

Fino ad oggi le attività di trasporto nell'Unione Europea sono in genere aumentate in proporzione alla crescita economica generale. Tra il 1998 e il 2010 si prevede un aumento del prodotto interno lordo (PIL) dell'Unione europea pari al 40-50 %: i trasporti non possono crescere altrettanto nello stesso periodo.

Per spezzare il legame tra il tasso di crescita dell'economia e quello del settore dei trasporti, l'Europa deve usare in modo più intensivo ed efficace le capacità e i sistemi esistenti. In questo modo l'U.E. ha calcolato che tra il 1998 e il 2010 il traffico merci e automobilistico aumenteranno rispettivamente solo del 38 % e del 21 %.

L'Unione Europea ha individuato i seguenti obiettivi:

- rilanciare le ferrovie e modi di trasporto alternativi per sostituire il trasporto su gomma;
- spostare il traffico merci dalla strada a forme di trasporto alternative, soprattutto la ferrovia, ma anche il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili interne;
- incoraggiare l'uso del treno invece che dell'aereo per i viaggi brevi (meno di 400 km);
- promuovere il trasporto combinato di merci e passeggeri ricorrendo a diversi modi di trasporto;
- nel quadro dei progetti per la rete transeuropea, concentrare gli sforzi per eliminare le principali strozzature transfrontaliere, in particolare nel settore ferroviario, come nel caso delle linee attraverso le Alpi o i Pirenei;
- addebitare in modo più diretto agli utenti dei sistemi di trasporto i costi per le infrastrutture e gli equipaggiamenti;
- ridurre l'inquinamento e le sue fonti, potenziare la sicurezza tecnica e delle persone.

In un'economia di mercato democratica come quella dell'Unione europea, queste soluzioni, per quanto auspicabili, non possono essere imposte con una direttiva o attuate con un decreto dello Stato. Così, per alleviare la congestione sulle strade si dovrà ricorrere a una serie di incentivi, tra cui investimenti mirati in altri modi di trasporto per

decongestionare le strade e sistemi di tariffazione che riflettano i costi reali e favoriscano un naturale trasferimento del traffico dalla strada a forme alternative di trasporto.

Tuttavia, il riequilibrio del traffico fra i vari modi di trasporto, richiederà anche azioni da parte delle autorità nazionali e locali: promuovere un trasporto pubblico veloce, efficiente, conveniente e sicuro; organizzare orari di lavoro e di scuola tali da ripartire il traffico delle ore di punta; adottare politiche finanziarie che incoraggino gli investimenti nel settore dei trasporti. La politica economica generale e la politica in materia di concorrenza devono rispondere a questi obiettivi.

Gestire il cambiamento

Prima di analizzare il tema a livello nazionale si ritiene opportuno rappresentare le linee di indirizzo individuate a livello comunitario per gestire lo sviluppo dei trasporti.

Considerata la stretta interconnessione tra lo sviluppo del sistema dei trasporti e quello turistico, tali considerazioni assumono ancora maggiore rilevanza alla luce della nuova costituzione europea che vedrà la Comunità impegnata ad affrontare le nuove tematiche connesse al turismo.

Per il futuro della politica dei trasporti dell'UE sono state analizzate le molteplici criticità ed individuate alcune delle principali soluzioni. Queste presentano elevate difficoltà che richiedono un approccio globale che coinvolga tutti i soggetti, a livello locale, nazionale ed europeo.

L'adesione di dieci nuovi Stati rappresenta una sfida e allo stesso tempo un'opportunità. Anche se tradizionalmente i sistemi di trasporto nell'Europa centrale e orientale hanno privilegiato la ferrovia rispetto alla strada, questa tendenza si è invertita dopo che i paesi in questione hanno adottato un'economia di mercato e il trasporto merci si è rapidamente trasferito dalla ferrovia alla strada. Attualmente nei nuovi Stati membri il 40 % del traffico merci avviene su rotaia. La Commissione intende mantenere questa quota al 35 % nel 2010 effettuando una serie di investimenti mirati.

La politica dei trasporti in Europa è giunta a un bivio. Per garantire il futuro dei trasporti è necessario promuovere un uso più razionale di quello su strada, trasferire i traffici dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne così come dal trasporto aereo a quello ferroviario senza perdite di competitività, efficienza, rapidità o comodità, ricorrere maggiormente al trasporto combinato e ridurre l'inquinamento generato dai trasporti.

