



*Commissione III Mobilità  
Presidente Enrico Stefano*

*Roma, 12 dicembre 2016*

Le scriventi Associazioni, facendo seguito alla lettera del 5 dicembre u.s. con cui si sollecitava un incontro per discutere delle problematiche legate alla circolazione/sosta dei bus turistici nella ZTL della Capitale e delle prospettate modifiche al piano bus quali preannunciate dagli organi di stampa, desiderano, con il presente documento, offrire un primo contributo alla discussione nell'ottica di pervenire ad una ottimale organizzazione della mobilità turistica in grado di contemperare esigenze ed interessi di tutti i soggetti coinvolti: cittadini, turisti e operatori economici.

### **Proposte di modifica del “Piano bus turistici”**

I punti focali del nuovo piano bus, come prospettato nel corso della riunione del 28 novembre u.s., dovrebbero essere sostanzialmente tre:

1. suddivisione del territorio comunale in tre macro-aree (A, B e C), con il centro storico progressivamente interdetto all'accesso degli autobus turistici;
2. aumento del costo ordinario dei ticket giornalieri da € 200 a € 600;
3. stop al rilascio dei permessi annuali (ad oggi sono 1.300), che verrebbero sostituiti da carnet di pass con un numero predeterminato di accessi (50, 100, 200 e 300 ingressi) scontati del 20% rispetto alle tariffe giornaliere.

Diverse le condizioni previste per l'accesso alle tre zone in cui sarà ripartito il territorio la Capitale:

- nell'area A, collocata nella cd. “fascia verde” (periferia esterna di Roma), l'accesso e la sosta dei bus turistici sarà consentita con l'acquisto di un permesso giornaliero standard da € 50 che darà diritto ad agevolazioni varie (es. su biglietti Metrebus, tassa di soggiorno, accessi ai musei, ecc.);
- per accedere all'area B, ricompresa tra anello ferroviario ed il centro storico, sarà necessario acquistare un ticket giornaliero da € 600 (prezzo triplicato rispetto all'attuale);
- l'area C, coincidente con il centro storico della Capitale, sarà interdetta ai bus turistici definitiva. Potranno accedere, previo pagamento del ticket giornaliero di € 600, solo i bus turistici diretti verso gli alberghi e quelli che trasportano scolaresche.

### **Osservazioni delle Associazioni di categoria**

In merito alle annunciate modifiche al piano bus le Scriventi formulano le seguenti proposte:

