

VIAGGIARE in Italia

Piano Straordinario
per la Mobilità Turistica
2017-2022



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

VIAGGIARE in Italia

Piano straordinario per la mobilità turistica



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Non c'è turismo senza mobilità

Il Governo italiano ha inserito tra le sue priorità il settore turistico, nell'ambito di un approccio organico e rinnovato alla pianificazione.

Il documento di indirizzo strategico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), "Connettere l'Italia", allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, descrive in dettaglio gli obiettivi e le strategie per le infrastrutture della mobilità e della logistica, e identifica quali asset strategici per lo sviluppo del Paese, le città e i poli turistici, al pari dei poli manifatturieri industriali.



Ogni turista è prima di tutto un viaggiatore: esprime una domanda di mobilità per raggiungere città d'arte e luoghi turistici, godere di un nostro patrimonio storico-artistico e paesaggistico straordinario. Tale domanda è in crescita e va modificandosi, diventando più esigente e informata, ma, al contempo, attenta e arricchita di nuove sensibilità ambientali e culturali.

In linea con il Piano Strategico del Turismo del MIBACT, e con l'obiettivo di connettere l'Italia turistica, il MIT si è dotato di un Piano Straordinario della Mobilità Turistica che risponde specificamente alle esigenze di mobilità, di connessione fisica e digitale, e di sostenibilità ambientale dei viaggiatori-turisti in Italia. Il piano si pone quattro obiettivi per contribuire alla competitività dell'industria turistica in Italia: accrescere l'accessibilità ai siti turistici; valorizzare il patrimonio infrastrutturale come elemento di offerta turistica; digitalizzare e modernizzare i servizi al viaggiatore attraverso le tecnologie avanzate delle telecomunicazioni e dell'informazione; promuovere modelli di mobilità turistica sostenibili.

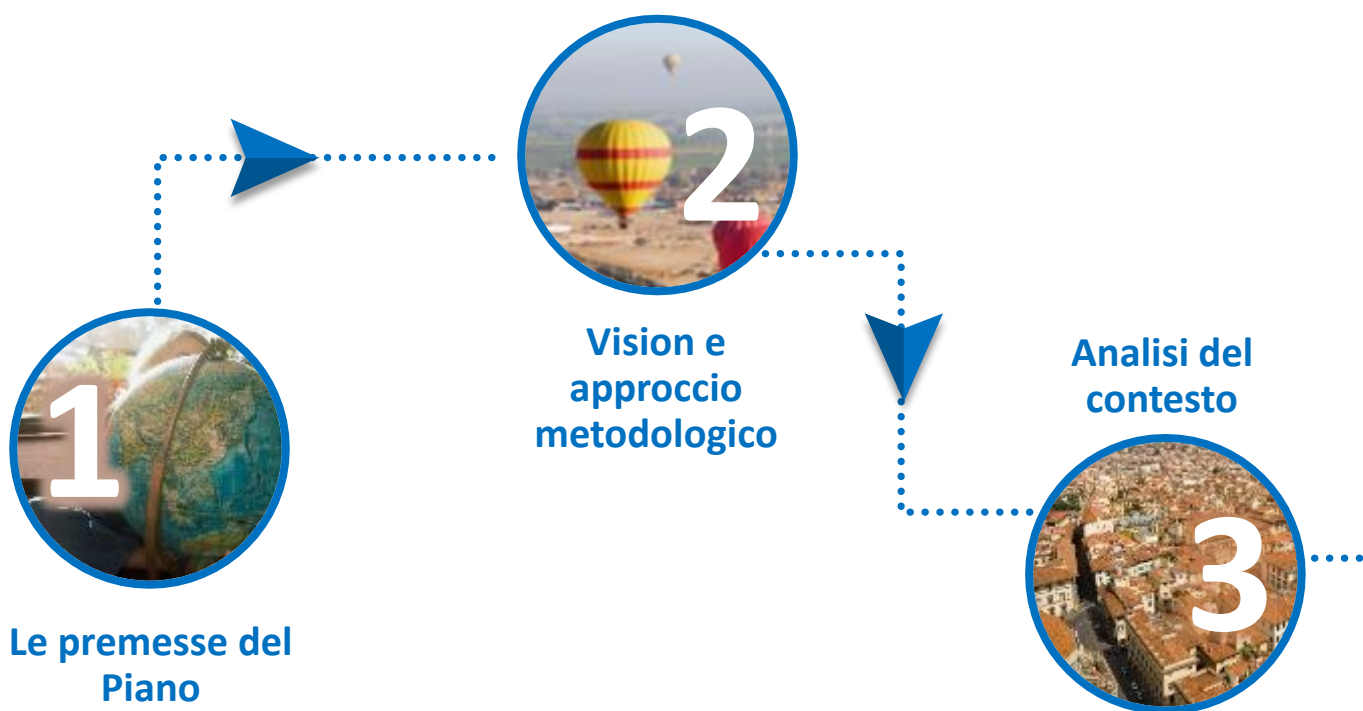
Si tratta di un Piano al cui interno si inquadrano già numerosi interventi individuati dal MIT nell'ambito degli investimenti nazionali per le infrastrutture, e a cui si affiancheranno ulteriori azioni attente alle molteplici esigenze dei territori e della vasta platea di attori coinvolti, attraverso un confronto con gli enti locali (regioni, comuni, ...) e gli operatori del settore.

Vogliamo dotare il Paese di un sistema di mobilità moderno, grazie ad interventi per migliorare l'accessibilità fisica e digitale alle mete turistiche, con servizi integrati che offrano al turista viaggiatore un'esperienza che aggiunga conoscenza durante l'itinerario e la sosta.

Graziano Delrio

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Mappa del documento





**Obiettivi e
linee di
intervento**



**Progetti in
corso**



**La *governance*
del piano**







LE PREMESSE DEL PIANO

- Connettere l'Italia...turistica9
- Perché un Piano straordinario della mobilità turistica..... 11

Il turismo nell'agenda del MIT

Il **Piano Straordinario della Mobilità Turistica** (PSMT) si inserisce nel nuovo processo di pianificazione avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con **Connettere l'Italia**, e l'allegato Infrastrutture al **Documento di Economia e Finanza** (DEF) del 2016 e del 2017.

Connettere l'Italia definisce gli obiettivi e le strategie per le infrastrutture di trasporto in Italia, e disegna un quadro unitario del sistema della mobilità in

Italia, caratterizzato da un elevato livello di integrazione tra modalità di trasporto, reti nazionali e reti locali, coerente con gli scenari internazionali di sviluppo dei traffici e con gli effettivi **fabbisogni del paese**.

In questa visione, un ruolo strategico preminente lo assumono le città metropolitane e i poli industriali manifatturieri, insieme ai **poli turistici** del Paese.

«Connettere l'Italia»

individua le linee di indirizzo strategico delle politiche per le infrastrutture di trasporto : **i poli turistici assurgono a nodi strategici della rete nazionale**

1



2

Il **nuovo Codice degli Appalti**

definisce le nuove regole per la pianificazione e la progettazione delle infrastrutture , dando forte enfasi alla **pianificazione unitaria** (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e Documento Pluriennale di Pianificazione, DPP) e alla **valutazione ex-ante degli interventi** secondo criteri di utilità e sostenibilità.

Le **Linee Guida per la valutazione**

degli investimenti in opere pubbliche introducono una metodologia di valutazione che premia le **infrastrutture con finalità turistiche**

3



4

Nel ridefinire il **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, i siti turistici sono

considerati **nodi della rete di preminente interesse nazionale** e sono collegati agli assi dello SNIT di 1° livello

Il PSMT è il punto di convergenza di due percorsi istituzionali



Il PSMT è il punto di incontro di un **duplice percorso istituzionale** di natura multidisciplinare che, da un lato, parte dalla nuova visione del MIT del sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto (*Connettere l'Italia*) e, dall'altro lato, dal **Piano Strategico del Turismo (PST)** redatto nel 2016 dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), che prevede lo sviluppo di una specifica **linea d'azione** sul tema della mobilità.

È in questa cornice programmatica che il PSMT esprime le maggiori potenzialità, proponendo un **modello integrato tra trasporti e turismo**, teso a massimizzare

l'efficacia dell'azione di Governo e ottimizzare l'utilizzo delle risorse finanziarie, di fatto estendendo il perimetro d'azione rispetto alla norma (D.L. 83/2014) che ne ha previsto la redazione.

La mobilità e l'accessibilità delle città d'arte e dei luoghi turistici, oltre a **valorizzare l'immagine e il patrimonio culturale e paesaggistico del Paese**, possono avere un ruolo determinante per il rilancio dell'economia nazionale; da qui il ruolo strategico del turismo e l'importanza di un piano dedicato alla mobilità turistica.

Perché un Piano per la mobilità turistica

Cresce la domanda globale di turismo, in un mondo attraversato da mutamenti profondi

Con 1,23 miliardi di spostamenti per turismo a scala globale nel 2016 , **il turismo continua a crescere** e rappresenta un settore fondamentale per il rilancio dell'economia nazionale. Per cogliere tali opportunità è necessario **innovare** i servizi di mobilità offerti, e migliorare **l'accessibilità** delle destinazioni turistiche e la fruibilità di percorsi alternativi

È sempre più diffusa la cultura del **turismo sostenibile**, ad impatto ridotto sull'ambiente, sul paesaggio, sulle comunità residenti. Promuovere un turismo sostenibile e responsabile vuol dire preservare il patrimonio turistico per le generazioni future, ma anche ampliare il ventaglio di offerta turistica con esperienze di immersione nel paesaggio e nella natura

La **rivoluzione digitale** ha modificato i meccanismi di funzionamento della filiera turistica e i modelli di business degli operatori. Per cogliere le sfide dell'innovazione tecnologia e della sicurezza del viaggio, bisogna tener conto che le scelte dei viaggiatori sono sempre più frutto di nuovi bisogni e abitudini che trovano le radici in un'esperienza di viaggio fisica e digitale in continua evoluzione





Per raccogliere le sfide globali e garantire la competitività del Paese è necessario un approccio "sistemico" al turismo

Il PSMT è esplicitamente previsto dal **Decreto Legge 31 maggio 2014, n. 83** «Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo», che all'Art. 11 reca:

«Il MIT, d'intesa con il MiBACT e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome (...) redige e adotta il Piano straordinario della mobilità turistica. Tale piano favorisce la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese»

Il MIT ha colto l'occasione di tale adempimento normativo per **mettere a sistema le risorse e le progettualità in essere per la mobilità turistica** in un quadro organico di pianificazione, inserendo tra le sue priorità il settore turistico.

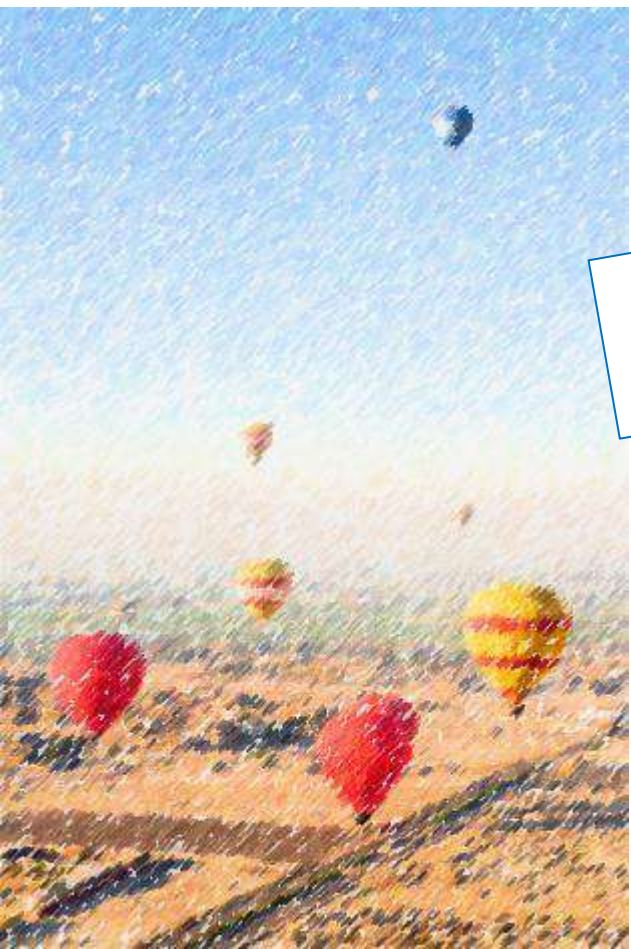
Coerentemente con il Piano Strategico del Turismo predisposto dal MiBACT, ogni turista è prima di tutto un **viaggiatore che esprime una domanda di mobilità** verso luoghi e percorsi turistici. Accessibilità, informazioni durante il viaggio e servizi di mobilità sono criteri che orientano la scelta del viaggiatore turista.

Il Piano propone una **ricognizione delle risorse per le infrastrutture di trasporto**, evidenziando quelle che meglio rispondono alle esigenze di tale domanda di mobilità. (cfr. pagg. 92-93).

Altre fonti programmatiche e finanziarie nazionali

- Il **CIPE** con delibera n. 3 del 1.05.2016 ha assegnato **1 miliardo di euro** al MiBACT per il Piano stralcio "Cultura e Turismo"; di questi, 60 milioni sono stati destinati ai *Cammini*
- Infine, nell'ambito dei fondi europei per il periodo 2014-2020, sono disponibili risorse destinate a linee di intervento per progetti nell'ambito turistico (cfr. pagg. 90-91)





VISION E APPROCCIO METODOLOGICO

- La Vision..... 15
- Un nuovo approccio..... 21

La Vision

L'Italia ha un patrimonio turistico vasto e caratterizzato da **destinazioni turistiche diversificate**: dalle città d'arte alle località balneari; dai luoghi del Made in Italy alle eccellenze enogastronomiche; dalle località termali ai paesaggi naturali di incomparabile bellezza, il Paese è in grado di rispondere alle **esigenze di molteplici segmenti di domanda turistica**.

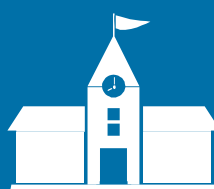
Nella visione del Piano, le numerose mete turistiche sono collegate («messe a sistema») mediante **servizi integrati di mobilità** - fisica e digitale - supportate da un'adeguata dotazione infrastrutturale, tale da consentire al viaggiatore-turista di poter fruire del patrimonio turistico nazionale, in ogni fase del viaggio.

Non c'è turismo senza mobilità: i trasporti costituiscono un presupposto fondamentale e giocano un ruolo chiave per la **qualità dell'offerta turistica nazionale**. Inoltre, **spostarsi per raggiungere le mete turistiche, può diventare a sua volta un'esperienza turistica**, consentendo al viaggiatore di visitare i luoghi attraversati e di conoscere il Paese in modo autentico.



UN TURISMO ACCESSIBILE

IL PATRIMONIO TURISTICO È ACCESSIBILE
DAL PUNTO DI VISTA FISICO E DIGITALE



UN TURISMO CHE VALORIZZA LE INFRASTRUTTURE

IL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE
AUMENTA L'ATTRATTIVITÀ TURISTICA
DEL PAESE



La mobilità turistica richiede **infrastrutture e servizi che rispondono alle esigenze del turista**, per accoglierlo e prepararlo alla visita del territorio. Nella visione del Piano, le infrastrutture devono essere valorizzate e concepite per essere parte integrante dell'esperienza turistica.

Grazie alle sue infinite potenzialità, **l'innovazione tecnologica e digitale rappresenta una ulteriore leva per la realizzazione della Vision**: oltre a creare sinergie tra tutti gli attori della filiera turistica, il digitale consente di **ampliare l'esperienza turistica**. Attraverso il web, il viaggio comincia prima della partenza, nella fase di pianificazione del viaggio, e non si esaurisce con l'arrivo a destinazione, ma continua anche quando il turista ritorna a casa.

L'immersione nel paesaggio e nella natura attraverso forme di **mobilità ciclo-pedonale** apre al visitatore uno spaccato inedito del Paese: un **turismo moderno, responsabile e sostenibile** pienamente integrato e complementare all'offerta turistica tradizionale.



UN TURISMO DIGITALE

LA DIGITALIZZAZIONE ABILITA NUOVI MODELLI
DI FRUIZIONE DELL'ESPERIENZA TURISTICA



UN TURISMO SICURO E SOSTENIBILE

MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA PER LA
CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO

La filiera «connessa» Trasporti e Turismo

















La **filiera dei Trasporti e del Turismo** è per sua stessa natura complessa, articolata e, in Italia in particolare, frammentata. Alla potenzialità intrinseca dell'offerta turistica italiana si associano **diversi modelli di mobilità di turismo** in grado di soddisfare **diverse domande di turismo**.

Mettere in rete i luoghi del turismo, rendendo realmente accessibile l'offerta turistica italiana, rappresenta la sfida principale per conseguire una serie di benefici per l'intero sistema: dal **decongestionamento delle grandi mete** turistiche alla valorizzazione delle migliaia di attrazioni culturali, sportive, ambientali ed enogastronomiche presenti nel nostro Paese.

L'accessibilità all'offerta turistica è peraltro

una **condizione abilitante** per favorire la **destagionalizzazione dei flussi turistici** (l'Italia è seconda in Europa per tasso di stagionalità) con conseguenti impatti positivi in termini di impiego delle risorse finanziarie e umane.

Connettere l'Italia turistica significa agevolare, con la logica dell'**intermodalità**, le differenti combinazioni di **mobilità** dei turisti - stranieri e italiani - che si muovono - individualmente o in gruppo - sia nelle forme **tradizionali** (auto, voli di linea/low cost/charter, fly & drive, tour con pullman, treni, navi...) che **innovative** (la **mobilità dolce/lenta** delle reti fluviali, ciclovie, ferrovie dismesse, cammini, strade storiche...) sia nelle forme innovative della **mobilità condivisa** (car sharing/car pooling).

 Domanda turistica	 Modalità di trasporto	 Nodi	 Prodotti turistici
Italia 	 Aerei di linea Charter	Aeroporto 	Leisure: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Turismo culturale ▶ Turismo balneare ▶ Turismo montano
UE 	 Auto propria Auto a noleggio Car sharing	Stazione treni 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Turismo ambientale ▶ Turismo crocieristico ▶ Turismo termale
Mondo 	 Treni di linea Treni turistici  BUS  Crociere Traghetti	Terminal bus  Porto 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Turismo enogastronomico ▶ Turismo sportivo Business: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Turismo congressuale ▶ Turismo business



La mobilità come esperienza turistica

Le **infrastrutture di trasporto** e i **servizi di mobilità** hanno una **duplice valenza**.