I trasporti, sempre secondo lo studio “Europa in movimento”, possono rispettare le esigenze dello sviluppo sostenibile soltanto se esistono determinate condizioni:

- la presenza di una volontà politica e della determinazione a risolvere i problemi insieme;
- un nuovo approccio al trasporto urbano che permetta un uso razionale delle automobili;
- una migliore qualità dei servizi per compensare i costi crescenti della mobilità;
- modalità adeguate per finanziare le infrastrutture ed eliminare le strozzature;
- coerenza tra la politica dei trasporti e le politiche in altri settori fondamentali dell’UE, quali l’economia e l’ambiente, la fiscalità, la legislazione sociale e il bilancio, la pianificazione territoriale.

Anche dalla proposta delle parti sociali al II forum europeo del Turismo (CNEL Abano Terme 27 novembre 2003) si evidenzia l’esigenza dello sviluppo di un turismo sostenibile che rispetti la capacità di carico delle destinazioni turistiche.

La situazione nazionale.

Vengono di seguito riportate una serie di sintetiche considerazioni utili ad inquadrare il contesto italiano, le sue caratteristiche e criticità al fine di proporre alcune linee di intervento riferibili ai diversi livelli di competenze.

Da un’indagine Doxa sull’incoming risulta che in Italia circa il 64% dei turisti stranieri arriva utilizzando la rete stradale, circa il 25.6% con vettori aerei e solamente il 6.4% con il treno ed il 4.2% con la nave.

Vengono di seguito illustrati i risultati di indagini statistiche effettuate sui turisti stranieri.

Incidenza del paese di residenza dei turisti stranieri sul mezzo di trasporto. (anno 2002)

	AEREO	TRENO	NAVE	AUTO / MOTO	TOT. CAMPIONE
AUSTRIA	0,8	6,5	1,5	18,5	**12,1**
FRANCIA	10,9	15,6	8,3	15,3	**13,8**
REGNO UNITO	20,8	5,0	2,2	0,6	**6,5**
SPAGNA	7,4	1,3	2,0	1,6	**3,2**
USA	10,1	10,5	4,1	0,1	**3,7**
SVIZZERA	1,5	17,9	1,8	10,1	**7,8**
GIAPPONE	7,0	2,2	0,5	0,0	**2,1**
GERMANIA	12,5	20,4	20,5	38,4	**29,3**

ALTRI STATI	29,0	20,6	59,1	15,4	**21,5**
TOTALE	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: XII Rapporto sul Turismo Italiano

Incidenza del mezzo di trasporto per le principali aree di provenienza dei turisti stranieri. (anno 2002)

	AEREO	TRENO	NAVE	AUTO / MOTO	TOTALE
AUSTRIA	1,8	3,2	0,6	94,4	**100,0**
FRANCIA	21,9	6,7	2,8	68,6	**100,0**
REGNO UNITO	88,1	4,6	1,6	5,7	**100,0**
SPAGNA	63,8	2,4	2,9	30,9	**100,0**
USA	76,3	16,9	5,1	1,7	**100,0**
SVIZZERA	5,3	13,7	1,1	79,9	**100,0**
GIAPPONE	92,7	6,2	1,1	0,0	**100,0**
GERMANIA	11,8	4,2	3,2	80,8	**100,0**

Fonte: XII Rapporto sul Turismo Italiano

Questi valori, tenuto conto delle elevate percentuali di turisti oltre oceano che utilizzano il volo come strumento per raggiungere il nostro paese, evidenziano la criticità dell'utilizzo prioritario dei veicoli per gli spostamenti dei turisti.

La propensione alla scelta dell'aereo o dell'auto non risponde però alla sola logica della distanza del paese d'origine, ma anche dalle tradizioni locali. Ad esempio l'utilizzo della rete stradale risulta particolarmente sviluppato da parte dei turisti di lingua tedesca che hanno buone conoscenze del nostro paese, oltre ad un facile, anche se critico, accesso.

Abitudini locali, quali quelle spagnole, fanno sì che tali turisti siano propensi all'uso dell'aereo con un comportamento simile ai turisti di lingua anglofona.