- a. tariffe di accesso elevate ad € 600 non sarebbero sostenibili dalla clientela, che – va tenuto ben presente - è già soggetta al pagamento della tassa di soggiorno più elevata d'Europa ed utilizza l'autobus proprio perché si tratta del mezzo di trasporto più economico;
- b. ugualmente impraticabile appare la soluzione alternativa prospettata dal nuovo piano bus, che prevedrebbe la sosta del bus in “fascia verde” con ticket giornaliero di € 50 e *transfer* verso i luoghi di interesse siti all'interno della ZTL con mezzi di trasporto pubblico ovvero navette. Occorre considerare, infatti, che:
  - i turisti che si spostano in autobus sono in prevalenza soggetti a mobilità ridotta, anziani e disabili, difficilmente in grado di adeguarsi a soluzioni che, in luogo dell'accompagnamento diretto ai luoghi di visita o di soggiorno (alberghi), prevedano un cambio di mezzo di trasporto;
  - il trasferimento dei bagagli costituirebbe un problema di non poco conto;
  - le gravi carenze ed inefficienze, a tutti note, del sistema di trasporto pubblico della Capitale - attualmente non in grado neppure di soddisfare la domanda di mobilità di cittadini e pendolari - ne rendono impensabile l'utilizzo da parte dei turisti, a maggior ragione di quelli che scelgono il viaggio organizzato per gruppi precostituiti proprio perché necessitano di servizi dedicati. Inoltre, l'esperienza sino ad oggi maturata dagli operatori ha dimostrato che a Roma l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico da parte dei turisti ha sempre generato problemi: ritardi, difficoltà per la ricomposizione dei gruppi, elevata frequenza di furti a danno dei turisti, ecc.;
  - l'organizzazione di servizi navette per il collegamento tra “fascia verde” ed ZTL, oltre alle predette problematiche relative al trasferimento dei turisti e dei bagagli, non produrrebbe effetti in termini di riduzione dell'inquinamento e di decongestione del traffico trattandosi di una mera sostituzione di mezzi. Anzi, avrebbe l'effetto opposto perché: da una parte il parco mezzi dell'azienda romana di trasporto pubblico è piuttosto obsoleto, mentre le imprese del trasporto turistico hanno maggiormente investito nel rinnovo del parco mezzi dal momento che l'utenza turistica una qualità più elevata di servizi (attualmente, infatti, un'ampia parte di bus turistici appartiene alle classi ambientali Euro V o addirittura Euro VI oppure è equiparata ai veicoli di classe ambientale Euro V grazie all'installazione dei filtri antiparticolato); dall'altra le “navette” altro non sarebbero che una estensione dei servizi di linea, in quanto tali organizzate secondo orari predeterminati, con la conseguenza che i mezzi dovrebbero circolare in tali -orari anche se vuoti,- a differenza dei bus turistici che circolano, invece, solo con- viaggiatori a bordo, per il tempo e il percorso strettamente necessari;
  - per i *tour operator* l'unica alternativa ai bus turistici, realisticamente praticabile, è rappresentata dal noleggio delle vetture NCC a 9 posti, per le quali non sono attualmente previste restrizioni della circolazione o sistemi di tariffazione, il cui impatto su traffico e inquinamento sarebbe ben peggiore

Per le ragioni sopra indicate le annunciate proposte di revisione del piano autobus rischiano di:

- **ridimensionare drasticamente l'afflusso dei gruppi che utilizzano i bus turistici con gravi effetti sull'economia locale (il turismo incide infatti sul PIL cittadino in misura pari al 10.3%) e l'occupazione (nel settore trovano infatti occupazione quasi 150.000 addetti il cui posto di lavoro verrebbe certamente messo a repentaglio).**

**Al riguardo, infatti, si evidenzia che attualmente si registrano tra Roma e provincia oltre 17 milioni di arrivi e 40 milioni di presenze su base annua di cui, rispettivamente, circa il 30% riferibile ai gruppi turistici che si muovono in autobus**

- **spostare quote, più o meno importanti, di mobilità dal trasporto collettivo al trasporto privato (con autovetture fino a 9 posti) con immaginabili ricadute su traffico e inquinamento:** l'autobus sostituisce la circolazione di almeno 30 autovetture (i bus turistici viaggiano sempre a pieno carico, al contrario delle vetture) e, pertanto, rappresenta un efficace "strumento" di decongestione del traffico ed il mezzo di trasporto su strada di gran lunga meno inquinante per km/passeggero (cfr. tabella).

**Confronto tra gli inquinanti emessi dai bus e dalle autovetture per singolo passeggero (g/pax\*km)**

Indicatore	Mezzo	Alimentazione	CO2	CO	PM	NOx	HC
g/km*pax	Bus	Diesel Euro 5	0,016	0,003	0,001	0,051	0,0004
moltiplicatore	Vettura	Diesel Euro 5	x8	x10	x2	x9	x15
moltiplicatore	Vettura	Benzina Euro 5	x10	x159	x1	x1	x125



**Proposte delle Associazioni**

Si sottolinea in premessa la contrarietà a qualsivoglia aumento di costo dei "ticket bus" considerato che le attuali tariffe, peraltro di recente introduzione (2014), sono già elevate e garantiscono alla Capitale introiti per oltre 11 milioni di euro.

Si sottolinea in premessa che – come emerge anche da quanto sin qui detto – i bus turistici e, in generale, i mezzi di trasporto collettivo non sono la causa, bensì la soluzione al problema del traffico e dell'inquinamento. Pertanto, una politica che voglia essere realmente orientata alla tutela dell'ambiente e alla sostenibilità del trasporto urbano, mentre non può prescindere da interventi volti alla razionalizzazione del traffico veicolare privato, deve incentivare e non frenare il ricorso al trasporto collettivo.