In primis rappresentano un aspetto chiave dell'esperienza turistica: **l'accessibilità** (aerea, stradale, ferroviaria, navale) è la condizione necessaria per consentire il raggiungimento delle numerose mete turistiche disseminate sul territorio del nostro Paese.

L'accessibilità si declina su più livelli: **accesso dall'estero** (per il turismo internazionale), **mobilità interna al territorio nazionale**, **mobilità nel sito turistico**.

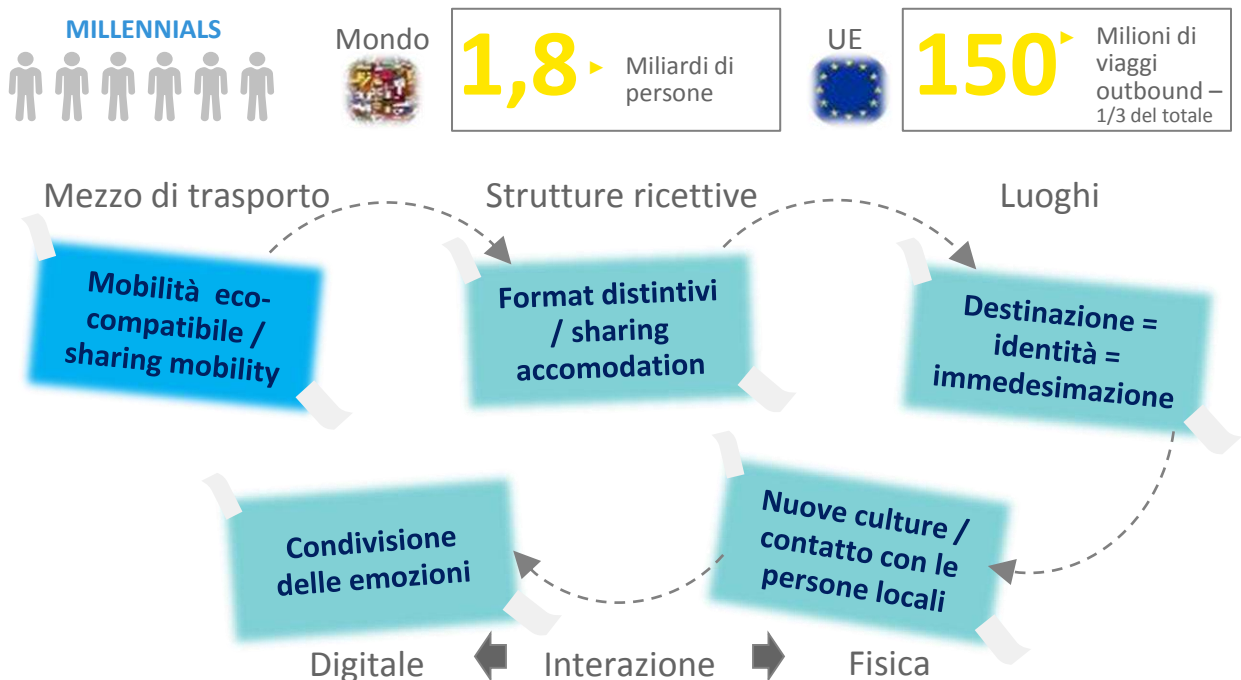
In secondo luogo, la **mobilità** diventa **essa stessa esperienza turistica**: non è un semplice spostamento tra luoghi ma è un vivere una **fase importante del viaggio** in cui il turista può:

- Osservare la **bellezza del territorio durante gli spostamenti**

- Raccogliere **informazioni** ed **arricchire** il proprio viaggio con nuove **attività** e **curiosità esplorative**

- Beneficiare della **qualità e del comfort del mezzo di trasporto** sia esso tradizionale o innovativo.

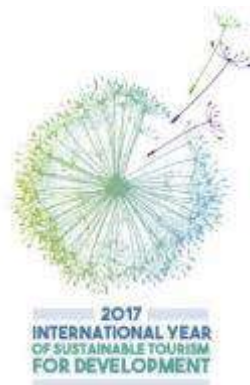
Le formule di **mobilità eco-compatibile** risultano le più apprezzate dalle nuove generazioni, in particolare da parte dei «Millennials», ovvero la prima generazione cresciuta nell'**era digitale**, che privilegia la libertà di movimento, sceglie la destinazione turistica che si caratterizza per una propria autenticità e ricerca un contatto diretto con la comunità locale. Un'esperienza turistica in cui l'interazione fisica e digitale si intrecciano lungo tutto il *Customer Journey*.



Un turismo moderno, responsabile e sostenibile

“Con più di un miliardo di turisti che ogni anno viaggiano per il mondo, il turismo è diventato una forza potente capace di trasformazione, che sta facendo una reale differenza nella vita di milioni di persone. Il turismo offre importanti opportunità di sostentamento, contribuendo ad alleviare la povertà e a trainare lo sviluppo”.

Ban Ki-Moon, ex segretario generale dell'ONU, in occasione della proclamazione da parte delle Nazioni Unite dell'anno 2017 come «Anno Internazionale del Turismo Sostenibile»



La valorizzazione del **patrimonio infrastrutturale** e la promozione di **servizi di trasporto innovativi e a basso impatto ambientale** sono i capisaldi del Piano della mobilità turistica, improntato a favorire la diffusione di un **turismo moderno, responsabile e sostenibile**.

Attraverso l'uso efficiente e razionale delle infrastrutture, conciliando l'impatto dei flussi turistici con la capacità dei sistemi di trasporto e dei servizi di accoglienza, occorre evitare congestione e sovraffollamento, che causano il

degrado dell'ambiente e l'impoverimento delle risorse naturali. È necessario sviluppare un **circolo virtuoso** partendo dalla consapevolezza che l'ambiente rappresenta una risorsa che alimenta il turismo.

Coerentemente i flussi turistici devono essere indirizzati attraverso modalità di trasporto eco-compatibili.

Una **filiera Trasporti e Turismo «sostenibile», oltre che «connessa»**, rappresenta un elemento strategico per la **competitività** del turismo nel Paese.

Le 8 sfide per il Turismo Sostenibile *Tourism Sustainability Group (TSG)*

1 Riduzione della stagionalità della domanda

2 Riduzione dell'impatto dei trasporti nel settore turistico

3 Miglioramento della qualità dell'impiego nel settore turistico

4 Miglioramento della prosperità della comunità ospitante

5 Riduzione dell'utilizzo di risorse e della produzione dei rifiuti

6 Conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale

7 Organizzazione di vacanze accessibili a tutti

8 Visione del turismo come strumento per lo sviluppo sostenibile globale

I 5 focus dell'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile 2017

1 Crescita economica inclusiva e sostenibile

2 Inclusione sociale, occupazione e riduzione della povertà

3 Uso efficiente delle risorse, tutela dell'ambiente e variazioni climatiche

4 Valori culturali, diversità e patrimonio

5 Comprensione reciproca, pace e sicurezza



Verso un'esperienza integrata di viaggio

La **rivoluzione digitale** può abilitare un **cambio di prospettiva** rispetto a una filiera Turismo e Trasporti **frammentata**: l'innovazione tecnologica, infatti, consente di supportare la **pianificazione end-to-end** del turista, ivi compresa la mobilità.

Questa via è percorribile solo adottando un **approccio integrato lungo tutta la filiera**: dalla pianificazione del viaggio fino al feedback sull'esperienza.

Non solo mobilità quindi ma anche servizi, hospitality, informazioni real-time, social, integrazione tariffaria etc.

Per accompagnare un **consumatore** sempre più **evoluto** in termini di utilizzo dei servizi digitali è necessario incrementare il livello di «**smartness**» della filiera. I concetti di **smart road, smart city, smart territory, smart destination** si concretizzano attraverso investimenti di upgrading tecnologico di tutti gli attori dell'ecosistema Turismo.

La digitalizzazione consente l'**integrazione dei servizi al turista**, offrendo così la possibilità di **arricchire** e **personalizzare** il proprio viaggio secondo una logica di **esperienza integrata di viaggio**.



ESPERIENZA INTEGRATA DI VIAGGIO

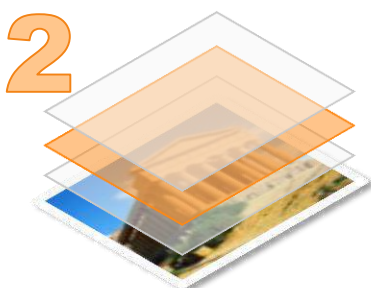
Tre livelli di intervento e tre leve trasversali

Il Piano individua una **metodologia basata su tre livelli** che si innestano, in maniera sinergica e complementare, sulla meta turistica, dando origine ad un'**analisi multidimensionale dei fenomeni turistici connessi alla mobilità e all'accessibilità**, nella duplice accezione **fisica e digitale**. La struttura multilivello riflette le interconnessioni tra la filiera turistica e la mobilità, mettendo in evidenza la **necessità di un approccio integrato** alla progettazione delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità turistica. L'obiettivo è l'identificazione di **linee di intervento e progettualità integrate**.



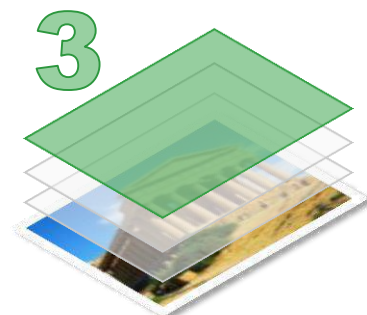
1 Infrastruttura fisica e servizi di mobilità

creano le condizioni di **accesso alla meta turistica** (ad es. servizi di collegamento bus)



2 Infrastruttura e servizi digitali

abilita nuovi servizi direttamente orientati al **soddisfacimento della domanda turistica** (ad es. acquisto biglietti on-line)



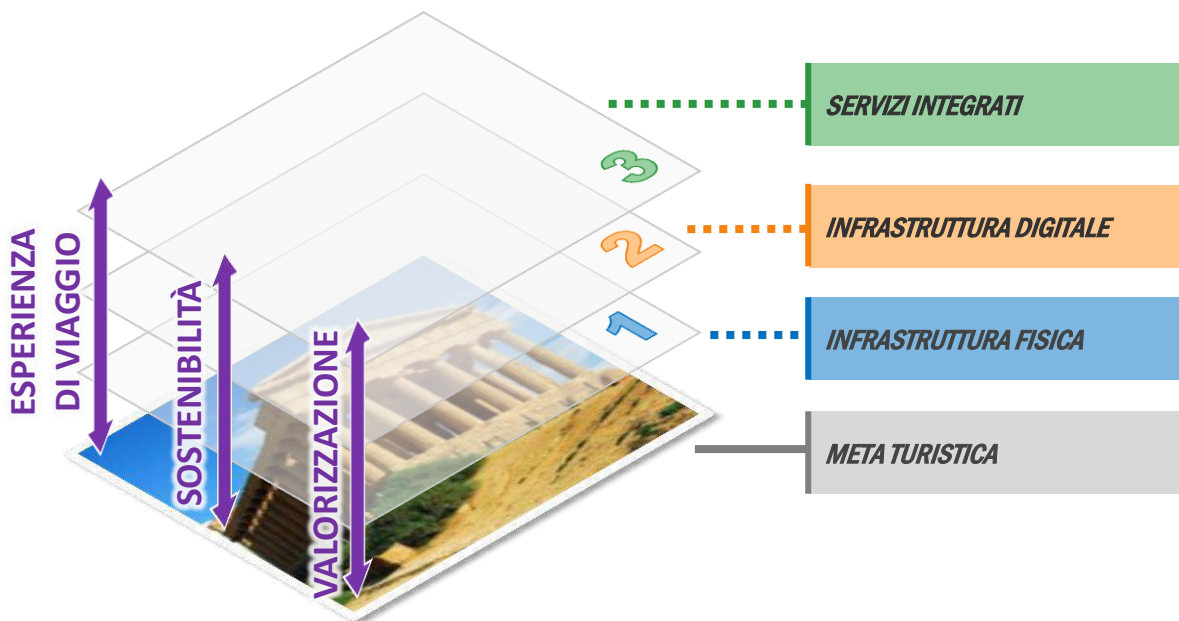
3 Servizi integrati

Includono servizi al turista, non esclusivamente connessi alla mobilità, che **migliorano le possibilità di fruizione del sito turistico** (ad es. biglietto integrato trasporti-sito turistico)



La meta turistica è l'elemento cardine su cui si innestano i differenti livelli di progettazione (fisica, digitale, servizi,...). In funzione della meta turistica si definiscono le tipologie di turismo, i segmenti di domanda e i fabbisogni di mobilità specifici. A partire dalla meta, la progettazione dell'offerta di mobilità turistica passa per la **componente «hard» dell'infrastruttura fisica e digitale**, a quella **«soft» dei servizi integrati** di mobilità e fruizione turistica.

L'**esperienza di viaggio** funge da raccordo tra la fruizione del sito turistico e lo spostamento considerato in tutte le sue fasi. Essa crea valore per la meta turistica in sé, per il viaggiatore e per le filiere industriali connesse al turismo. Insieme all'**esperienza di viaggio**, la **sostenibilità** e la **valorizzazione** sono le **tre leve**, tre dimensioni che orientano ed abilitano linee di intervento e progettazioni integrate.







ANALISI DEL CONTESTO

- Trend internazionali.....25
- Come arrivano i turisti stranieri.....27
- Come si muovono i turisti italiani....29
- Gli spostamenti sul territorio.....31
- L'accessibilità turistica del Paese....33
- L'accessibilità fisica34
- L'accessibilità digitale 51
- Analisi SWOT..... 57



Trend internazionali

Secondo i dati della **World Tourism Organization (UNWTO)**, gli ultimi anni hanno evidenziato **una crescita degli spostamenti internazionali per turismo** del 3,6% nel 2014, del 4,4% nel 2015 e del 3,9% nel 2016,

incremento che è in linea con quanto si è registrato negli ultimi decenni. Infatti, se nel 1990 si contavano **435 milioni** di spostamenti internazionali, nel 2016 il dato registrato a livello di mondiale è di **1,23 miliardi**.



Le previsioni di crescita stimano circa 1,8 miliardi di spostamenti per turismo nel 2030

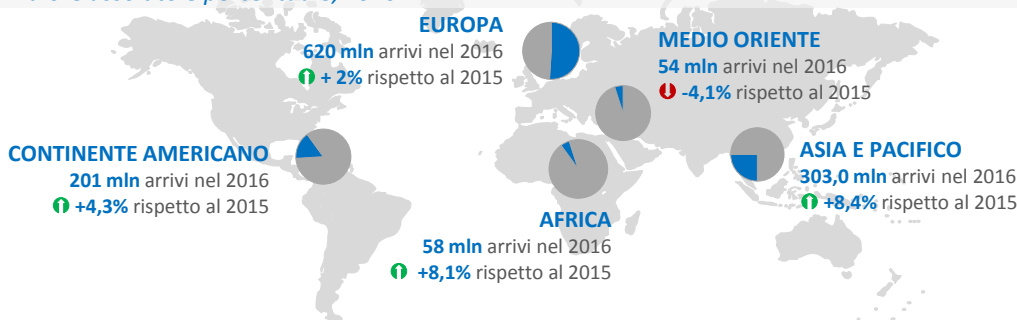
Il settore turistico internazionale realizza:

- Il **6%** dell'export mondiale
- Il **9%** del PIL mondiale
- **1** posto di lavoro **ogni 11**



SPOSTAMENTI INTERNAZIONALI PER MACRO-REGIONE GEOGRAFICA

Valore assoluto e percentuale, 2016



Fonte: UNWTO

Il turismo in Europa

Nel 2016, l'Europa si conferma l'area più visitata del mondo con **620 milioni di spostamenti internazionali** (51% spostamenti complessivi per turismo annuali), con un incremento di circa 12 milioni di turisti (**+2%**) rispetto al 2015. Per macro-ambiti, l'Europa del Nord (+6,4%) ha avuto il maggior incremento di turisti nel 2016, mentre i dati

sull'Area Mediterranea e sull'Europa dell'Ovest hanno risentito degli eventi terroristici che hanno colpito Paesi come Francia e Turchia. Nei Paesi EU-28 la crescita degli arrivi è stata del **+4,6%**, confermata anche dall'analisi dei trend dei pernottamenti (con 100 valore di riferimento al 2005).

	2016	2017	2027*
Indotto turismo EU-28 (miliardi di euro)	1.508	1.548	1926
Contributo PIL EU-28	10.2%	10.3%	11.2%

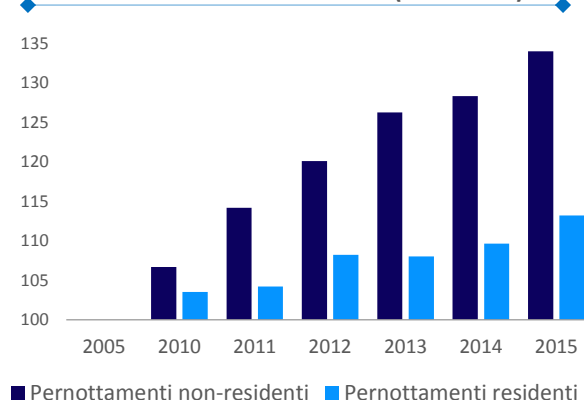
(*) stima

(Fonte: World Travel & Tourism Council)

L'indotto del turismo in Italia nel 2016 è stato pari all'**11,1%** del **PIL**

(Fonte: World Travel & Tourism Council)

Trend di crescita pernottamenti nei Paesi EU28 dal 2005 al 2015 (2005=100)



■ Pernottamenti non-residenti ■ Pernottamenti residenti

Fonte: Eurostat



Posizionamento dell'Italia: nel Mondo...