Attraverso la seguente tabella è possibile una lettura dell'incidenza del mezzo di trasporto dei turisti stranieri per regione di destinazione (anno 2002). Questi dati valutati unitamente alle localizzazioni geografiche consentono alcune riflessioni in merito alla presenza e all'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

	AEREO	TRENO	NAVE	AUTO / MOTO
Piemonte e Val d'Aosta	23,2	6,3	1,2	69,7
Liguria	10,7	8,7	4,1	77,2
Lombardia	32,7	8,4	1,6	57,5
Trentino Alto Adige	4,6	8,1	1,2	86,0
Veneto	16,2	4,8	3,0	76,1
Friuli Venezia Giulia	5,3	2,8	1,7	89,9
Emilia Romagna	18,2	4,3	6,8	71,4
Toscana	26,9	6,0	3,9	61,7
Marche e Umbria	18,4	3,5	30,0	45,7
Lazio	75,1	6,6	4,8	13,5
Abruzzo e Molise	27,7	4,0	8,8	61,7
Campania	58,6	3,9	9,4	29,5
Puglia	7,7	3,3	35,3	54,9
Basilicata e Calabria	24,9	6,0	6,9	55,5
Sicilia	63,6	4,8	2,8	27,8
Sardegna	11,5	4,5	11,1	82,3

Fonte: XII Rapporto sul Turismo Italiano

Appare utile la seguente rappresentazione che consente di valutare l'incidenza del mezzo di trasporto utilizzato dai turisti stranieri in funzione della tipologia di turismo (anno 2002)

	AEREO	TRENO	NAVE	AUTO / MOTO
TURISMO	21,5	5,6	3,6	69,3
LAVORO	46,7	3,3	2,7	47,1
VISITE PARENTI	21,7	9,2	1,4	68,4
VISITE AMICI	28,5	14,6	1,8	54,5
STUDIO	39,3	20,7	15,4	26,0
CONGRESSI	61,3	9,8	0,0	30,9
ALTRI MOTIVI	15,7	4,1	29,5	50,8

Fonte: XII Rapporto sul Turismo Italiano

La congestione cronica delle città, unita al traffico derivante dai numeri sopra richiamati non possono certo apparire come elementi utili per uno sviluppo sostenibile del turismo.

La parola chiave risulta l'intermodalità intesa non solo come necessità e risposta alle scelte di sviluppo sostenibile, ma anche strategica dal punto di vista economico e di sviluppo.

Tipologie di mobilità.

Si fa riferimento al contesto europeo e nazionale.

Mobilità aerea

Il trasporto aereo nell'Unione europea è cresciuto rapidamente. Il traffico passeggeri è aumentato a un ritmo medio annuo di oltre il 7 % negli ultimi 20 anni. L'UE ha aperto alla concorrenza i mercati nazionali, permettendo alle compagnie aeree di operare linee al di fuori dei loro paesi di origine e ai nuovi operatori di entrare in concorrenza con le compagnie già esistenti. In questo modo i clienti dispongono di una scelta più ampia e le tariffe si sono abbassate.

L'esplosione del traffico aereo ha causato la saturazione di alcuni aeroporti, mettendo sotto pressione anche gli attuali sistemi di controllo del traffico aereo. Questa situazione genera ritardi che hanno un costo elevato: gli aerei partono e arrivano in ritardo e l'inquinamento peggiora, visto il consumo supplementare di carburante degli aerei che attendono al suolo di decollare o sorvolano gli aeroporti in attesa dell'atterraggio.

Il sistema italiano comprende una rete di 49 aeroporti (fonte Annuario statistico Enac 2002) che movimentano circa 91.5 milioni di utenze (dati riferiti al 2000) delle quali circa il 50.5% straniere e il 49.5% nazionali.

L'afflusso principale è assorbito dai due hub di Fiumicino (28.6% circa) e Malpensa (22.5%), quindi seguono con percentuali inferiori al 10% gli altri aeroporti.

Dagli anni '90 si è assistito ad un costante incremento di voli charter, ferme restando le problematiche connesse agli eventi dell'11 settembre, che stanno comportando un buono sviluppo per alcuni aeroporti sui quali convergono compagnie aeree "low cost".

Tale fenomeno ricopre notevole importanza per il turismo, si è infatti assistito ad una sensibile modifica di alcune delle più radicate abitudini del turista (in particolare italiano) che associava la vacanza a ben definiti periodi dell'anno.

Di fatto, si è registrato lo sviluppo di un target di utenza pronto a cogliere le opportunità offerte dal mercato consentendo allo stesso di evolversi rapidamente in questa direzione.

Ovviamente tale strumento di sviluppo turistico deve essere analizzato in un ottica di sostenibilità al fine di evitare alcune distorsioni.

Mobilità ferroviaria.

Le ferrovie nel contesto europeo hanno attraversato un periodo di grosse difficoltà ma rappresentano in prospettiva una forte opportunità da non sprecare. La rete ferroviaria dispone di capacità di riserva, esistono però strozzature in cui i treni passeggeri e merci condividono le stesse tratte della linea, inoltre uno dei limiti più significativi è rappresentato dal fatto che le reti ferroviarie nazionali operano secondo norme diverse e non hanno compiuto sforzi sufficienti di integrazione.