**Misure di intervento**

1. **Intensificare i controlli, soprattutto quelli elettronici, per contrastare il diffuso fenomeno dell'abusivismo** (in particolare, l'accesso alle ZTL da parte di autobus privi di permesso o con permesso non corrispondente all'effettiva classe ambientale dei veicoli) ed **augmentare la**

**vigilanza in prossimità delle aree di sosta e di fermata** al fine di garantire il corretto utilizzo degli spazi da parte dei bus (es. rispetto dei tempi e degli spazi di fermata) ed evitare l'indebita occupazione da parte delle autovetture private. **L'attivazione dei varchi elettronici della Ztl AF1 Vam può fornire un contributo determinate in tal senso e per questo occorrerebbe monitorarne gli effetti prima di intervenire con misure severe ed enormemente dannose, come quella – che ci vede nettamente contrari -dell'interdizione pressochè completa del centro ai bus turistici;**

2. **Rivalorizzare i parcheggi presso Stadio Olimpico e rendere disponibili nuove aree di parcheggio nelle zone circostanti la Città del Vaticano** (in particolare sistemare le aree di via delle Fornaci per 60 posti bus e di via A. Emo – ex deposito ATAC per almeno 100 posti bus);
3. **Rendere disponibili nuovi stalli per il carico/scarico dei turisti**, in particolare: per n. 5 stalli in via di Porta Cavalleggeri sia in direzione centro (almeno nella fascia oraria 9-11) che in direzione Roma Nord (almeno nella fascia oraria ore 16-18), per n. 8 stalli in Viale Giulio Cesare e per n. 3 stalli in Via Marsala per il carico/scarico passeggeri in arrivo/partenza dalla stazione Termini;
4. **Consentire l'accesso dei bus turistici su via Aurelia (a partire da Piazza Irnerio) in direzione Via delle Mura Vaticane;**
5. **Prevedere soluzioni *ad hoc* per le aziende con rimessa all'interno della ZTL: esclusione dal contingentamento degli abbonamenti annuali o comunque pagamento del ticket solo in caso di svolgimento di servizi di trasporto turistico nel comune di Roma (qualunque altra soluzione sarebbe di dubbia legittimità). Si consideri, infatti, che le rimesse aventi la rimessa in ZTL hanno solo la necessità di effettuare il carico e lo scarico dei passeggeri nei punti di interesse, mentre non hanno – a differenze delle imprese provenienti da fuori – la necessità di un'area di sosta, potendo sostare nella propria rimessa;**
6. **Escludere dall'ambito di applicazione del piano bus turistici gli autobus in servizio di noleggio con conducente che effettuano servizi di trasporto scolastico (collegamenti casa-scuola e viceversa) e di maestranze (es: servizi di navetta per il trasporto dipendenti commissionati dalla aziende per sopperire alle mancanze del trasporto pubblico);**
7. **Prevedere riduzioni dell'attuale costo dei ticket bus per periodi di bassa stagione e/o orari non di punta in modo da meglio distribuire gli afflussi turistici;**
8. **Individuare percorsi dedicati ai bus turistici e soluzioni tecnologiche atte ad agevolare l'indirizzamento dei bus turistici verso le aree di sosta libere;**
9. **Reinvestire il gettito dei ticket bus per attrezzare nuove aree di sosta/parcheggio e creare infrastrutture a servizio di imprese di trasporto e turisti.**

#### **Altre misure**

- **Ripristinare carico e scarico gratuito all'interno del Terminal Gianicolo come previsto dalla Delibera n. 66/2014;**

- **Aumentare i tempi di sosta da 2 a 3 ore per consentire il rispetto del reg. CE n. 561/2006 in materia di tempi di guida e di riposo degli autisti.**

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono distinti saluti.

Le Associazioni

ANAV      ANSTRA      ANC      FEDERLAZIO      FITA-CNA  
FEDERALBERGHI ROMA      FIAVET

▪