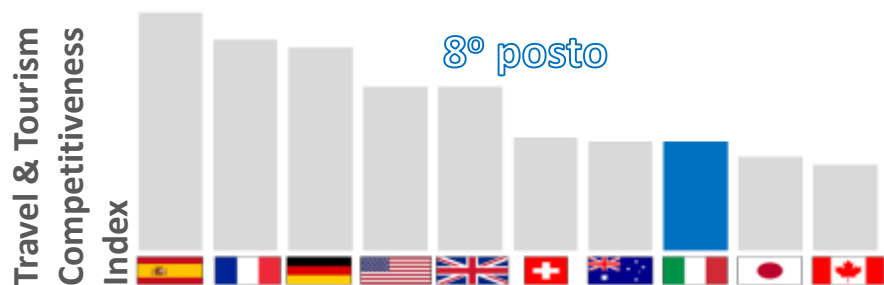
Con **50,7 mln di arrivi** - nel 2015 - l'Italia è nella **top 5 mondiale** per arrivi internazionali, dopo Francia, USA, Spagna e Cina

(fonte: UNWTO)



Nel contesto internazionale, la situazione italiana presenta luci e ombre. Secondo il **World Economic Forum**, l'Italia è **all'ottavo posto** nel mondo per competitività del settore turistico,

ma il Paese è solo **26esimo** per le infrastrutture di trasporto aereo e **32esimo** per le infrastrutture terrestri e portuali.



La **bilancia turistica** dei pagamenti (spese degli stranieri in Italia vs. le spese degli italiani all'estero) è molto positiva, presentando un segno positivo all'anno 2016 di **+14,38 miliardi di Euro**, pari a **+6,2%** rispetto al 2015 (+13,7 miliardi di euro).

Inoltre sono **36,71 miliardi di Euro** i soldi spesi dai viaggiatori internazionali in Italia tra gennaio e dicembre 2016, con un aumento del **+3,2%** rispetto al 2015.



Fonte: Ciset su dati Banca d'Italia

.....e in Europa

L'Italia è il **secondo paese europeo** per pernottamenti internazionali nel 2016, superando la Francia (che presenta un calo notevole a riguardo). Cresce notevolmente l'attrattiva internazionale della **Spagna**, con quasi un + 10%, e dell'Austria, + 4,8%.

Pernottamenti internazionali per turismo (milioni)

Graduatoria	2016	2015	variazione % 2015-2016
1 Spagna	294,3	269,2	+ 9,3
2 Italia	195,7	192,6	+ 1,6
3 Francia	121,8	133,4	- 8,7
4 Regno Unito	119,8	117,9	+ 1,6
5 Austria	84,2	80,3	+ 4,8

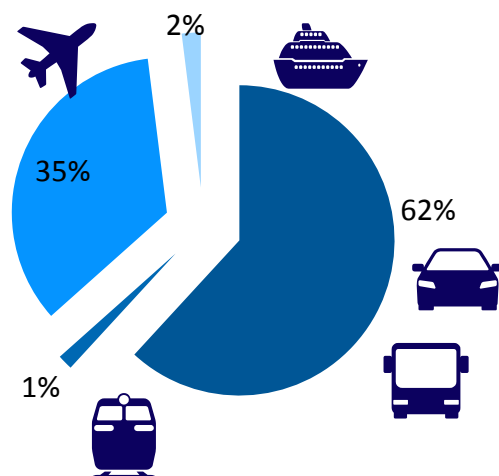
Come arrivano i turisti stranieri

Secondo EUROSTAT, nell'anno 2016 sono stati registrati in Italia **394,6 milioni di pernottamenti** per motivi turistici, valore stabile rispetto al 2015 (392,8 milioni, **+4%** rispetto al 2014).

Inoltre, sono stati registrati **195,7 milioni di**

pernottamenti internazionali, con un aumento rispetto al 2015 dell'1,6%. Ne consegue che gli italiani e gli stranieri presentano quasi la stessa percentuale di presenze, e quindi che **il turismo italiano è sempre più dipendente dai flussi internazionali**.

Nel 2015, **Banca d'Italia e ISTAT** hanno stimato che i turisti stranieri entrano in Italia mediante il **trasporto stradale** (auto e autobus) nel **62%** dei casi, in aereo (35%), in nave (2%) e in treno (1%).



Dove entrano i turisti stranieri in Italia

I turisti internazionali, all'anno 2015, accedono in Italia dal **Nord-Est** per il **37,5%** del totale, dal Centro con il 27,7%, dal Nord-Ovest con il 22,5% del totale, mentre al **Sud** e alle **Isole** in totale accedono solo il **12%** del totale.

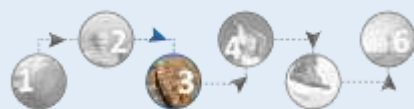
Per quanto riguarda le nazioni di provenienza, fondamentale è il contributo fornito dalla **Germania** al fenomeno turismo, con oltre il

28,1% delle presenze complessive rilevate, seguite dalla **Francia** e dal **Regno Unito** (6,4% delle presenze totali). Dai Paesi extra-Europa, predominano gli **Stati Uniti** (9,2% del totale rilevato), ma è in forte risalita la Cina con un aumento di oltre il **54%** in più di presenze registrate rispetto al 2014.

	Paesi	Arrivi	Presenze	Quota % arrivi	Quota % presenze
1	Germania	10.858.540	53.294.967	20,4	28,1
2	Stati Uniti	4.531.141	11.657.085	9,2	6,4
3	Francia	4.331.623	13.010.397	7,6	6,4
4	Cina	3.338.040	5.378.298	4,4	1,9
5	Regno Unito	3.316.921	12.482.716	6,0	6,4



Fonte: ISTAT 2015



Le mete turistiche preferite dai turisti stranieri

Secondi i dati ISTAT aggiornati al 2015, gli stranieri principalmente preferiscono visitare il **patrimonio storico-culturale** del Paese, mentre quasi la metà degli italiani preferisce le **località marine** (45% del totale).

Le Regioni dove si registrano il maggior numero di pernottamenti dei clienti nel 2015 sono il **Veneto**, (16,1% del totale delle presenze), il **Trentino-Alto Adige** (11%), **Toscana** (11,3%) e **Lombardia** (9,6%). In queste regioni si concentra il **48,6%** dei pernottamenti totali. Abruzzo e Sicilia sono inoltre le uniche Regioni con quote percentuali in riduzione rispetto al 2014.

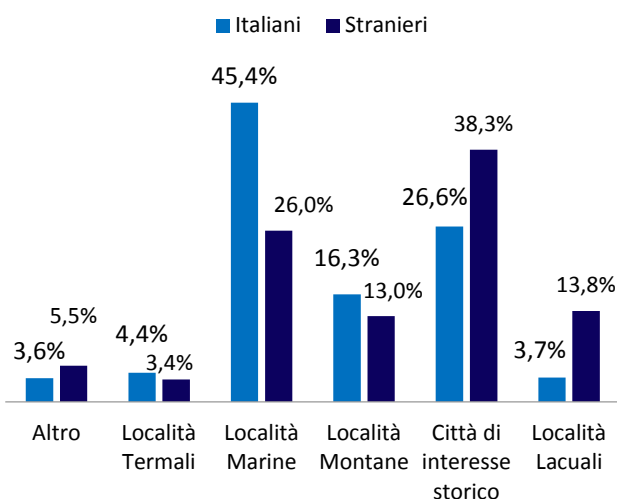
Le Regioni con una presenza turistica straniera percentuale superiore a quella italiana (l'Emilia-Romagna in primis), le Regioni del Sud Italia attraggono un turismo **quasi esclusivamente nazionale**.

Secondo il rapporto **CISET-Banca d'Italia** aggiornato al 2016, i turisti stranieri soggiornano in Italia mediamente per **3,6** giorni.

REGIONE DI DESTINAZIONE	% di presenze sul totale nazionale (Italia=100)			Var.% 2015/2014
	Residenti	Non residenti	Tot	
Piemonte	3,8	3,1	3,5	4,7
Valle d'Aosta	1,0	0,7	0,8	8,4
Lombardia	8,1	11,3	9,6	10,4
Liguria	4,3	3,0	3,6	6,3
Trentino-Alto Adige	9,4	13,9	11,6	3,9
Veneto	10,5	21,9	16,1	2,3
Friuli-Venezia Giulia	1,8	2,2	2,0	4,1
Emilia-Romagna	13,5	5,0	9,3	3,3
Toscana	10,2	12,4	11,3	2,8
Umbria	1,9	1,1	1,5	0,9
Marche	4,9	1,2	3,1	7,0
Lazio	6,0	10,2	8,1	2,8
Abruzzo	2,6	0,4	1,5	-3,3
Molise	0,2	0,0	0,1	17,3
Campania	5,1	4,5	4,8	4,4
Puglia	5,4	1,4	3,4	1,9
Basilicata	1,0	0,1	0,6	9,6
Calabria	3,2	0,9	2,1	5,0
Sicilia	3,8	3,6	3,7	-2,4
Sardegna	3,3	3,0	3,2	9,1
ITALIA	100,0	100,0	100,0	4,0

Fonte: ISTAT 2015

Presenze per località di interesse turistico



Come si muovono i turisti italiani

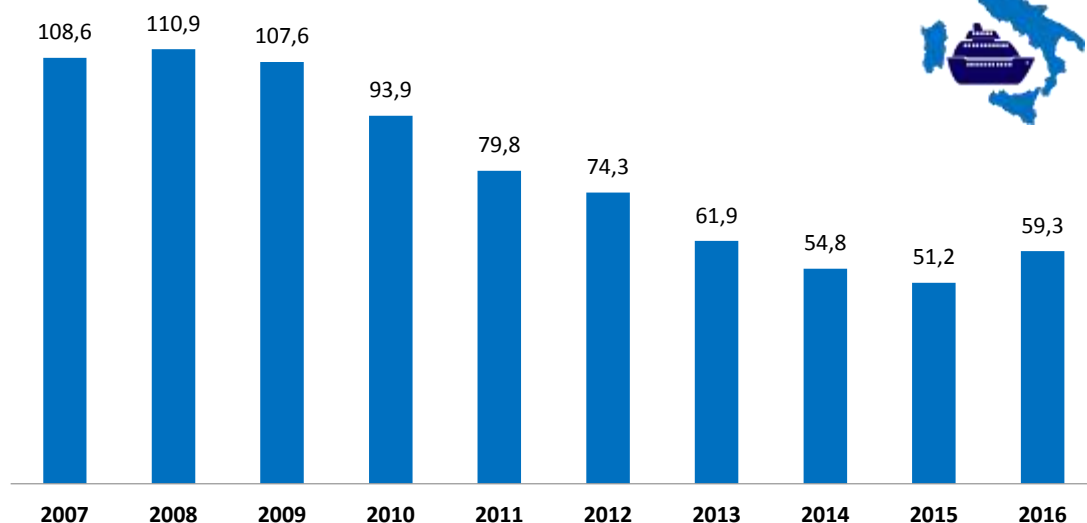
Nel 2016, si stima (fonte: Istat «Viaggi e Vacanze 2016») che il numero di viaggi con pernottamento effettuati dai soli cittadini italiani sia pari a **66,55 milioni**, oltre 8 milioni in più di spostamenti rispetto al 2015, con una variazione positiva rispetto all'anno precedente del +13,7%. Di questi, **59,3 milioni sono gli spostamenti registrati per motivi turistici**.

Tale incremento interrompe una tendenza in cui

i viaggi per turismo in Italia erano in forte diminuzione negli ultimi anni. Il motivo è dovuto **all'aumento delle vacanze brevi** (da 1 a 3 giorni), passate in 12 mesi **da 24,3 a 29,3 milioni (+20,7%)**, eguagliando la quota percentuale di vacanze lunghe (4 giorni e oltre), attestate sui 29,9 milioni nel 2016 (in crescita dell'11,3% rispetto al 2015).



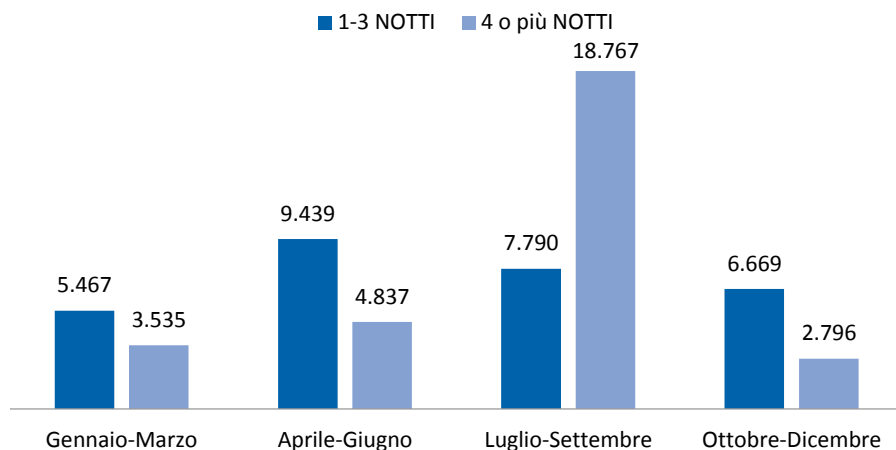
Viaggi per vacanze (in milioni)



A fronte di questo aumento del livello complessivo della domanda, la distribuzione nei mesi dell'anno degli spostamenti per «vacanza» degli italiani, resta inalterata presentando un

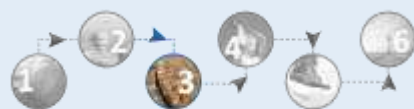
picco pari a quasi il **45%** in corrispondenza dei **mesi estivi** (da Luglio a Settembre) ed oscillando negli altri trimestri tra il 15 e il 25%.

Spostamenti per vacanze nel 2016 (in migliaia)



Nel 2016 il **62,7%** degli italiani che hanno effettuato una vacanza per **4 o più notti** sono partiti nei mesi estivi.

....e dove vanno

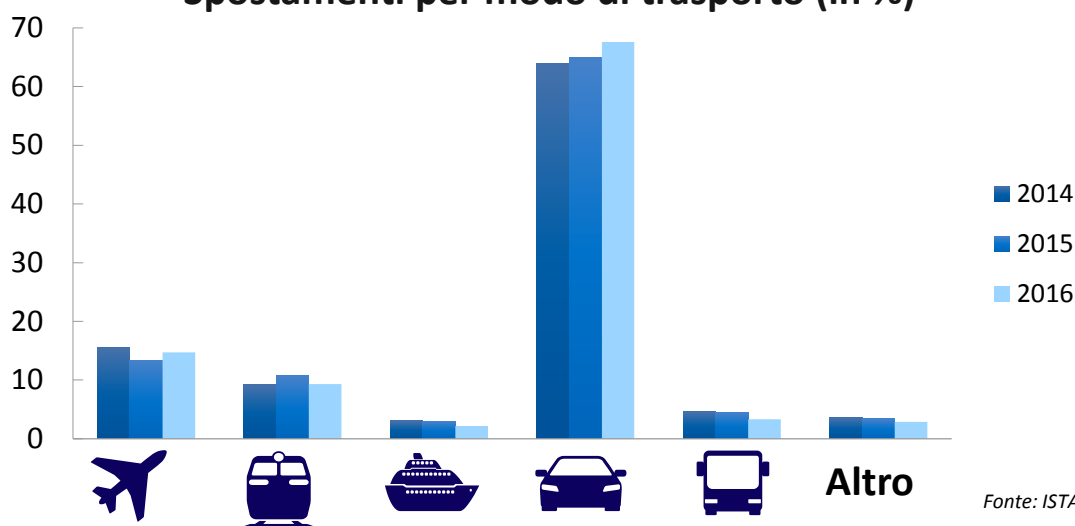


Nel 2016, l'auto si conferma il principale mezzo di trasporto per viaggi turistici in Italia con una quota del **67,6%** degli spostamenti complessivi (in crescita rispetto agli anni precedenti). L'auto raggiunge una percentuale di utilizzo del **76,1%** per le **vacanze da 1 a 3 notti**, e del 59,6% per le vacanze di 4 o più notti. Seguono l'aereo con il **14,7%** e il treno con il **9,3%**.

Come mezzo di trasporto preferito per turismo, l'aereo presenta una percentuale pari al **22,4% per le vacanze lunghe e solo il 6,8%** per le vacanze brevi.

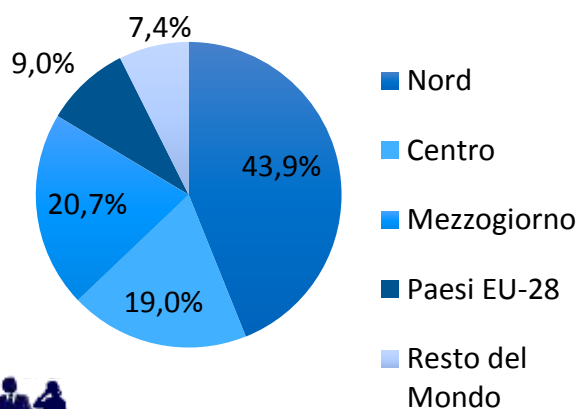
Infine, gli spostamenti turistici in autobus hanno generato circa **2,7 milioni di spostamenti in Italia nel 2016, ovvero il 4,5% degli spostamenti per turismo** (ISTAT).

Spostamenti per modo di trasporto (in %)



Fonte: ISTAT 2016

Destinazione degli spostamenti



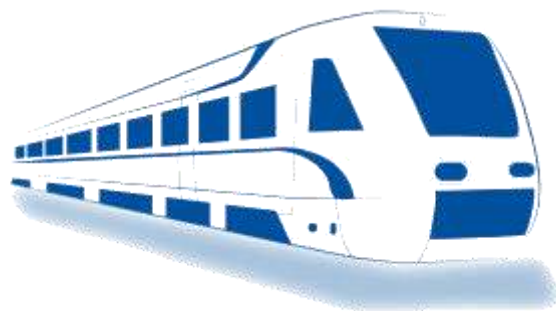
L'**83,6%** degli italiani sceglie di andare in vacanza in **località italiane** con una netta preferenza per le località del **Nord**: il **53,2%** dei soggiorni brevi e il 34,7% dei soggiorni di 4 o più notti sono effettuati. Il Centro Italia è preferito per le vacanze brevi (**22,7%**) mentre il **Sud** per le vacanze superiori a 4 giorni (26%).

Del restante **16,4%**, il 9% preferisce una **destinazione interna all'UE**, il restante 7,4% preferisce mete turistiche extra-europee.

L'accessibilità turistica di media e lunga percorrenza

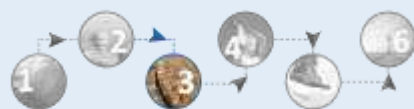


Oltre al mercato dell'Alta Velocità ferroviaria, la domanda di spostamento di media e lunga percorrenza è servita anche dai **servizi ferroviari «Intercity»** e dai servizi di **trasporto di media e lunga percorrenza (MLP) su rete stradale**. Il numero di passeggeri trasportati da questi settori nel 2016, è complessivamente di circa **40 milioni di passeggeri**, di cui circa il 25% (circa 10 milioni di passeggeri) su autobus.