Le ferrovie offrono il vantaggio esclusivo di essere un sistema di trasporto sicuro e pulito. Le loro infrastrutture coprono gran parte del territorio dell'UE e in generale sono in buono stato. Con il rilancio delle ferrovie, sarà concretamente possibile decongestionare il trasporto stradale e aereo.

L'Unione europea ha fatto un primo, importante passo in questa direzione nel marzo 2003, quando è entrata in vigore una nuova legislazione che consente agli operatori ferroviari privati di competere con le imprese ferroviarie statali nel trasporto merci. Il regime di concorrenza sarà inizialmente applicato su 50 000 km delle linee principali, su cui circola tra il 70 % e l'80 % del trasporto merci dell'UE. Entro il 2008 sarà esteso ad altri servizi merci.

La rete ferroviaria italiana copre circa 19.000 km sul territorio nazionale.

Come per la rete stradale vengono assorbite da questa tipologia di trasporto le funzioni di trasporto merci e passeggeri, di questi circa il 39% viaggia per motivi "leisure" (fonte Divisione passeggeri di Trenitalia), e l'11% viaggia per turismo e vacanza.

Da un'indagine interna a Trenitalia (periodo "luglio 2003 – aprile 2004"), si evince un incremento della media del segmento leisure che va dal 39% al 50%. Il segmento leisure, nella lunga percorrenza, arriva al 79%.

Anche per gli spostamenti su rotaia vi sono problematiche relative al disequilibrio tra differenti zone del territorio nonché a fenomeni di congestione nei periodi di picco stagionali.

Con la riorganizzazione gestionale del settore ed i nuovi programmi di sviluppo, le differenti società del gruppo F.S. si sono poste la "mission" di superare le storiche problematiche relative al miglioramento della qualità.

Trenitalia ha intrapreso molte azioni per fidelizzare il cliente, diffondere la cultura del viaggio in treno, facilitare i collegamenti di lunga e media distanza con accordi internazionali per l'attuazione di strategie comuni. La peculiarità di questo tipo di trasporto, rispetto ad altri quali il mezzo aereo, è quello di arrivare direttamente nel cuore delle destinazioni turistiche.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato sta procedendo nella strada di riqualificazione delle stazioni nell'ottica di rivitalizzare, com'era nel passato, queste importanti porte di ingresso che nel tempo si erano progressivamente degradate soprattutto dal punto di vista sociale comportando problematiche sia di sicurezza che di immagine.

Treni ad alta velocità, puntualità, qualità sono strategie sicuramente premianti per il settore che possono determinare una rivoluzione nel settore dei trasporti.

Le velocizzazioni generalizzate su tutta la rete primaria, l'aumento della capacità sulle principali rotte commerciali, la puntualità e regolarità di circolazione, saranno determinanti per progettare un'offerta ferroviaria in assenza di vincoli, diventando altamente competitivi sul mercato.

Anche in questo caso l'esigenza di intermodalità risulta elevata in quanto solo la sinergia con altri mezzi di trasporto e la collaborazione con le Amministrazioni locali per la valutazione dei flussi possono ottimizzare i servizi ed offrire al turista (che è poi cittadino per il periodo di soggiorno nella destinazione scelta) un servizio integrato.

Mobilità su gomma.

Negli ultimi anni in Europa si è assistito ad un elevatissimo aumento dell'uso delle automobili che sono di gran lunga il mezzo più utilizzato per gli spostamenti. Il numero di auto in circolazione sulle strade dell'UE aumenta al ritmo di tre milioni all'anno. Anche se questa tendenza rallenterà in quasi tutti i paesi nei prossimi anni, non avverrà altrettanto nei nuovi Stati membri dell'Europa centrale e orientale, dove il numero di automobili aumenterà fino a raggiungere i livelli più elevati registrati altrove.

L'Italia è attraversata da una rete di circa 170.000 km di strade ripartite nelle tre principali tipologie: autostrade (3,84 %), strade statali (27,81 %) e provinciali (68,34 %). Se vi si aggiungono le strade comunali la rete raggiunge circa 800.000 km.

Sulle infrastrutture viarie gravano almeno tre tipologie di problematiche che sinergicamente portano ad un diffuso stato di congestionamento. Infatti, da un lato svolgono la loro funzione essenziale di collegamento a supporto dei cittadini e dei

lavoratori, quindi assolvono una assai rilevante parte della problematica del trasporto merci ed infine sono, come già richiamato, fonte principale utilizzata dai turisti (italiani ed esteri) per raggiungere le destinazioni o spostarsi da punto a punto del territorio.