Per i servizi ferroviari intercity, negli ultimi anni si è assistito ad un calo dei collegamenti a lunga percorrenza (-22,4% dal 2010 al 2016, fonte «Rapporto Pendolaria 2016») dovuto alla progressiva riduzione dei treni Intercity e alla sostituzione con servizi ad Alta Velocità. A fronte di tale riduzione di offerta, i passeggeri sono calati dal 2010 al 2016 del 36%. Tuttavia il **nuovo contratto per il servizio ferroviario «universale»**, riguardante i treni intercity di durata decennale (2017-2026), Trenitalia, si prevedono **investimenti nel materiale rotabile** e **un incremento del servizio (treni*km) del 7%** rispetto al periodo precedente.

Il settore degli **autobus a media e lunga percorrenza**, è invece in netta crescita dopo la liberalizzazione del 2014 che si è rapidamente tradotta in **nuove relazioni servite**, con l'aumento delle frequenze settimanali e la proposta di nuovi modelli di offerta (intercity, notturno, etc.), e tariffe differenziate soprattutto sulle tratte in competizione con la ferrovia.



La quota degli spostamenti turistici è pari a circa 8,1 milioni all'anno, di cui, nel 2016: 5,4 milioni in treno e 2,7 milioni con l'autobus.



Il servizio in autobus di MLP è un servizio complementare a quello ferroviario, che risponde alle esigenze dei viaggiatori diretti verso mete caratterizzate da scarsa accessibilità con i servizi di trasporto ferroviari. La lunghezza tipica del viaggio degli utenti del servizio autobus MLP è compresa fra **400 e 600 km** (oltre il 50% dei biglietti venduti). Secondo il portale **CheckMyBus**, Roma, Milano e Napoli sono i poli principali per numero di biglietti.

Città di Partenza	
1	Milano
2	Roma
3	Napoli
4	Bologna
5	Torino

Città di Destinazione	
1	Roma
2	Milano
3	Napoli
4	Torino
5	Bologna

Principali città di origine e di destinazione del servizio autobus MLP (fonte: CheckMyBus)

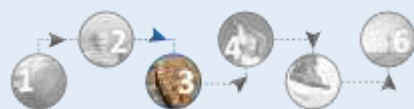


L'accessibilità turistica del Paese

L'**accessibilità** è un driver essenziale della competitività dei sistemi turistici nazionali; essa rappresenta il più rilevante **punto di intersezione tra la filiera del turismo e quella dei trasporti**. Se è vero che le destinazioni turistiche sono tanto più visitate quanto più facilmente accessibili al viaggiatore, risulta fondamentale che la definizione di strategie per la mobilità turistica parta dall'analisi dell'offerta turistica in termini di accessibilità,

nelle sue diverse accezioni. L'**accessibilità fisica** è direttamente connessa all'adeguatezza delle infrastrutture di trasporto e all'efficienza e capillarità dei servizi di mobilità. L'**accessibilità digitale** gioca un ruolo altrettanto importante: essa infatti costituisce un fattore di visibilità e preferibilità della meta in fase di decisione e pianificazione del viaggio, oltre a migliorare la fruizione complessiva dell'esperienza turistica.





Grazie alla presenza di un patrimonio storico, culturale e naturale estremamente ricco, la domanda turistica dei viaggiatori nazionali ed internazionali è segmentata in più settori (turismo culturale, balneare, lacustre, montano, termale, etc.). Un primato molto importante quello del **turismo culturale**, se si considera che l'Italia è il Paese che ospita la maggior parte dei siti Unesco presenti nel mondo, oltre ad essere al primo posto nella sezione Tourism e nella Heritage & Culture del Country Brand Index 2014-2015. Il **turismo balneare** è favorito da circa 8.000 km di costa che si estendono da Nord a Sud senza soluzione di continuità. A testimoniarlo è il fatto che 12 delle prime 20 città per numero di partenze si trovano in prossimità del mare. A questo si sommano il **turismo lacustre**, scelta di molti turisti che abitano o visitano le Regioni del Nord Italia ed il **turismo montano**, grazie alla presenza di numerose località sciistiche. Non trascurabili, infine, anche le aliquote legate al **turismo termale** e al **turismo enogastronomico**, un settore quest'ultimo in cui l'Italia primeggia per offerta di prodotti alimentari a marchio DOP, IGP o SGT e di vini a marchio DOC, DOCG o IGT. La capillare diffusione del **patrimonio turistico** su tutto il territorio nazionale

costituisce, da una parte, un grande potenziale di sviluppo anche locale, tuttavia richiede, d'altra parte, uno sforzo maggiore per individuare interventi e servizi di mobilità mirati, per garantire la **accessibilità** dei siti turistici con le modalità idonee e in **tempi** ragionevoli.



Con riferimento a siti turistici riconosciuti a livello internazionale, è stata effettuata un'analisi di **accessibilità**, tesa a valutare i tempi di accesso dalle varie Porte di Accesso ai principali siti turistici e viceversa. I **siti turistici oggetto dell'analisi di accessibilità** del presente Piano sono:

1. Siti **UNESCO**
2. Le **Capitali della Cultura**
3. Le **destinazioni EDEN**

Le destinazioni turistiche

PATRIMONI MONDIALI DELL'UMANITÀ



I siti UNESCO

Con **53 siti** l'Italia è il **1° Paese al mondo** per numero di patrimoni mondiali dell'umanità riconosciuti dall'**UNESCO**, seguita da Cina, Spagna, Francia e Germania.



Si tratta di luoghi di grande rilevanza come le *Residenze Sabaude* a Torino, la città di *Verona*, *Porto Venere* e le *Cinque Terre* al Nord; il *Centro storico di San Gimignano* e quelli di *Firenze* e *Roma*, *Villa Adriana* e *Villa D'Este* a Tivoli nel Centro Italia; le *Aree archeologiche di Pompei*, *Ercolano* e *Torre Annunziata*, *I Sassi* e il *parco delle chiese rupestri di Matera*, la *Costiera Amalfitana* al Sud.

Di questi, **47 siti** sono di **carattere culturale**, tra cui la *Laguna di Venezia*, *Castel del Monte*, *la Reggia di Caserta*, *i Templi di Paestum* ed ultima, ma solo in ordine di tempo, le ***Opere di difesa Veneziane del XVI e XVII secolo***.



Ulteriori **6 siti** sono invece di **carattere naturalistico**; tra questi le *Dolomiti*, il *monte Etna*, le *isole Eolie* e il *Delta del Po*.



Le Capitali della Cultura

Il **DL 83/2014** prevede che **ogni anno** venga scelta la **Capitale italiana della cultura**, con l'obiettivo di «sostenere, incoraggiare e valorizzare la autonoma capacità progettuale e attuativa delle città italiane nel campo della cultura, affinché venga recepito in maniera sempre più diffusa il **valore della leva culturale per la coesione sociale**, l'integrazione senza conflitti, la conservazione delle identità, la creatività, l'innovazione, la crescita e infine lo sviluppo economico e il benessere individuale e collettivo» (MIBACT). La vincitrici sono state **Palermo** per l'anno 2017 e **Pistoia** per l'anno 2018.

Le Destinazioni «EDEN»

European Destinations of Excellence

Il progetto EDEN è un'attività promossa a partire dal 2006 dalla **Commissione Europea** per la selezione, in ogni Stato membro, di destinazioni che prevedessero buona prassi per il turismo sostenibile. Nel corso delle varie edizioni, tra il 2007 e il 2015, in Italia sono state selezionate **41 destinazioni** (tra vincitrici e finaliste) con un'offerta turistica orientata a criteri di sostenibilità, col giusto equilibrio tra gli obiettivi di crescita economica e gli aspetti sociali, culturali ed ambientali del turismo. Il progetto EDEN si fonda sui valori della diversità e sulle caratteristiche comuni delle destinazioni turistiche europee, migliorando la visibilità di quelle emergenti e promuovendo il collegamento tra le destinazioni premiate, che sono: **Guardiagrele (2015), Pistoia (2013), Montevicchio (2011), Monte Isola (2010), Penisola del Sinis (2008), Specchia (2007)**.



Monte Isola (BS)

Il modello delle "porte d'accesso"

L'accessibilità fisica

In coerenza con il DL 83/2014, che vede nel presente Piano lo strumento per favorire la fruibilità del patrimonio turistico nazionale, con particolare attenzione alle destinazioni minori ed al Sud Italia, è stata sviluppata una metodologia che a partire da una **valutazione del grado di accessibilità fisica** dei siti turistici consente di indirizzare opportunamente gli investimenti verso interventi di tipo infrastrutturale ovvero nei servizi di trasporto.

Il PSMT si riferisce principalmente alla **scala territoriale nazionale** ed individua un modello di analisi della mobilità turistica e di fruizione dei siti di interesse turistico, coerente con il **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti** (SNIT) definito in **Connettere L'Italia** (allegato Infrastrutture al DEF, 2017).

L'accessibilità ai poli di rilevanza nazionale (le città e i siti riconosciuti come Patrimonio Unesco, le destinazioni del progetto EDEN e le Capitali della Cultura) è stata valutata a partire dalle Porte di Accesso (Aeroporti, Stazioni, Porti) che consentono di raggiungerli **nel minor tempo possibile** con mezzi di **trasporto privato** (auto, moto) e servizi di **trasporto pubblico** utilizzando le reti esistenti, stradali, ferroviarie e marittime. L'analisi dei tempi di percorrenza dalla Porta di Accesso più vicina alle destinazioni turistiche, articolata per modalità di trasporto, mette in luce i siti in cui il differenziale di accessibilità auto privata/servizi di trasporto pubblico è maggiore, e sui quali, pertanto, è necessario intervenire **potenziando le infrastrutture e l'offerta di servizi di mobilità**.

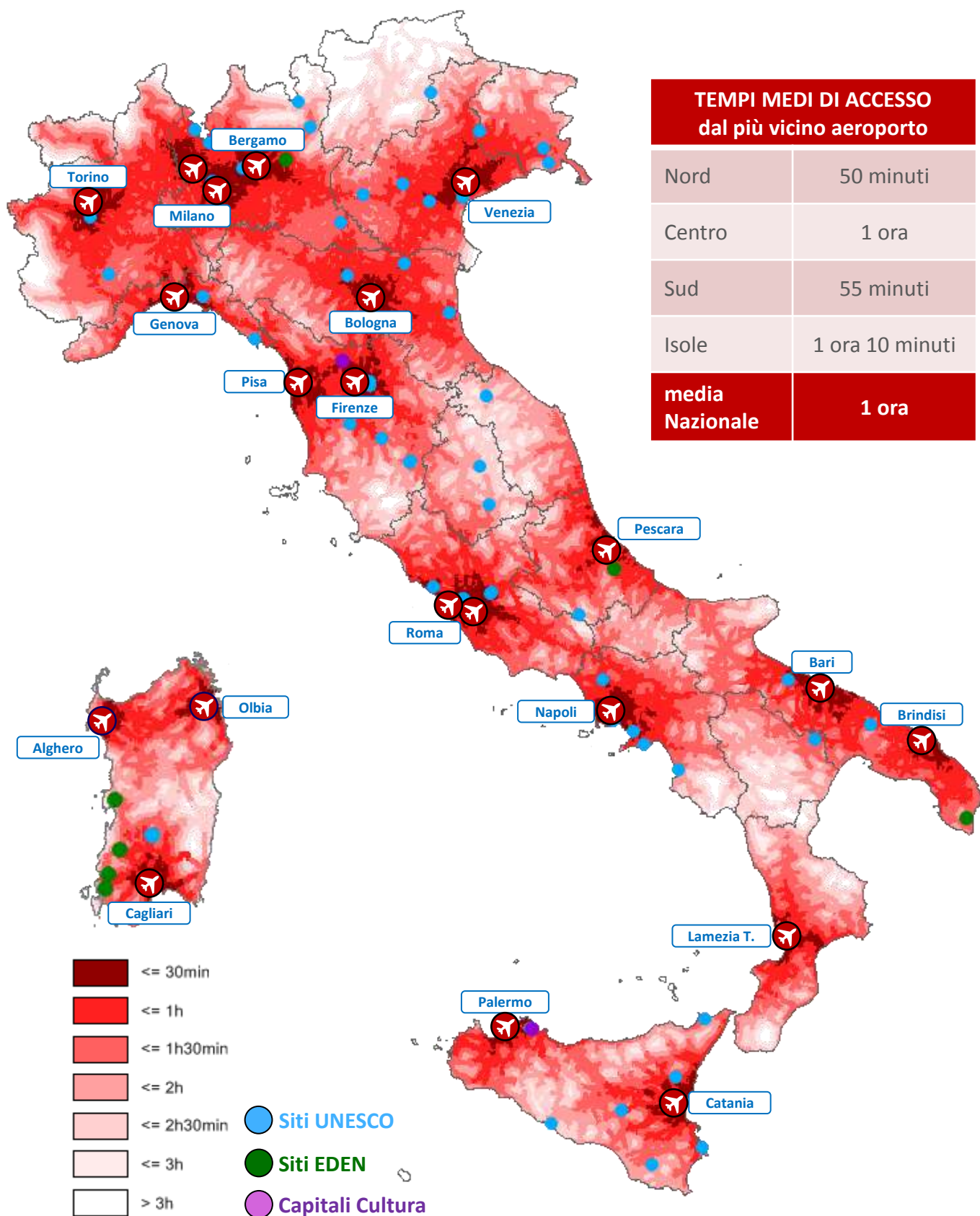


Le principali porte di accesso e i siti turistici



L'accessibilità fisica

Accessibilità aeroportuale





L'accessibilità aeroportuale ai **70 siti** complessivamente considerati (**53 Unesco e 17 tra destinazioni EDEN e capitali della Cultura**) è rappresentata mediante le aree di influenza dei principali aeroporti per volume di traffico internazionale del Paese, ottenute mediante il calcolo dei tempi di accesso su rete stradale.

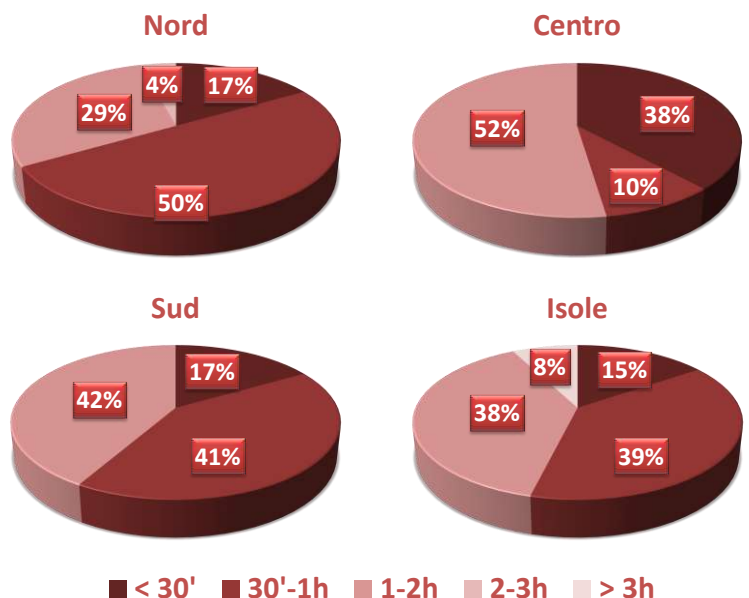
La maggior parte dei **siti Unesco (96%)** è raggiungibile dal più vicino aeroporto in **meno di due ore**; la percentuale scende al **60%** fissando una soglia di **un'ora** di viaggio; solo **14** siti Unesco distano **meno di mezz'ora** dal più vicino aeroporto.

Tutti gli **altri siti** sono raggiungibili dal più vicino aeroporto in **meno di due ore**, anche se la maggior parte di essi (**53%**) dista comunque più di **un'ora** di viaggio. Soltanto **2** siti (le due capitali della Cultura, *Palermo* e *Pistoia*) sono a **meno di mezz'ora** dall'aeroporto più vicino.

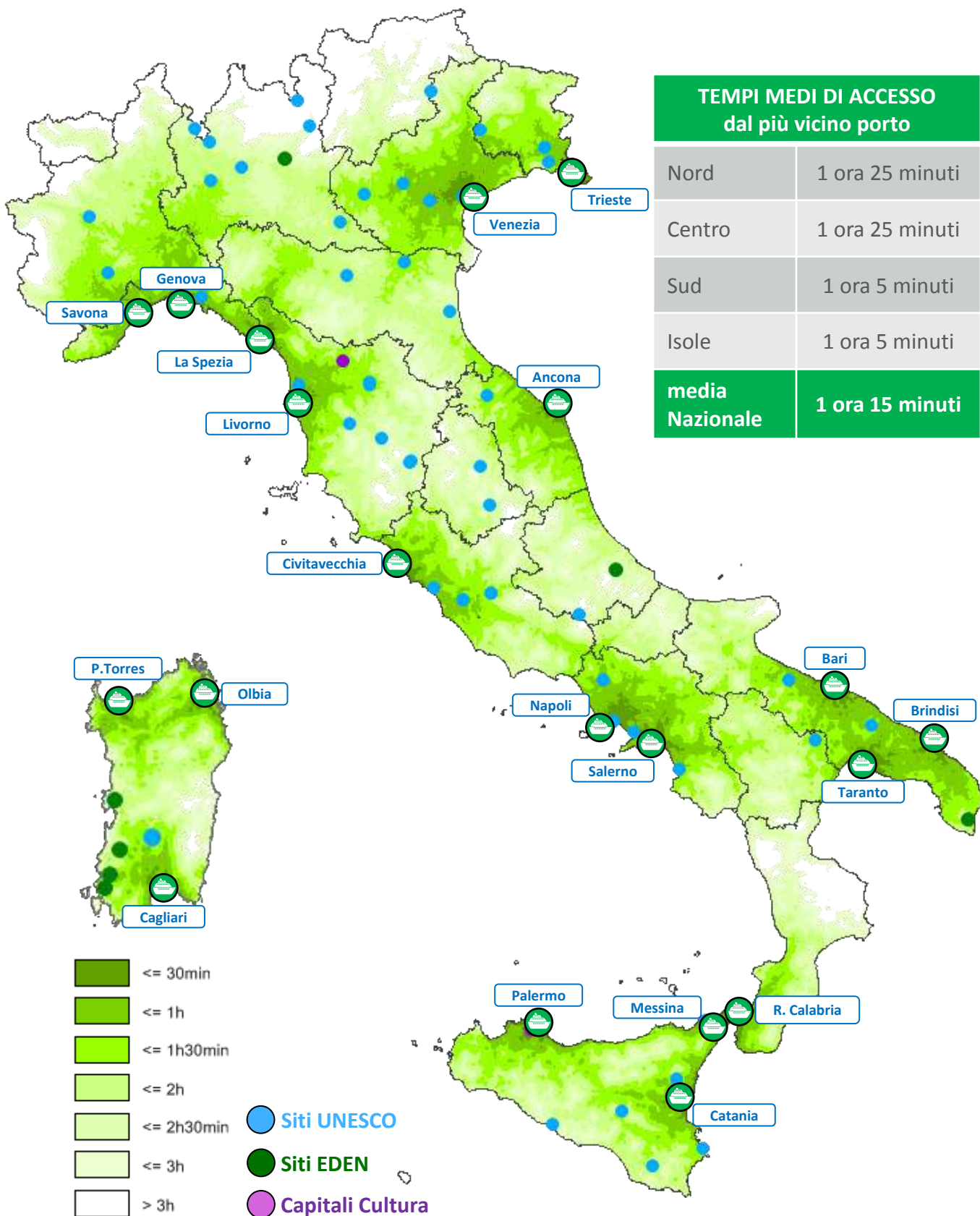


Complessivamente, quasi tutti i **70 siti (97%)** sono raggiungibili dal più vicino aeroporto in **meno di due ore**, e poco più della metà di questi (**40**) in **meno di un'ora**.

Buona parte dei siti dista **meno di un'ora** di viaggio anche con riferimento ai soli aeroporti del **Nord (67%)**, del **Sud (58%)** e delle **Isole (54%)**; fa eccezione soltanto il **Centro** in cui soltanto il **48%** dei siti dista **meno di un'ora** dal più vicino aeroporto, con la restante parte comunque raggiungibile entro **due ore di viaggio**.



Accessibilità portuale





L'accessibilità portuale ai **70 siti** complessivamente considerati (**53 Unesco e 17 tra destinazioni EDEN e capitali della Cultura**) è rappresentata mediante le aree di influenza dei principali porti per volume di traffico turistico e crocieristico del Paese, ottenute mediante il calcolo dei tempi di accesso su rete stradale.

Quasi tutti i **siti Unesco** (**81%**) sono raggiungibili dal porto più vicino in **meno di due ore**, anche se la maggior parte di questi (**22**) dista comunque **più di un'ora**; vi è poi una quota residua non trascurabile (**19%**) che supera le **due ore** ed **1** sito addirittura le **tre ore**.

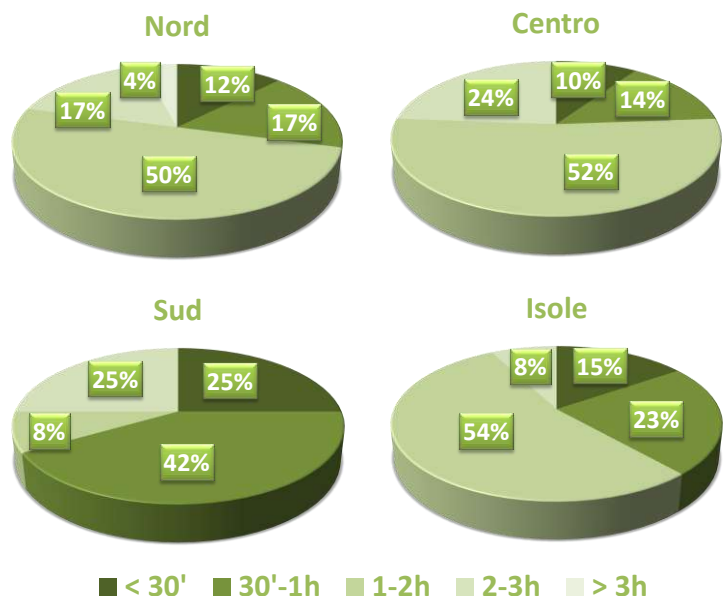
Anche la maggior parte degli **altri siti** (**76%**) è raggiungibile dal porto più vicino in **meno di due ore**, anche se soltanto **1** di questi (**Palermo**) è a **meno di mezz'ora** di viaggio. La restante parte dei siti dista comunque **non più di tre ore** di viaggio.



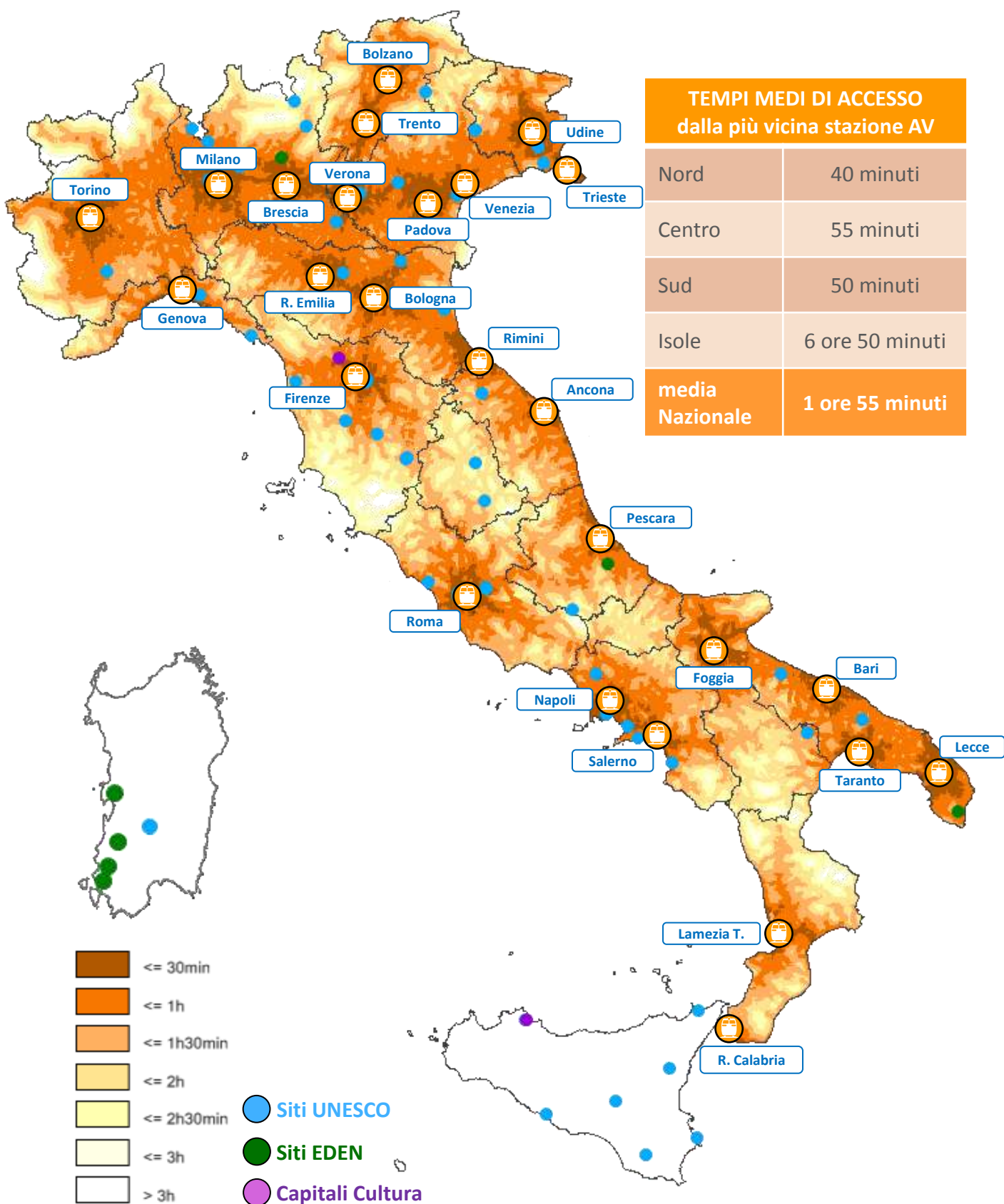
Complessivamente, quasi tutti i **70 siti** (**80%**) sono raggiungibili in **meno di due ore**, anche se la maggior parte di questi (**31**) dista comunque **più di un'ora** dal porto più vicino.

La maggior parte dei siti dista **più di un'ora** di viaggio anche con riferimento ai soli porti del **Nord** (**71%**), del **Centro** (**76%**) e delle **Isole** (**62%**).

Fa eccezione soltanto il **Sud** del Paese, in cui la maggior parte dei siti (**67%**) è raggiungibile dal porto più vicino in **meno di un'ora**, e poco meno della metà di questi (**3**) addirittura in **meno di mezz'ora**.



Accessibilità ferroviaria AV





L'accessibilità ferroviaria ai **70 siti** complessivamente considerati (**53 Unesco e 17 tra destinazioni EDEN e capitali della Cultura**) è rappresentata mediante le aree di influenza delle principali stazioni ferroviarie servite dall'Alta Velocità (AV), ottenute mediante il calcolo dei tempi di accesso su rete stradale.

Gran parte dei **siti Unesco** (**60%**) è raggiungibile dalla stazione AV più vicina in **meno di un'ora**, e poco più della metà di questi (**19**) addirittura in **meno di mezz'ora**; la percentuale sale all'**83%** fissando una soglia di **due ore** di viaggio.

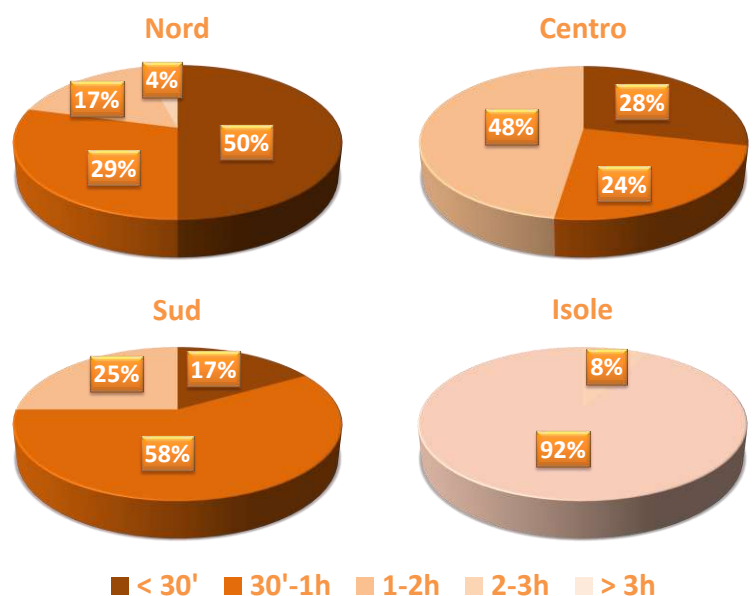
La maggior parte degli **altri siti** (**71%**) è raggiungibile in **meno di due ore** dalla più vicina stazione AV, e soltanto **1** di questi (*Pistoia*) è a **mezz'ora** di viaggio; della restante parte, soltanto i siti insulari (tra cui la *miniera "Porto Flavia"*) distano **più di tre ore**.



Complessivamente, la maggior parte dei **70 siti** (**56%**) è raggiungibile dalla stazione AV più vicina in **meno di un'ora**, e **20** di questi addirittura in **meno di mezz'ora**.

L'accessibilità ferroviaria paga il prezzo di infrastrutture puntuali distribuite in modo non uniforme sul territorio nazionale.

Ne consegue che al **Nord** la metà dei siti è a **meno di mezz'ora** dalla stazione AV più vicina; viceversa, nel resto della Penisola si hanno aliquote non trascurabili di siti che **superano l'ora** di viaggio sia al **Centro** (**48%**) che al **Sud** (**25%**).



Dalle porte di accesso ai siti turistici

Indirizzi per la programmazione dei servizi di trasporto turistico locale

Il confronto tra l'accessibilità ai siti turistici a partire dalle porte di accesso, su modalità di trasporto individuali e collettive (ad esempio il confronto tra i tempi di percorrenza in **auto** e quelli sui servizi di **trasporto pubblico locale**) consente di orientare la programmazione degli investimenti in infrastrutture e servizi di mobilità, sia alla scala nazionale che a quella locale.

Individuando una **soglia minima del tempo di accesso al sito** a partire dalla porta di accesso più vicina (ad esempio 1,5 ore) e riportando in un grafico i tempi di accesso in auto (in ascisse) e i tempi su trasporto pubblico (in ordinate), è possibile individuare quattro quadranti.

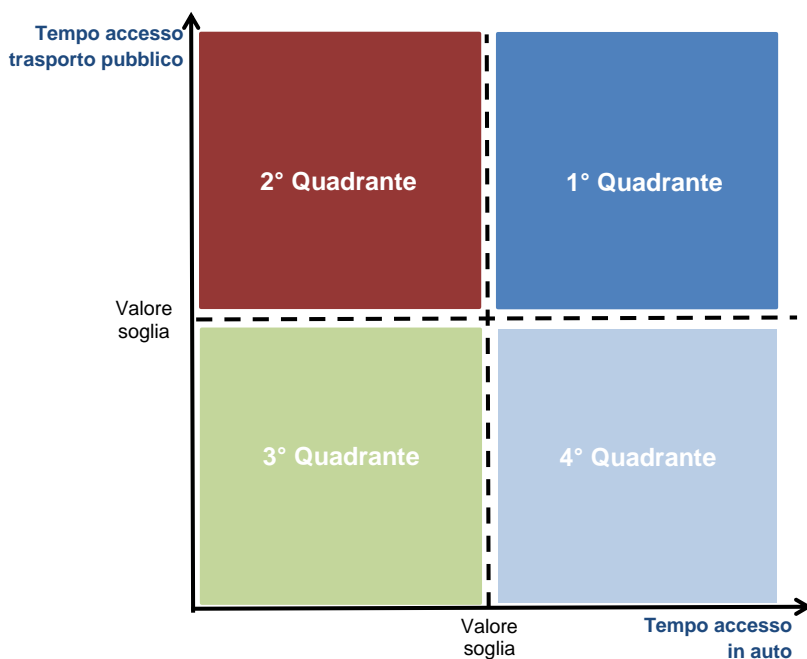
Il **1° quadrante**, in alto a destra, presenta alti tempi di accesso sia in auto che con i servizi di trasporto pubblico; in tali casi è necessario un intervento di **potenziamento infrastrutturale**

della rete di accesso (stradale, ferroviaria) per migliorarne l'accessibilità.

Il **2° quadrante**, in alto a sinistra, è caratterizzato da alti tempi di accesso con i servizi di trasporto pubblico, e bassi tempi di accesso con l'auto; ricadono in tale quadrante i siti localizzati in aree che necessitano di un **potenziamento dei servizi pubblici regionali ed interregionali**, essendo già presente una rete infrastrutturale che consente un buon livello di accessibilità di ultimo miglio stradale.

Nel **3° quadrante** in basso a sinistra ricadono i siti che hanno un buon livello di accessibilità e non richiedono prioritariamente interventi sulle infrastrutture e sui servizi di mobilità.

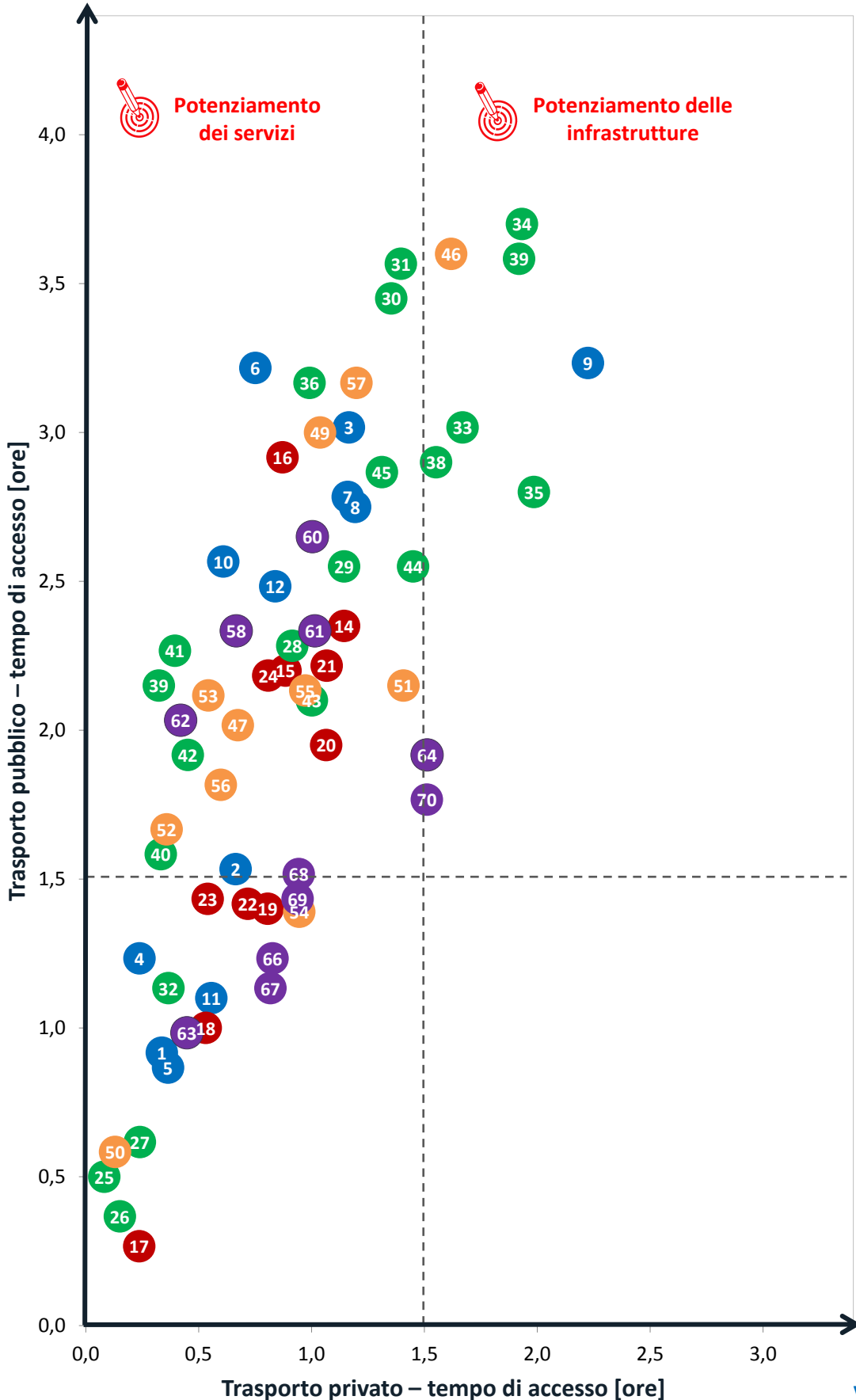
Nel **4° quadrante** ricadono principalmente quei siti non raggiungibili in auto ma solo con servizi di trasporto collettivo (ad esempio i siti localizzati sulle isole minori).