Anche in ambito nazionale, come in Europa, lo sviluppo del traffico leggero ha registrato nell'ultimo decennio un incremento pari a circa il 40 %. E' facilmente intuibile lo scenario che si determinerebbe nel futuro se non si mettessero in atto adeguate politiche.

Con particolare riferimento ad alcuni periodi dell'anno, la sovrapposizione di questi fattori porta non solo congestione ma anche gravi problemi di sicurezza.

Un'elevata percentuale degli incidenti stradale è dovuta non solo al traffico ma anche alla disattenzione derivante da una inadeguata segnaletica.

Inoltre una modesta intermodalità ed una bassa informazione sui sistemi di trasporto sostitutivi, o integrativi all'automobile non favorisce la diffusione di una cultura di sviluppo sostenibile del turismo.

Si pensi ad esempio alla possibilità di utilizzare treno + auto o all'autonoleggio collegato alle ferrovie.

Mobilità navale

In Europa il 41 % delle merci trasportate nell'UE viaggia a bordo di navi che compiono percorsi a corto raggio e questa percentuale è in aumento. Come nel caso del trasporto stradale e aereo, l'UE ha aperto alla concorrenza delle navi di altri Stati membri i mercati marittimi nazionali.

Il trasporto croceristico ha mostrato uno sviluppo concreto che non sembra destinato ad arrestarsi.

La rete di vie navigabili interne non sono sfruttate adeguatamente, nonostante siano sicure, affidabili, tranquille e garantiscano un'elevata efficienza energetica: una sola chiatta può trasportare il carico di 110 mezzi pesanti. Un uso più intenso del trasporto marittimo a corto raggio e delle vie navigabili interne potrebbe risolvere in parte il problema della congestione stradale e dell'inadeguatezza (o inefficienza) delle infrastrutture ferroviarie.

Inoltre al pari di altri paesi dell'UE possono costiture un ulteriore elemento di attrattività turistica soprattutto in chiave di sostenibilità; si pensi anche alla possibilità di valorizzazione del turismo nei parchi, la creazione di attracchi per permettere l'accesso a terra e la visita di emergenze storico culturali minori.

L'Italia è circondata da circa 8.000 km di coste, dal punto di vista del turismo nautico non riveste posizioni di rilievo sul mercato mondiale, mentre all'interno del Mediterraneo assume rilievo assieme alla Grecia in particolare per quanto concerne il segmento delle crociere.

Il mercato crocieristico e dei traghetti sta manifestando negli ultimi anni un buon trend di crescita e sviluppo non solo come aumento dei passeggeri ma anche dal punto di vista dell'ammodernamento delle flotte.

Le nuove navi presentano maggiori dimensioni e servizi di elevata qualità, ciò di contro pone il problema dell'adeguamento dei porti. L'adeguamento delle strutture portuali è un significativo elemento che permette di conquistare "cruise operator" che già hanno scelto o che potranno scegliere in futuro le destinazioni italiane come punti per far partire le proprie navi, o come mete.

Per acquisire nuove quote di mercato si rende necessario anche favorire l'intermodalità e la creazione/gestione manageriale dei terminal; un esempio importante risulta quello del porto di Savona dato in gestione alla Costa Crociere che permette la gestione dei passeggeri già da terra. Sulla stessa strada l'attenzione al turista dovrebbe espandersi dalla nave alle destinazioni turistiche come rete di assistenza e, servizi e modalità di trasporto integrate.

Anche dal punto di vista delle Associazioni di categoria vi è un notevole impegno per promuovere un rilancio della cultura marittima in Italia. Va citato il "Programma per il rilancio della cultura del Mare e della Navigazione" redatto da Confitarma con l'obiettivo di sviluppare il settore con una serie di progetti e attività volti a sensibilizzare l'utente verso la cultura del mare intervenendo su una pluralità di fattori (cultura, territorio, immagini, ecc.)

Per quanto attiene il turismo nautico, settore in forte sviluppo, le problematiche risultano sostanzialmente analoghe.

Il settore ha visto in Italia, nel periodo 1998 – 2002, un incremento dei posti barca pari al 24% e presenta un parco nautico di circa 850.000 natanti.

E' necessario l'adeguamento dei porti turisticI che devono dotarsi di attrezzature e servizi di qualità a costi concorrenziali con l'estero. Rilevante, da indagini del settore, la quota di italiani che si rivolgono ai porti stranieri che offrono maggiori servizi a prezzi inferiori. Contestualmente al problema legato alle infrastrutture portuali, anche in questo caso, l'integrazione di servizi e mezzi di trasporto risulta indispensabile al fine di garantire al turista nautico la possibilità di vivere una vacanza completa penetrando nel territorio che dovrà essere usufruibile, accessibile e con adeguata segnaletica.

Considerazioni.

Nello specifico della realtà nazionale il tema della mobilità e dell'accessibilità turistica è stato analizzato individuando tre livelli di fruibilità da parte dell'utente:

- **macro livello:** Accessibilità dall'estero (prima fase del viaggio: aerei, navi, treni, mezzi su gomma).

  L'accessibilità dall'estero è fatta del tema dei grandi assi di spostamento, prevalentemente il traffico aereo, delle reti autostradali europee e delle linee ferroviarie internazionali.

  La declinazione ulteriore riguarda il sistema aeroportuale (gli hub di Malpensa e Fiumicino, il sistema degli aeroporti minori, le interconnessioni) e il tema della intermodalità, sotto il profilo strutturale e tariffario. In questo ambito, va sottolineato che la prospettiva futura è quella di un progressivo aumento dei viaggiatori che utilizzano il mezzo aereo e pertanto sarebbe opportuna una riflessione sulla rete degli aeroporti esistenti (militari e non) da utilizzare ai fini turistici;
- **medio livello:** Mobilità da punto a punto sul territorio nazionale (seconda fase: aerei, navi, traghetti, treni, mezzi su gomma).

  La mobilità da punto a punto riguarda le condizioni, le modalità, i costi della mobilità interna e il rapporto tra linee dorsali e di forza con la rete dei percorsi minori. Il problema è quello dell'equilibrio tra aumento della fruibilità e sostenibilità ambientale;
- **micro livello:** Mobilità nel punto di arrivo (trasporto locale). La mobilità nel punto di arrivo riguarda condizioni, modalità e costi relativi ad aree piccole o medie (città, regione). Il problema è lo stesso del punto precedente, con una particolare accentuazione delle specifiche condizioni delle città (limitazioni del traffico, trasporto urbano e metropolitano, parcheggi).

Questo approccio permette di inquadrare in politiche coerenti di sviluppo alcuni temi, spesso assai risalenti nel tempo, dall'integrazione ferro-gomma al rapporto hub-aeroporti "cittadini", dall'interscambio acqua-terra alle politiche dei parcheggi, al livello di collegamento tra le singole reti di trasporto. Il tema della accessibilità richiama il problema di assicurarla anche a chi ne ha capacità ridotta, a causa di handicap non solo fisici ma anche sensoriali e a causa dell'età (quella avanzata in primo luogo ma non solo).

Non vi è alcuno di questi argomenti che sia tipico dell'esigenza del turismo: sono tutti elementi costitutivi della vita e della organizzazione civile ed economica. Anche lungo questa strada – e proprio per questa ragione – appare possibile fare passi avanti per la soluzione di un aspetto particolare della sostenibilità del turismo, cioè del rapporto tra il turista ed il cittadino residente.

Obiettivi.

Il turismo è l'unico tipo di consumo – individuale o di massa – che avvenga inevitabilmente nel luogo stesso della sua produzione". Inoltre – ed è l'aspetto decisivo - il "luogo" ne è il valore essenziale e il suo "consumo" deve svolgersi secondo modalità sostenibili: ambientalmente, economicamente e socialmente. Le infrastrutturazioni sono necessarie non solo come strumento, senza il quale nessun turismo è ipotizzabile, ma anche perché fanno parte degli interventi messi in atto per assicurare la durata nel tempo e, sotto alcuni profili, anche la continua riproducibilità del bene.

Nessuno di questi aspetti riguarda, in Italia, il solo fenomeno o le sole esigenze turistiche. Per ragioni storiche e strutturali, oltre che morfologiche, l'Italia non sempre è stata in grado di mantenere il passo con la domanda. Si trova ora di fronte a ritardi e congestioni che se non opportunamente gestite e coordinate potrebbero in un futuro ostacolare lo sviluppo turistico.

Un breve cenno ad alcuni esempi di "azioni" sulla mobilità/accessibilità che hanno prodotto effetti positivi e non sul movimento turistico quali: l'abolizione dei buoni benzina per i turisti tedeschi con perdita del 25% delle presenze nel Veneto; mostre culturali (Treviso, Mantova) con eccessiva domanda e città impreparate a gestirne le masse critiche; sviluppo dei voli low-cost (Bergamo) con arrivi moltiplicati ed evidenti ricadute sul territorio.