Il metodo di analisi può essere applicato alla scala regionale per orientare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, da/verso i siti turistici.



Accessibilità aeroportuale



NORD-OVEST

Piemonte

- 1 Torino - Resid. sabaude
- 2 Sacri Monti Piemonte
- 3 Paesaggio vitivinicolo

Lombardia

- 4 Crespi d'Adda
- 5 Milano - Il Cenacolo
- 6 Monte San Giorgio
- 7 Val Camonica
- 8 Mantova-Sabbioneta
- 9 Ferrovia Retica
- 10 Monte Isola

Liguria

- 11 Genova - Palazzi Rolli
- 12 Porto Venere - 5 Terre

NORD-EST

Trentino Alto Adige

- 13 Le Dolomiti

Friuli Venezia Giulia

- 14 Aquileia
- 15 Siti palafitticoli Alpi
- 16 Opere difesa Veneziane

Veneto

- 17 Venezia - Laguna
- 18 Padova - Orto botanico
- 19 Vicenza - Ville pallad.
- 20 Verona
- 21 Schio

Emilia Romagna

- 22 Modena - Duomo
- 23 Ferrara e Delta del Po
- 24 Ravenna - Mon. Paleocr.

CENTRO

Toscana

- 25 Pisa - Piazza del Duomo
- 26 Firenze - Centro storico
- 27 Ville e giardini medicei
- 28 San Gimignano
- 29 Siena - Centro storico
- 30 Val d'Orcia
- 31 Pienza - Centro storico
- 32 Pistoia
- 33 Colline Grossetane

Marche

- 34 Urbino - Centro storico
- 35 Corinaldo
- 36 Ripatransone

Umbria

- 37 Assisi - Basilica
- 38 Longobardi in Italia

Lazio

- 39 Cerveteri e Tarquinia
- 40 Roma - Centro storico
- 41 Tivoli - Villa Adriana
- 42 Tivoli - Villa d'Este
- 43 Monti Lepini-Ausoni
- 44 Greccio
- 45 Montecassoli Bomarzio

SUD

Abruzzo

- 46 Antiche faggete
- 47 Guardiagrele

Molise

- 48 Agnone

Campania

- 49 Costiera Amalfitana
- 50 Napoli - Centro storico
- 51 Parco Naz. del Cilento
- 52 Pompei
- 53 Caserta - Palazzo Reale

Basilicata

- 54 Matera - Sassi

Puglia

- 55 Alberobello - Trulli
- 56 Castel del Monte
- 57 Specchia

ISOLE

Sicilia

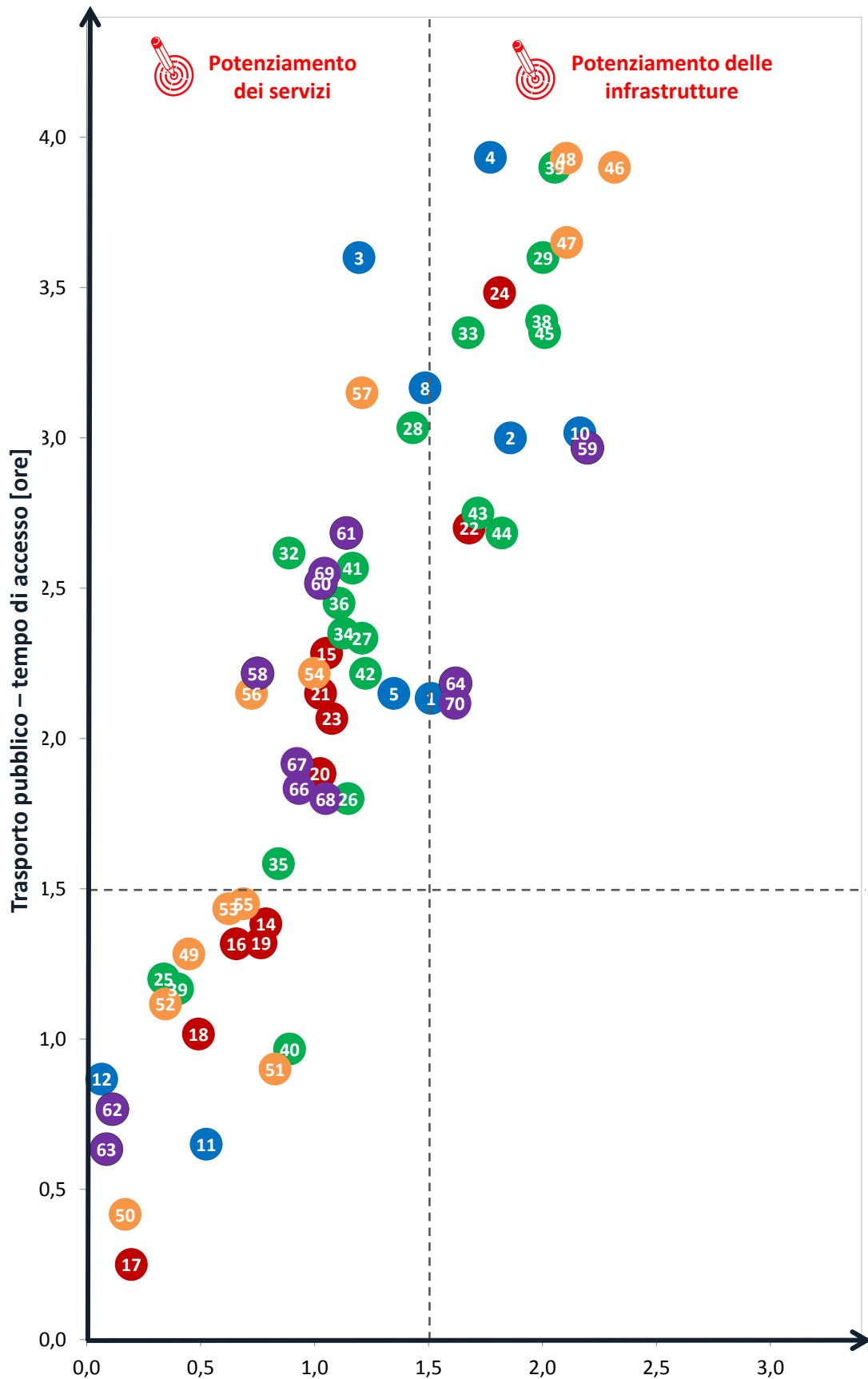
- 58 Monte Etna
- 59 Isole Eolie
- 60 Siracusa - Necropoli
- 61 Piazza Armerina
- 62 Cefalù e Monreale
- 63 Palermo
- 64 Val di Noto
- 65 Agrigento - Valle Templi

Sardegna

- 66 Barumini - Vill. nuragico
- 67 Miniera Porto Flavia
- 68 Miniera Serbariu
- 69 Miniera Montevecchio
- 70 Penisola del Sinis

Tempi per raggiungere i siti UNESCO, le Capitali della CULTURA le destinazioni EDEN dalle porte di accesso (trasporto pubblico/privato)

Accessibilità portuale



NORD-OVEST

Piemonte

- 1 Torino - Resid. sabaude
- 2 Sacri Monti Piemonte
- 3 Paesaggio vitivinicolo

Lombardia

- 4 Crespi d'Adda
- 5 Milano - Il Cenacolo
- 6 Monte San Giorgio
- 7 Val Camonica
- 8 Mantova-Sabbioneta
- 9 Ferrovia Retica
- 10 Monte Isola

Liguria

- 11 Genova - Palazzi Rolli
- 12 Porto Venere - 5 Terre

NORD-EST

Trentino Alto Adige

- 13 Le Dolomiti

Friuli Venezia Giulia

- 14 Aquileia
- 15 Siti palafitticoli Alpi
- 16 Opere difesa Veneziane

Veneto

- 17 Venezia - Laguna
- 18 Padova - Orto botanico
- 19 Vicenza - Ville pallad.
- 20 Verona
- 21 Schio

Emilia Romagna

- 22 Modena - Duomo
- 23 Ferrara e Delta del Po
- 24 Ravenna - Mon. Paleocr.

CENTRO

Toscana

- 25 Pisa - Piazza del Duomo
- 26 Firenze - Centro storico
- 27 Ville e giardini medicei
- 28 San Gimignano
- 29 Siena - Centro storico
- 30 Val d'Orcia
- 31 Pienza - Centro storico
- 32 Pistoia
- 33 Colline Grossetane

Marche

- 34 Urbino - Centro storico
- 35 Corinaldo
- 36 Ripatransone

Umbria

- 37 Assisi - Basilica
- 38 Longobardi in Italia

Lazio

- 39 Cerveteri e Tarquinia
- 40 Roma - Centro storico
- 41 Tivoli - Villa Adriana
- 42 Tivoli - Villa d'Este
- 43 Monti Lepini-Ausoni
- 44 Greccio
- 45 Montecassoli Bomarzio

SUD

Abruzzo

- 46 Antiche faggete
- 47 Guardiagrele

Molise

- 48 Agnone

Campania

- 49 Costiera Amalfitana
- 50 Napoli - Centro storico
- 51 Parco Naz. del Cilento
- 52 Pompei
- 53 Caserta - Palazzo Reale

Basilicata

- 54 Matera - Sassi

Puglia

- 55 Alberobello - Trulli
- 56 Castel del Monte
- 57 Specchia

ISOLE

Sicilia

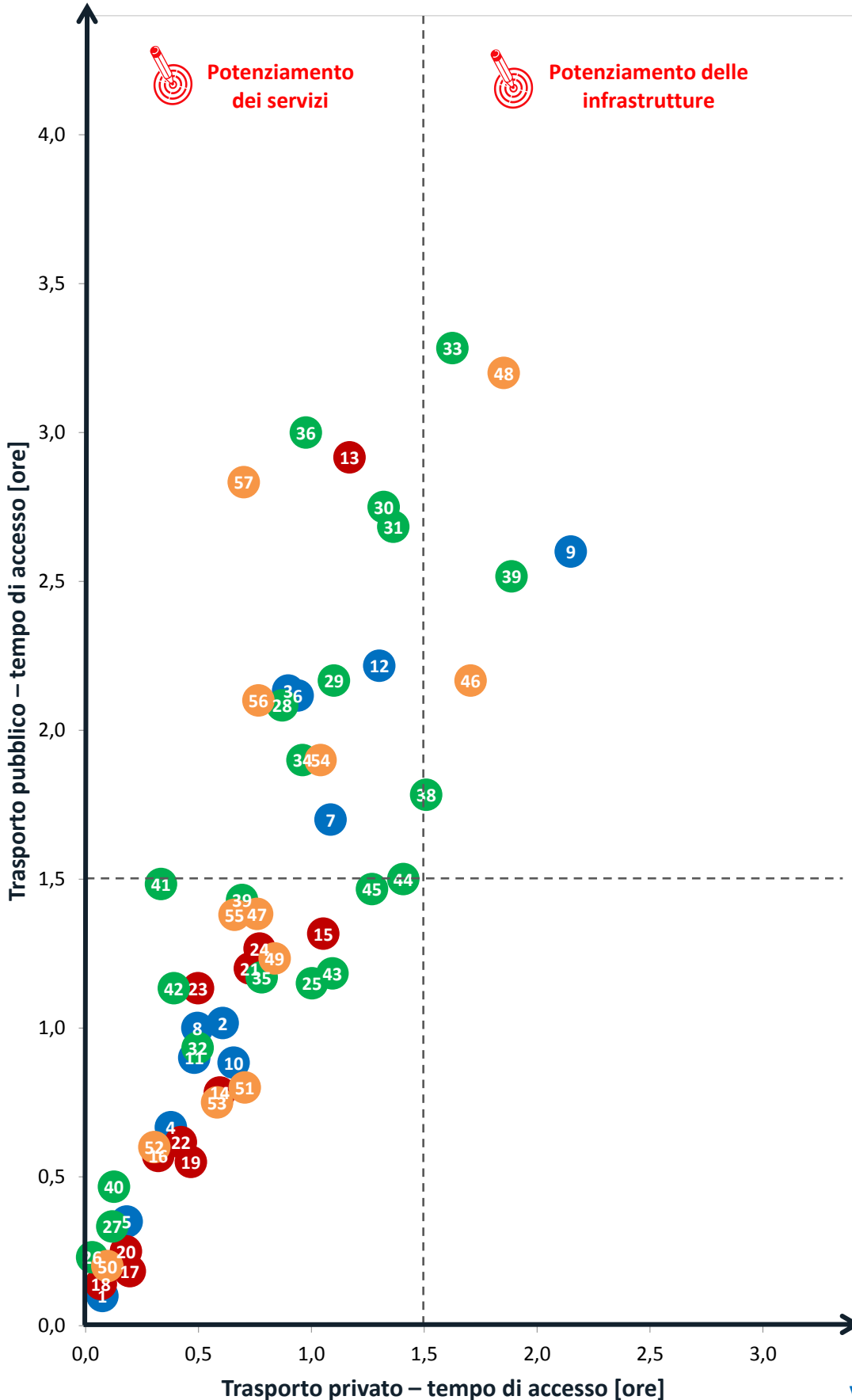
- 58 Monte Etna
- 59 Isole Eolie
- 60 Siracusa - Necropoli
- 61 Piazza Armerina
- 62 Cefalù e Monreale
- 63 Palermo
- 64 Val di Noto
- 65 Agrigento - Valle Templi

Sardegna

- 66 Barumini - Vill. nuragico
- 67 Miniera Porto Flavia
- 68 Miniera Serbariu
- 69 Miniera Montevecchio
- 70 Penisola del Sinis



Accessibilità ferroviaria AV



- NORD-OVEST**
- Piemonte**
- 1 Torino - Resid. sabaude
- 2 Sacri Monti Piemonte
- 3 Paesaggio vitivinicolo
- Lombardia**
- 4 Crespi d'Adda
- 5 Milano - Il Cenacolo
- 6 Monte San Giorgio
- 7 Val Camonica
- 8 Mantova-Sabbioneta
- 9 Ferrovia Retica
- 10 Monte Isola
- Liguria**
- 11 Genova - Palazzi Rolli
- 12 Porto Venere - 5 Terre
- NORD-EST**
- Trentino Alto Adige**
- 13 Le Dolomiti
- Friuli Venezia Giulia**
- 14 Aquileia
- 15 Siti palafitticoli Alpi
- 16 Opere difesa Veneziane
- Veneto**
- 17 Venezia - Laguna
- 18 Padova - Orto botanico
- 19 Vicenza - Ville pallad.
- 20 Verona
- 21 Schio
- Emilia Romagna**
- 22 Modena - Duomo
- 23 Ferrara e Delta del Po
- 24 Ravenna - Mon. Paleocr.
- CENTRO**
- Toscana**
- 25 Pisa - Piazza del Duomo
- 26 Firenze - Centro storico
- 27 Ville e giardini medicei
- 28 San Gimignano
- 29 Siena - Centro storico
- 30 Val d'Orcia
- 31 Pienza - Centro storico
- 32 Pistoia
- 33 Colline Grossetane
- Marche**
- 34 Urbino - Centro storico
- 35 Corinaldo
- 36 Ripatransone
- Umbria**
- 37 Assisi - Basilica
- 38 Longobardi in Italia
- Lazio**
- 39 Cerveteri e Tarquinia
- 40 Roma - Centro storico
- 41 Tivoli - Villa Adriana
- 42 Tivoli - Villa d'Este
- 43 Monti Lepini-Ausoni
- 44 Greccio
- 45 Montecassoli Bomarzio
- SUD**
- Abruzzo**
- 46 Antiche faggete
- 47 Guardiagrele
- Molise**
- 48 Agnone
- Campania**
- 49 Costiera Amalfitana
- 50 Napoli - Centro storico
- 51 Parco Naz. del Cilento
- 52 Pompei
- 53 Caserta - Palazzo Reale
- Basilicata**
- 54 Matera - Sassi
- Puglia**
- 55 Alberobello - Trulli
- 56 Castel del Monte
- 57 Specchia
- ISOLE**
- Sicilia**
- 58 Monte Etna
- 59 Isole Eolie
- 60 Siracusa - Necropoli
- 61 Piazza Armerina
- 62 Cefalù e Monreale
- 63 Palermo
- 64 Val di Noto
- 65 Agrigento - Valle Templi
- Sardegna**
- 66 Barumini - Vill. nuragico
- 67 Miniera Porto Flavia
- 68 Miniera Serbariu
- 69 Miniera Montevecchio
- 70 Penisola del Sinis

L'accessibilità digitale

L'**accessibilità digitale** rappresenta un elemento qualificante per l'offerta turistica. Essa, attraverso l'impiego di tecnologie innovative, abilita la **fruizione di una destinazione turistica prima di raggiungerla fisicamente**.

La digitalizzazione rende il **turista più informato sull'offerta di servizi** e informa gli operatori del settore **sui flussi turistici**, migliorando la progettazione dei servizi e l'esperienza di viaggio, attraverso l'interazione dinamica tra il viaggiatore e l'ecosistema turistico.