Tali considerazioni assumono maggiore rilevanza in presenza di un consumatore che si è evoluto sotto il profilo economico, culturale e non ultimo sotto quello tecnologico. La domanda di turismo è certamente più dinamica rispetto al passato e questo rende necessario che i fornitori del trasporto siano in grado di offrire soluzioni sempre più integrate.

Si possono individuare all'interno della complessità del sistema alcuni obiettivi con riferimento alle principali problematiche:

- **miglioramento della dotazione di infrastrutture e maggiore efficienza nell'utilizzo di quelle esistenti**, quanto meno sotto il profilo della manutenzione e di un attento programma di riqualificazione di tanta parte della rete stradale e ferroviaria; un vero obiettivo nell'obiettivo deve essere rappresentato dagli interventi necessari per innalzare **gli standard di sicurezza, qualità e accessibilità e informazione delle reti fondamentali;**

- **sviluppo della rete dei trasporti correlate ai flussi turistici** (in particolare nella previsione e nella gestione dei picchi di presenza), produce effetti positivi di sistema generale;

- **coordinamento dei sistemi di mobilità intesa come pluralità di modalità interconnesse e coerenti tra loro**, il che comporta un approccio non ideologico ma certo più stringente al tema del superamento del quasi monopolio della mobilità su gomma;

- **diminuzione della durata lorda del viaggio attraverso l'intermodalità.** Il semplice miglioramento delle performance dei singoli settori, se non abbinata ad una azione di coordinamento intersettoriale, non è sufficiente a migliorare l'offerta soprattutto nell'aspetto più rilevante cioè la soddisfazione dell'utente. A titolo esemplificativo aerei o treni sempre più veloci vanificano in parte, dal punto di vista della mobilità turistica, gli investimenti tecnologici se non si prevedono adeguate forme di coordinamento con le altre modalità di vettori utili a collegare gli utenti alla partenza e alla destinazione (noleggi auto, moto, ecc.).

Bastano questi accenni per evidenziare la doppia necessità di assumere un metodo ed i conseguenti strumenti operativi che tengano conto e rappresentino la pluralità delle esigenze; al tempo stesso, di governare i processi e compiere le scelte strategiche guardando alle esigenze ed all'effetto di sistema generale facendo leva sulle potenzialità del partenariato.

Questi obiettivi, che a prima vista sembrano essere semplici "interventi di manutenzione" dell'esistente, hanno significato e producono conseguenze in termini di sviluppo sostenibile: infatti la cura della "risorsa paese", determinante per la sua attrattività turistica, può diventare un'occasione di miglioramento generale per tutti i suoi cittadini e non solo per i suoi "ospiti temporanei".

L'impegno delle Regioni.

Le proposte si riferiscono ai tre livelli citati in precedenza.

- **macro livello (accessibilità dall'estero):** Attivazione delle Regioni nei confronti dello Stato per una migliore concertazione delle politiche nella fase di sviluppo dei piani di realizzazione delle infrastrutture. Concertazione tra le Regioni e le Amministrazioni centrali competenti (aviazione civile e aeronautica militare) per favorire l'utilizzo di aeroporti minori ed il potenziamento del sistema portuale a fini turistici.

  Attivazione di "cabine di regia" interregionali finalizzate allo sviluppo della cultura dell'intermodalità e della messa in rete dei sistemi di trasporto. Particolare attenzione dovrà essere dedicata allo sviluppo sostenibile e all'accessibilità nell'accezione più ampia del termine, ovvero garantire la fruibilità delle infrastrutture e delle informazioni anche ai disabili sensoriali e agli anziani.

  Le cabine di regia possono altresì sensibilizzare l'offerta alla predisposizione di nuovi prodotti finalizzati alla destagionalizzazione (sistemi tariffari e integrati per i periodi di minore afflusso turistico) e al decongestionamento delle reti di trasporto (sviluppo di itinerari alternativi alle tradizionali mete turistiche).

- **medio livello (mobilità da punto a punto sul territorio nazionale):** Fermo restando la valenza delle "cabine di regia" proposte per il livello superiore assume particolare rilevanza l'informazione (punti informativi, percorsi e itinerari turistici su internet, segnaletica) come strumento di accessibilità.

  A questo livello appare opportuno l'estensione del sistema delle card e agevolazioni tariffarie del trasporto urbano e regionale a durata variabile.

  Da questo livello assume rilevanza strategica la formazione degli addetti con particolare riferimento alla cultura dell'informazione e alla sensibilizzazione dell'intermodalità anche attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie informative.

- **micro livello (mobilità nel punto di arrivo):** cooperazione informativa con gli operatori del trasporto locale, in aggiunta ai punti informativi, percorsi e itinerari turistici su internet e segnaletica. Ulteriore estensione del sistema delle card e di esperienze relative a forme di convenzionamento per nuovi livelli di integrazione modale: autonoleggi, biciclette, ciclomotori, navigazione minore (laghi, fiumi). Diffondere la cultura e la sensibilizzazione dell'accessibilità nei confronti delle categorie svantaggiate, attraverso l'adeguamento nella viabilità e delle infrastrutture (accessi, segnaletica acustica, ecc.).

Gli impegni chiesti al Governo

Il richiamo forte al pieno assolvimento dei compiti e delle funzioni di governo che spettano alle Regioni non è sufficiente se non si rende esplicito l'insieme di assunzioni e di responsabilità che spettano a tutti gli altri attori.

A questo proposito, l'attuazione delle indicazioni contenute nei punti precedenti richiedono un ruolo forte del sistema degli enti locali, non solo per le competenze generali in materia di infrastrutture e territorio ma soprattutto per la necessità di affrontare il tema della mobilità turistica guardando alla capacità complessiva di ambiti territoriali di governare il proprio sviluppo.

Un ruolo determinante deve essere svolto a livello del Governo, non solo per quanto attiene alla complessa materia del trasferimento delle risorse già di competenza statale alle Regioni ed agli enti locali ma ancor più nell'impostare e sostenere le politiche nazionali di riequilibrio e superamento di una serie di strozzature storiche del Paese.

Il ruolo delle imprese

Partecipi della progettazione, protagoniste della gestione: si può così sintetizzare il ruolo nuovo che il sistema delle imprese turistiche deve avere nella politica di sviluppo di un turismo di qualità. Occorre declinare queste affermazioni di principio nello specifico ambito delle politiche di accessibilità e di mobilità che, per loro natura, sappiamo tutti richiamare in primo luogo un forte e prevalente impegno della finanza e delle strutture pubbliche.

Non si vuole trascurare l'importanza del ricorso al *project financing,* ma tale strumento non appare come soluzione principe e risolutiva e semmai risponde ad esigenze che vanno identificate con cura sul territorio. Si tratta comunque di una prospettiva da seguire – come già sta avvenendo – per alcune grandi opere e da prendere in seria considerazione per interventi localizzati e fortemente connessi ad esigenze di sviluppo locale. In questa ottica, si può delineare un ruolo del sistema delle imprese turistiche incentrato sulla piena partecipazione ai processi di elaborazione e condivisione dei programmi di sviluppo turistico attraverso il partenariato pubblico/privato.

Proposte a breve.

Le proposte sopra esposte richiedono inevitabilmente tempi di elaborazione di medio e lungo periodo. Nel dibattito e con il contributo delle parti sociali sono emerse alcune

tematiche unanimemente condivise per le quali è ipotizzabile l'avvio a breve periodo di progetti condivisi dalle Regioni.

In particolare le proposte si riferiscono all'articolata problematica dell'informazione trasversale ai livelli precedentemente analizzati.

Una prima proposta riguarda la realizzazione di orari integrati dei trasporti da consultare via web e come tali fruibili in diverse modalità (postazione web, punti informativi quali: iat, autostrade, stazioni, aeroporti, porti, strutture ricettive) nelle differenti fasi del viaggio (prima, durante il viaggio e il soggiorno).

A tale riguardo si segnala l'esperienza realizzata dalla Regione Liguria (vedi allegato).

Una seconda proposta, sempre connessa all'informazione, con risvolti legati anche alla sicurezza e all'accessibilità, è quella della segnaletica turistica.

A tale riguardo si richiamano gli studi e le analisi effettuate da Touring club che possono rappresentare una linea da seguire per un auspicabile progetto da attivare sul territorio nazionale da parte delle Regioni.

Bibliografia:

- "*L'Europa al bivio – Trasporti sostenibili una necessità"* a cura della Commissione europea
- "*XII Rapporto sul Turismo Italiano*" anno 2003;
- "*Piano Generale dei trasporti e della logistica*" - Consiglio dei Ministri - 2 marzo 2001;
- "*L'Italia del navigare*" Confitarma - marzo 2004;
- "Proposta delle parti sociali al II forum europeo del Turismo" CNEL Abano Terme 2003