Web 2.0

Le piattaforme Internet, basate sui contenuti autoprodotti, sulle recensioni dei clienti, sulle transazioni di prenotazione e acquisto, facilitano l'incontro domanda-offerta e introducono nuovi criteri di scelta (es. reputation basata sulle recensioni)



Social Network

I Social Network sono uno dei canali di contatto più efficaci: permettono di rivolgersi a comunità di utenti con interessi comuni, amplificano i contenuti attraverso la condivisione, e forniscono alla sentiment analysis un gran numero di dati



Big Data

La sentiment analysis sui social network fornisce una lettura innovativa delle esigenze e delle percezioni dei clienti effettivi e potenziali, così come l'analisi e la geolocalizzazione degli spostamenti delle persone offrono la possibilità di orientare in tempo reale l'offerta turistica rispetto alle dinamiche della domanda di mobilità



Digital transformation

La trasformazione digitale delle infrastrutture consente alle stesse di raccogliere dati sulla mobilità che abilitano servizi digitali. Inoltre, la capillarità delle reti di accesso per i turisti qualifica l'effettiva fruibilità di tali servizi



Accesso da terminale mobile

L'accesso ad Internet in mobilità è un elemento centrale per l'accesso alla rete, in particolare per i turisti

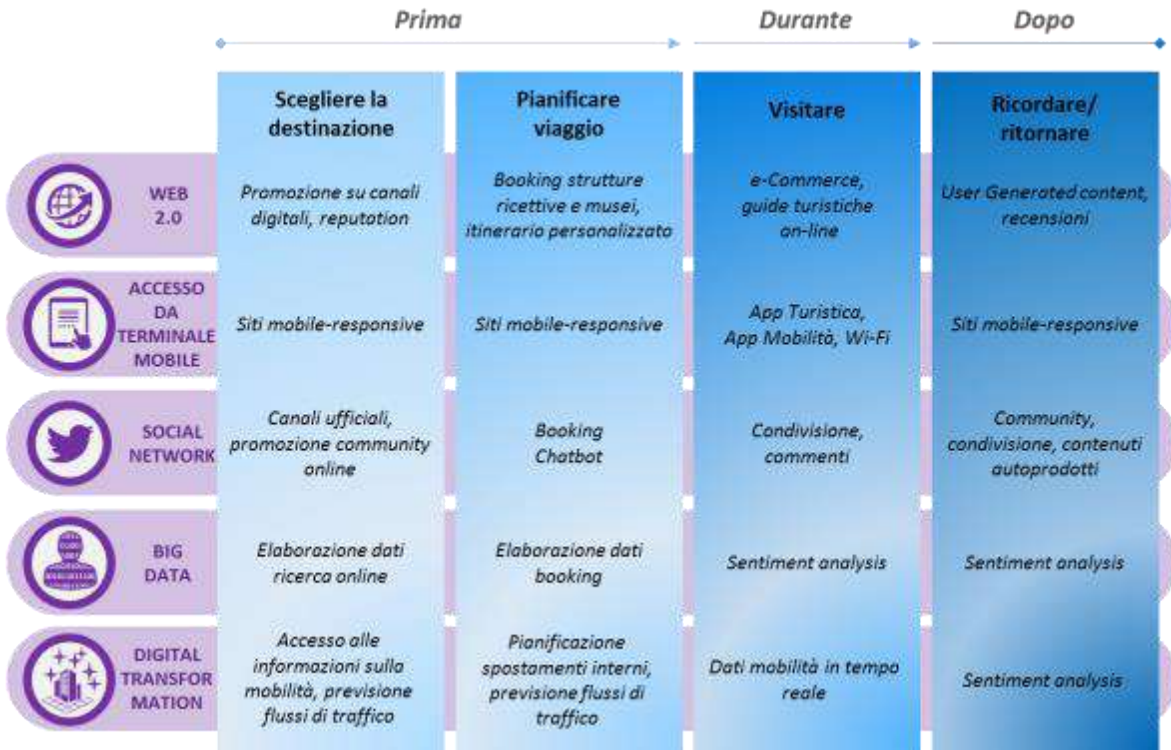


La possibilità di scambiare dati tra turisti, e tra turisti e operatori, abilita lo sviluppo di nuovi servizi - integrati lungo la catena del valore - **in tutte le fasi del viaggio**: dalla capacità di supportare il turista nella scelta

della meta, alla possibilità di offrire strumenti per la pianificazione del percorso, di migliorare la fruizione della destinazione e di trasformare il viaggio in un'esperienza da condividere.



Il ruolo del digitale nell'esperienza di viaggio



Prima del viaggio, nella **fase di decisione** giocano un ruolo rilevante la promozione sui canali digitali della località e degli eventi, la segmentazione per community di interesse, etc.. Allo stesso modo, nella **fase di pianificazione del viaggio** contano molto elementi come la possibilità di consultare on-line l'elenco dei musei, dei monumenti o degli eventi, l'esistenza di itinerari consigliati per segmenti di utenza, la possibilità di personalizzare l'itinerario, i servizi di booking delle strutture ricettive (direttamente attraverso il portale turistico locale, invece che costringere l'utente ad effettuare la prenotazione su una piattaforma esterna o sul sito della struttura).

Durante il viaggio, nella **fase di esperienza in loco**, entrano in gioco tutti i servizi erogati direttamente allo smartphone del turista, che gli consentono di accedere ad informazioni

geo-localizzate, al *ticketing* on-line per saltare la coda alla biglietteria, etc. È essenziale a tal fine che i turisti abbiano a disposizione l'**accesso al wi-fi** per accedere ai contenuti in rete.

Dopo il viaggio, nelle **fasi del ricordo** e della eventuale **decisione di ritornare**, giocano un ruolo fondamentale da un lato i social network, che amplificano le esperienze positive attraverso la condivisione e consentono di creare community di persone legate tra di loro dalla comune esperienza turistica, dall'altro i meccanismi legati alla «reputation», basati sulle recensioni degli utenti. Alcuni portali turistici istituzionali si stanno aprendo all'interazione con il turista, ed offrono la possibilità di caricare contenuti autoprodotti (foto, video), di pubblicare recensioni, di acquistare on-line prodotti locali per prolungare l'esperienza vissuta.

Le destinazioni turistiche intelligenti

La presenza di infrastrutture e servizi per l'accessibilità digitale connota le destinazioni turistiche come "**smart destination**", ovvero come ecosistemi territoriali dotati di una infrastruttura tecnologica avanzata e in grado di raccogliere, elaborare e analizzare in tempo reale le informazioni e i dati provenienti dal sistema turistico offrendo al turista la possibilità di interagire con l'ambiente circostante e migliorare la **qualità dell'esperienza turistica**.

Le città, **poli propulsori delle tendenze innovative**, costituiscono le mete turistiche ottimali per lo sviluppo del modello delle "smart destination".

Il forte impatto del settore turistico sull'economia urbana sta spingendo anche le città italiane, in particolare quelle a forte vocazione turistica, a dotarsi di strumenti e tecnologie digitali che favoriscano la comunicazione diretta con il turista.



DESTINOS TURISTICOS INTELIGENTES

La Spagna ha avviato una iniziativa sulle smart destination, con linee guida rivolte alle località turistiche, affinché possano sfruttare le dinamiche ed i progetti di smart city anche finalizzandoli nell'ambito turistico.

(SEGITTUR, «Informa destinos turísticos inteligentes: construyendo el futuro», 2015)

Tale modello, nelle **città medio-grandi**, è sovrapponibile a quello della "smart city": in ambito urbano la "smart destination" è una **smart city che abilita servizi rivolti più specificatamente ai turisti ed ai visitatori**.

Il turista, infatti, è un "**city user**", che va agevolato nella fruizione della città, spingendolo a "viverla" e non più solamente a visitarla. La vocazione turistica di molte città italiane ne orienta la strategia di sviluppo economico e sociale, poiché **il turismo è uno dei settori più strategici delle città italiane**, soprattutto per le Smart City.



Quanto sono «smart» le città turistiche italiane?

Nelle città turistiche italiane **la fruizione del patrimonio culturale** da parte di migliaia di turisti convive con la normale vita lavorativa e di svago di decine di migliaia di cittadini.

Diviene quindi importante capire quanto queste città siano **«fruibili» e «sostenibili»**, anche a beneficio dei turisti che la visitano sia in maniera occasionale che periodica.

L'accessibilità digitale è misurata sui **30**

Comuni capoluogo presenti nell'elenco delle destinazioni di interesse turistico. Gli indicatori utilizzati sono scelti tra quelli che compongono lo **Smart City Index**. In particolare, sono impiegati gli indicatori che misurano la **diffusione di infrastrutture e servizi digitali di rilevanza** per il turismo: infrastrutture digitali, canali di interazione, contenuti web, transazioni online.

La composizione degli indicatori (Smart City Index, EY 2016)

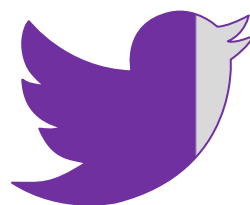


Accessibilità digitale dei Comuni capoluogo di interesse turistico

COMUNI	Agrigento	Andria	Brescia	Cagliari	Caserta	Catania	Ferrara	Firenze	Genova	Lecce	Mantova	Matera	Milano	Modena	Napoli	Padova	Palermo	Perugia	Pisa	Pistoia	Ragusa	Ravenna	Rimini	Roma	Siena	Siracusa	Torino	Venezia	Verona	Vicenza	
Infrastrutture digitali																															
Canali di interazione																															
Contenuti web																															
Transazioni online																															
LEGENDA: Livello di accessibilità digitale basso alto																															
Elaborazioni su Smart City Index, EY 2016																															

Prima del viaggio, la promozione sui canali digitali - web e social network - gioca un ruolo rilevante nella fase di decisione della meta: quasi il 75% dei Capoluoghi italiani di rilevanza turistica presidia almeno 3 canali social, tipicamente Facebook, Twitter e Instagram - contro una media del 49% - mentre il 7% non ne presidia nemmeno uno - contro una media del 21%.

Nella fase di pianificazione del viaggio diventano rilevanti tutti quegli elementi che offrono la possibilità di organizzare in servizi in loco: la possibilità di consultare on-line l'elenco dei musei, dei monumenti e dei relativi servizi di trasporto e di accesso; l'esistenza di itinerari consigliati per segmenti di utenza, la possibilità di personalizzare



Il 75% dei Capoluoghi di rilevanza turistica presidia **almeno 3 canali** social

l'itinerario, i servizi di prenotazione dei viaggi e delle strutture ricettive. In questi ambiti i portali turistici delle città italiane offrono complessivamente servizi di buon livello, ma è da segnalare una scarsa integrazione a livello locale (comunale, provinciale e regionale) tra il turismo e i trasporti con fisiologiche ricadute sulla capacità di offrire contenuti coordinati tra loro.

Solo il 60% dei Capoluoghi di rilevanza turistica ha **infrastrutture wi-fi adeguate**



Durante il viaggio, nella fase di esperienza in loco, entrano in gioco tutti i servizi erogati direttamente allo smartphone del turista. La situazione nelle città italiane è assai disomogenea: nei principali 30 Comuni capoluogo di rilevanza turistica, il **40% ha infrastrutture Wi-Fi insufficienti** (meno di 1 hot spot pubblico ogni 10.000 abitanti), e **solo il 14% offre card integrate turismo-mobilità.**

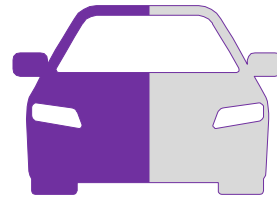


Solo il 14% dei Capoluoghi di rilevanza turistica offre **offre card integrate turismo-mobilità**



Appare di buon livello (ed in rapido miglioramento) la situazione della «sharing mobility»: in **metà dei Comuni** opera almeno un operatore di «**car sharing**» e in **più di 8 su 10** è in funzione il «**bike sharing**».

Dopo il viaggio, nelle **fasi del ricordo** e della eventuale **decisione di ritornare**, giocano un ruolo fondamentale da un lato i social network (che amplificano le esperienze positive attraverso la condivisione e consentono di creare community di persone legate tra di loro dalla comune esperienza turistica, dall'altro i meccanismi legati alla «reputation», basati sulle recensioni degli utenti.



Nel 50% dei Capoluoghi di rilevanza turistica è presente **almeno un operatore di car sharing**

In 8 su 10 dei Capoluoghi di rilevanza turistica **è in funzione il bike sharing**



L'interoperabilità delle «smart destination» a livello nazionale è un fattore abilitante dell'accessibilità, in grado di aumentare l'attrattività delle città turistiche italiane.

La situazione che emerge è assai disomogenea tra le città e varia molto da ambito ad ambito. Questa **difformità rappresenta un forte limite all'accessibilità digitale**, in quanto il turista, quando passa da una città all'altra, trova modalità di accesso ai servizi molto variabili da realtà a realtà. E quasi sempre, anche quando trova accessibile digitalmente la stessa tipologia di servizi, la trova su siti web o app completamente diverse, con esperienza

d'uso totalmente difforme, grado di completezza differente.

Questa difformità può rappresentare un ostacolo per il **turista, costretto ad accedere a fonti informative sempre diverse, scaricare nuove app, registrarsi ogni volta, ogni volta reimpostare i parametri per il pagamento elettronico**, ecc.

Analisi SWOT

Punti di forza



- **Leadership** del **patrimonio turistico, culturale e ambientale** dell'Italia, polo di attrazione unico al mondo
- **Domanda** di **mobilità turistica** in Italia in **crescita** costante
- **Significativa quota** di **turisti** provenienti **dall'estero**: circa il **50%** del totale dei turisti che si muovono in Italia
- **Rete ferroviaria Alta Velocità che collega le principali città d'arte**
- Sviluppo delle **applicazioni digitali per la mobilità** e dei **servizi di "sharing mobility"** nelle città italiane
- Utilizzo dei **social network** per fini turistici e culturali da parte dei Comuni italiani

Opportunità



- **Potenzialità turistiche inespresse nel Sud, nelle Isole e nelle Aree Interne del Paese** a causa della scarsa accessibilità ai siti turistici
- **Miglioramento** dell'**accessibilità** ai siti turistici attraverso servizi di **mobilità sostenibile** in sostituzione del veicolo privato
- Possibilità di **finanziamento** per progetti di mobilità turistica da parte dell'**UE** per lo sviluppo di **iniziative pubbliche e private** a carattere regionale/locale finalizzati alla fruizione delle eccellenze del territorio
- Domanda di **mobilità turistica eco-compatibile** in forte crescita
- Utilizzo dei **big data per il turismo**, per conoscere la domanda turistica, e i relativi flussi, sviluppando servizi di qualità e personalizzati
- **Miglioramento dell'esperienza turistica grazie all'upgrading tecnologico delle infrastrutture**
- Estensione dei **servizi di "sharing mobility" nelle città anche ai turisti**, grazie a servizi dedicati e alla **gestione in digitale** dei servizi o di parte di essi



- **Domanda** di mobilità turistica **concentrata** in alcuni periodi dell'anno (trimestre Giugno-Settembre)
- **Scarsa** accessibilità ai siti turistici nel Mezzogiorno
- Forte concentrazione della domanda internazionale in alcuni siti turistici del Nord
- Località turistiche **poco accessibili** con il trasporto collettivo ed elevato numero di spostamenti con l'auto
- **Livello** di **accessibilità digitale** mediamente **basso** e molto **disomogeneo** tra le diverse **destinazioni turistiche**
- **Ritardi** rilevanti nei **servizi integrati** per turismo e mobilità (es. bigliettazione integrata o integrazione tariffaria) erogati tramite **tecnologie digitali** (app), nello sviluppo di **contenuti multimediali** avanzati e nel **ticketing on-line** di siti e monumenti

Criticità



- **Perdita** di **competitività turistica del Paese** a livello mondiale a causa di scarsa **accessibilità e bassa qualità dei servizi di mobilità**
- Perdita di quote potenziali di domanda turistica per effetto del congestionamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto
- Incremento della **stagionalità** dei **flussi** turistici con conseguente saturazione dell'offerta di trasporto
- Sviluppo di modelli di mobilità poco sostenibili
- **Deperimento** ulteriore del **patrimonio infrastrutturale** utilizzabile per **finalità turistiche** (stazioni, case cantoniere, reti dismesse..)
- Ritardo rispetto alle **migliori pratiche internazionali** nell'erogazione di **servizi digitali** per migliorare **l'esperienza dei turisti** nelle **destinazioni turistiche**

Minacce

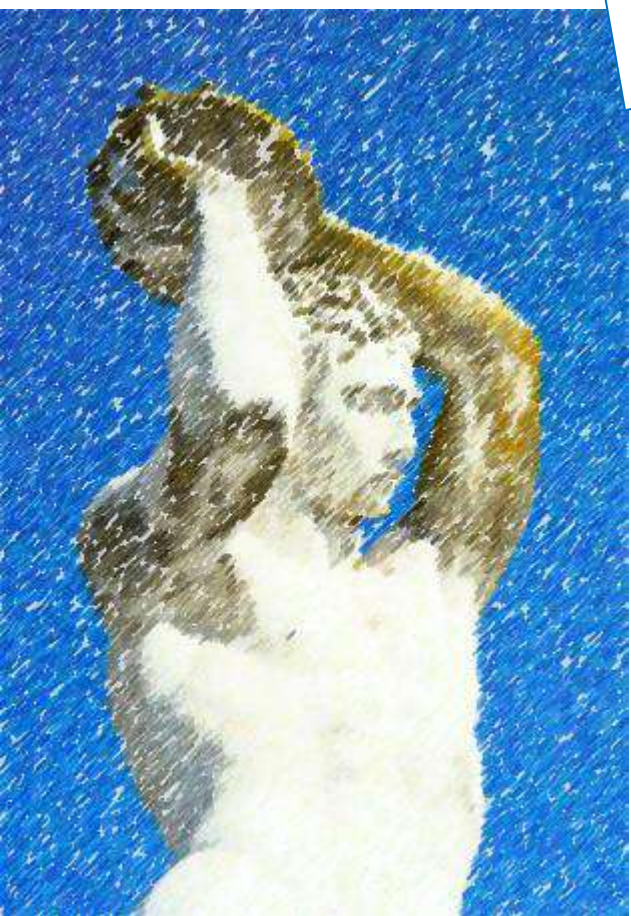




4

OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO

- Gli obiettivi del Piano61
- Accessibilità 63
- Valorizzazione 67
- Digitalizzazione 71
- Sostenibilità 75



Gli obiettivi di Piano

Per realizzare la Vision e contribuire alla realizzazione del Piano Straordinario del turismo, il PSMT individua quattro **Obiettivi Generali**, riassumibili in quattro parole chiave: **accessibilità, valorizzazione, digitalizzazione, sostenibilità.**

Accessibilità. L'**Obiettivo A – "Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività dell'industria del turismo"** intende rafforzare la rete di trasporto ed i servizi di mobilità che consentono al turista una fruizione **completa** dell'esperienza turistica, ma anche l'infrastruttura immateriale ed i servizi digitali necessari per un accesso completo alle informazioni utili per la pianificazione dell'itinerario e per l'acquisto di titoli di viaggio e biglietti di ingresso ai siti turistici.

Valorizzazione. L'**Obiettivo B – "Valorizzare il patrimonio infrastrutturale come elemento di offerta turistica"** mira alla piena **integrazione** tra infrastruttura di mobilità e meta turistica, attraverso il riuso intelligente e la reinterpretazione delle infrastrutture di trasporto come parte

costitutiva dell'identità dei luoghi.

Digitalizzazione. L'**Obiettivo C – "Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità"** è incentrato sull'esigenza di **governare la rivoluzione digitale in atto**, mettendo in rete le iniziative di *upgrading* tecnologico dei diversi soggetti della filiera turistica, al fine di migliorare la *governance* della mobilità nelle città e da/verso i siti turistici, e di espandere le opportunità di approfondimento e fruizione della località turistica.

Sostenibilità. L'**Obiettivo D – "Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibile"** si propone, infine, di supportare iniziative di promozione della mobilità attiva e, soprattutto, di connettere tali iniziative alla fruizione di esperienze turistiche, mediante percorsi ciclopeditoni attrezzati per le esigenze dei turisti.

Ciascun Obiettivo Generale è declinato in **Obiettivi Specifici**, che contribuiscono al perseguimento dell'Obiettivo generale corrispondente.



**ACCRESCERE L'ACCESSIBILITÀ AI
SITI TURISTICI PER RILANCIARE LA
COMPETITIVITÀ DEL TURISMO**



**VALORIZZARE IL PATRIMONIO
INFRASTRUTTURALE COME
ELEMENTO DI OFFERTA TURISTICA**



**DIGITALIZZARE L'INDUSTRIA DEL
TURISMO A PARTIRE DALLA
MOBILITÀ**



**PROMUOVERE MODELLI DI
MOBILITÀ TURISTICA
SOSTENIBILI E SICURI**

A

ACCREScere L'ACCESSIBILITÀ AI SITI TURISTICI PER RILANCIARE LA COMPETITIVITÀ DEL TURISMO

OBIETTIVI SPECIFICI

A.1.

Accrescere l'accessibilità Nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse

CURA DEL FERRO:

- ❑ Completamento dei valichi alpini e raccordo con rete AV-AVR
- ❑ Completamento dei collegamenti AV e AVR da e verso le principali "porte di accesso" del turismo in Italia

AEROPORTI:

- ❑ Aumento selettivo della capacità air-side e land-side per gli aeroporti che sono le principali porte d'accesso

ULTIMO MIGLIO:

- ❑ Realizzazione/completamento di collegamenti su ferro (collegamenti alla rete ferroviaria e/o ai sistemi ferroviari metropolitani) degli aeroporti principali (SNIT 1°livello)
- ❑ Completamento dei collegamenti stradali ai porti principali (SNIT 1°livello)

PORTI:

- ❑ Miglioramento della capacità marittima (sea side) e dei servizi di accoglienza dei principali porti crocieristici
- ❑ Adeguamento dei waterfront e dei servizi di terra nei porti crocieristici

A.2.

Accrescere l'accessibilità Regionale adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici

CURA DEL FERRO:

- ❑ Sviluppo dell'Alta Velocità di Rete (AVR), al fine di aumentare i livelli di connettività ed accessibilità delle regioni non direttamente servite dall'Alta Velocità (AV)
- ❑ Completamento delle linee ferroviarie urbane, delle metropolitane e tramvie

STRADE:

- ❑ Adeguamento delle prestazioni sugli itinerari turistici a bassa accessibilità autostradale
- ❑ Ridurre la congestione della rete stradale in prossimità di siti turistici

TPL (gomma e ferro):

- ❑ Potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località dotate di domanda turistica rilevante (in accordo con le Regioni)
- ❑ Incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici
- ❑ Rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, in particolare nelle città a prevalente vocazione turistica
- ❑ Definizione di linee di intervento dedicate alla mobilità turistica nei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)

LINEE DI INTERVENTO



Target 2022

- **Massimo 1 ora** per raggiungere i siti **dalle porte di accesso del turismo**
- Riduzione degli spostamenti per turismo in **auto** (quota modale **< 60%** del totale)
- Incremento dei servizi di **trasporto pubblico** per fini turistici: **+ 15%**
- Introduzione di almeno un servizio di **sharing mobility (car sharing, bike sharing, etc.)** in aree con più di 100.000 abitanti interessate da siti/poli turistici
- Introduzione di **piattaforme web** con informazioni sui servizi per la mobilità turistica per ogni Regione e Città Metropolitana



A.3.

Intermodalità e Integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici

INTERMODALITÀ:

- ❑ Potenziamento dei collegamenti su gomma tra stazioni, porti e aeroporti di una stessa area turistica
- ❑ Definizione di itinerari intermodali per l'accesso e la connessione dei distretti turistici
- ❑ Incentivi allo sviluppo di accordi con operatori del settore crocieristico per erogare servizi Nave-Bus-Treno, sia attraverso pacchetti integrati che attraverso servizi dedicati

SERVIZI INTEGRATI:

- ❑ Integrazione dei servizi per il collegamento tra aeroporti, stazioni, porti e i siti turistici
- ❑ Favorire l'offerta integrata di servizi di mobilità turistica e servizi di TPL (ad es. bigliettazione integrata regionale o a scala urbana)

A.4.

Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici

SMART CITY:

- ❑ Ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica
- ❑ Promozione di federazioni wi-fi su scala regionale
- ❑ Promozione di portali web regionali con informazioni relative alla mobilità e all'accesso ai siti turistici

PORTE DI ACCESSO:

- ❑ Creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche
- ❑ Favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo
- ❑ Sviluppo di soluzioni tecnologiche che favoriscano la fruizione delle porte di accesso da parte delle Persone a Ridotta Mobilità



Accessibilità: azioni in corso e programmatiche

Porte di accesso

Nuove stazioni sulla rete AV

Firenze Belfiore

Futuro principale nodo di interscambio cittadino e regionale; sarà collegata alla stazione di Santa Maria Novella e al centro storico di Firenze da una nuova linea tramviaria e dai treni metropolitani di superficie.

Napoli Afragola

A 3 km a nord di Napoli, rappresenta un'occasione di riqualificazione territoriale dell'area dell'interland napoletano. Il progetto, firmato da Zaha Hadid, si connota come segno architettonico di forte identità per tutto il territorio.

porte d'accesso

8 mld di euro nel contratto di programma **RFI** per la cura del ferro nelle *aree metropolitane* nel quinquennio 2017-2022

Nel **Contratto di Programma RFI** oltre il **74,2%** degli investimenti è per **potenziamento e velocizzazione** delle infrastrutture esistenti

cura del ferro

Upgrading della rete ferroviaria per il **superamento colli di bottiglia**:

6 miliardi di euro nel Contratto di Programma RFI

Servizio integrato **Freccialink**

Frecciarossa + bus verso località

turistiche (**Madonna di**

Campiglio, Cortina d'Ampezzo, Sorrento, Matera, Siena, Gallipoli....)

100 mln di euro per Interventi a favore **dell'integrazione modale** in prossimità delle stazioni ferroviarie nel periodo 2017-2022 (Contratto di Programma RFI)

Servizio **Trenord "Scopri il bianco di Lombardia"**:

progetto integrato *treno+navetta+skipass* per andare a sciare in modo comodo e sostenibile

Porte di accesso

Piano Stazioni

Programma Grandi Stazioni

Riqualificazione delle 14 stazioni ferroviarie italiane con più di 25.000 visitatori/giorno. Lavori completati a Roma Termini, Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Napoli Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Genova Porta Principe e Venezia Mestre, in fase di ultimazione Bologna Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale. La legge di Bilancio 2017 ha stanziato 42 milioni per il completamento degli interventi.

Progetto Easy Station

Previsti circa 2 miliardi nel contratto di programma RFI per migliorare 620 stazioni in termini di accessibilità (ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, illuminazione); funzionalità, decoro e sicurezza (la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, parcheggi di interscambio, aree per la sharing mobility); informazione al pubblico.

integrazione

Servizio **BUSITALIA FAST** per i collegamenti **diretti** tra le porte di accesso (Roma, Napoli, Torino, Bologna...) e i siti turistici (*Policastro, Agropoli, Termoli, Sibari....*)

Ultimo miglio

Collegamenti con gli aeroporti

Miglioramento delle rete ferroviaria di collegamento con le porte di accesso per via aerea (aeroporti di Milano, Bergamo, Roma Fiumicino, Catania, Genova). Previsto circa 1 miliardo nel Contratto di Programma RFI nel periodo 2017-2022

A.1.

Accrescere l'accessibilità nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse



A.2.

Accrescere l'accessibilità (regionale) adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici



A.3.

Intermodalità e integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici

Biglietto Elettronico

Regionale (BER) di Trenitalia



wi fi



A.4.

Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici

Lanciata da MiSE e MiBACT l'iniziativa

wifi.italia.it, network condiviso, "federato" che consente di **navigare gratuitamente** sulla rete pubblica italiana **con un solo strumento (un'app)** e **credenziali d'accesso uniche**

Nuovo contratto per il servizio ferroviario «universale»

Il nuovo contratto ha una durata di 10 anni, prevede investimenti per 300 milioni di euro nella manutenzione straordinaria del materiale rotabile e un incremento del 7% dei treni*km annui (con 25 milioni di treni*km di offerta annua), con un aumento dell'offerta di posti annui di 2 milioni.

ultimo miglio

Trasporto rapido di massa

Potenziamento della rete

Per il completamento e l'avvio di nuovi di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa il Piano Operativo MIT prevede 1,2 miliardi a valere su risorse FSC ed il «Fondo Investimenti per lo Sviluppo Infrastrutturale» (Legge di Bilancio 2017) prevede 480 milioni da spendere nel periodo 2017-2022

Totem informativi nelle stazioni ferroviarie



B

VALORIZZARE LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO COME ELEMENTO DI OFFERTA TURISTICA

OBIETTIVI SPECIFICI

B.1.

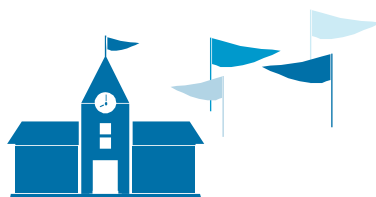
Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche

B.2.

Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto

LINEE DI INTERVENTO

- Recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche (es. ferrovie storiche, percorsi ciclo-pedonali)
 - Ampliamento del servizio "treni storici" sulle tratte ad alto potenziale turistico (es. ferrovie storiche)
 - Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo le "ferrovie turistiche" (stazioni, caselli ed edifici ferroviari), anche attraverso partnership pubblico-privato
 - Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo la rete stradale (case cantoniere), anche attraverso partnership pubblico-privato
 - Realizzazione e recupero di nodi e delle tratte infrastrutturali per incrementare l'uso della rete ciclo-pedonale
- Promozione di itinerari turistici che includono le infrastrutture di trasporto di particolare pregio artistico-culturale (es. Stazione AV di Reggio Emilia o Afragola, Metropolitana dell'arte di Napoli)
 - Promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico (es. mostre artistiche e attività museali nelle stazioni)
 - Promozione di servizi di trasporto dedicati al turismo (es. Crociere, itinerari ferroviari)
 - Promozione di iniziative integrate di mobilità e ospitalità da e verso le mete turistiche (es. servizio di Treni Notte per esigenze turistiche)





Target 2022



- **Rigenerazione** di almeno **500 km** delle **rete ferroviaria** dismessa
- **Recupero** per fini turistici di almeno **150 stazioni ferroviarie** e di **150 case cantoniere** dismesse
- Presenza di una struttura ricettiva ogni **30 km** nelle **reti dei Cammini**
- Presenza di una struttura ricettiva ogni **60 km** nel sistema nazionale delle **ciclovie turistiche**
- Introduzione di un **biglietto integrato trasporto-ingresso** per ogni sito di interesse culturale con **almeno 250.000 visitatori annui**

B.3.

Promuovere la riconoscibilità turistica del Paese alle porte d'accesso e lungo gli itinerari di accesso dei turisti

- Promozione di un «brand Italia» per il turismo, unico e riconoscibile, da presentare ai visitatori alle Porte d'accesso turistiche (Aeroporti, Stazioni, Porti, Valichi,...)
- Promozione di campagne di comunicazione integrata Trasporti-Turismo

B.4.

Le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale

- Promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso
- Valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto (es. treni)
- Promozione di iniziative volte a incrementare l'attrattività turistica dell'infrastruttura come luogo fruibile per finalità di leisure/entertainment, anche attraverso strumenti di Open Innovation

Valorizzazione: Azioni in corso e programmatiche

Progetto «Valore Paese - Cammini e Percorsi»

recupero

Ferrovie storico-turistiche

Legge per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico

Il provvedimento prevede l'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un decreto per l'individuazione delle linee dismesse o sospese - caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico - da utilizzare in chiave turistica, ma già presenta un primo elenco di 18 linee, molte delle quali già fruibili attraverso il progetto della Fondazione FS «Binari senza tempo»

riuso

Valorizzazione del **Porto Vecchio di Trieste**

Riqualificazione turistica patrimonio dismesso

Case Cantoniere

Recupero a fini turistici di 28 Case Cantoniere pilota: il bando ANAS del 2016 ha dato priorità agli immobili posizionati in prossimità di circuiti culturali, turistici e di reti di trasporto quali cammini e ciclovie.

Greenways

Riuso in chiave di greenways ciclabili dei tracciati ferroviari dismessi, separati dalla viabilità stradale e quindi sicuri per gli utenti "lenti". Esempi: linea Treviso – Ostiglia (Veneto); San Lorenzo al Mare – Ospedaletti (Liguria); Poggibonsi-Colle Val D'Elsa (Toscana).

Stazioni impresenziate

Rifunzionalizzazione degli spazi "non strumentali" con contratti di comodato gratuito ad associazioni no-profit attivi al 2014 sono circa 510 in 345 stazioni, destinati a crescere soprattutto nell'ambito delle stazioni non presenziate, gestite a distanza da avanzati sistemi tecnologici.

infrastrutture sociali

Trasformazione del **Sito di Pietrarsa** nel primo **Museo nazionale ferroviario** italiano

200 rotabili storici

viaggiano sulle linee originariamente destinate al trasporto delle persone

Decreto attuativo dei
«Marina Resort», con il
ritorno dell'IVA turistica al
10%

B.1.
*Promuovere il recupero
delle infrastrutture
dismesse con finalità
turistiche*



B.2.
*Valorizzare il potenziale
turistico e culturale dei sistemi
di trasporto*



B.4.
*Le infrastrutture
di trasporto
come luoghi di
scambio sociale
e culturale*



B.3.
*Promuovere la riconoscibilità turistica
del Paese alle porte d'accesso e lungo
gli itinerari di accesso dei turisti*

identità

«Stazioni dell'Arte»
Napoli: Toledo, Municipio
Roma: San Giovanni

Waterfront

Il PAC (Programma di Azione e Coesione 2014-2020 complementare al PON Infrastrutture e Reti) prevede 140 milioni per l'asse tematico B «Recupero Waterfront» e 90 milioni per l'asse tematico C «Accessibilità turistica».

Per i waterfront, a titolo di esempio si segnalano i seguenti progetti:

- Riqualficazione dei servizi e degli approdi del Molo Beverello (Napoli)
- Restyling del Terminal Crociere del Porto di Palermo
- Riqualficazione del waterfront della Città Metropolitana di Bari

patrimonio

Area espositiva
dedicata
all'architetto
Zaha Hadid
all'interno della
Stazione di Napoli
Afragola

Progetto Signa Maris

per promuovere gli attrazioni naturali e culturali dell'Italia del Sud attraverso la creazione di una **rete della portualità turistica**

C

DIGITALIZZARE L'INDUSTRIA DEL TURISMO A PARTIRE DALLA MOBILITÀ

OBIETTIVI SPECIFICI

C.1.

Promuovere lo sviluppo di piattaforme big e open data centralizzate e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità turistica

C.2.

Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica

LINEE DI INTERVENTO

- Coinvolgimento dei principali operatori di trasporto e stipula di protocolli d'intesa per la condivisione dei dati di traffico
- Definizione di standard comuni per la raccolta e la fruizione di dati sulla mobilità
- Definizione dei livelli minimi di "Quality of services" per lo sviluppo dei servizi ai turisti

STRADE:

- Completamento della trasformazione digitale delle Autostrade in «smart road» (es. Autostrada del Mediterraneo)

CURA DEL FERRO:

- Interoperabilità e adeguamento tecnologico della rete (es. ERTMS) per lo sviluppo di servizi ferroviari internazionali

PORTE DI ACCESSO:

- Ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle porte di accesso nell'ottica dell'interoperabilità e in connessione con l'identità digitale
- Promozione dei servizi attivi sull'infrastruttura digitale nell'ottica dell'omogeneità e dell'interoperabilità tra le città





- **50%** dei **dataset open data della mobilità** pubblicati dalle porte d'accesso, coerenti con gli standard comuni presenti sulla piattaforma centralizzata
- **75%** delle porte di accesso coperte da infrastrutture di **Wi-Fi pubblico** adeguate (**almeno 3 hot-spot ogni 10.000 abitanti**)
- **75%** dei servizi di **car e bike sharing** presenti nelle porte di accesso, **aperti ai turisti** grazie a soluzioni digitali facilmente accessibili
- **50%** delle Porte di accesso con servizi di **smart ticketing integrati** cultura-mobilità
- **30%** delle Porte di accesso aderenti a iniziative e standard comuni per **controllo degli accessi** alle infrastrutture e a **piani di prevenzione da attacchi cyber**

Target 2022



C.3.

Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio

- ❑ Avvio di un tavolo permanente presso il MIT con gli stakeholder della mobilità turistica (operatori di trasporto, gestori delle infrastrutture, settore hospitality, e operatori turistici) per individuare soluzioni innovative, integrando la catena del valore, volte a migliorare l'esperienza di viaggio del turista
- ❑ Estensione dei servizi di sharing mobility ai turisti, anche con soluzioni agili di riconoscimento connesse all'identità digitale
- ❑ Promozione di app per la pianificazione di soluzioni del viaggio integrate con l'offerta turistica
- ❑ Promozione di iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrato, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei Titoli di Viaggio direttamente nelle porte di accesso e integrazione dei servizi nei portali turistici
- ❑ Promozione di iniziative per il miglioramento dei servizi turistici mediante l'impiego delle tecnologie digitali installate sulle infrastrutture di trasporto

C.4.

Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi

- ❑ Promozione di sistemi IT per il miglioramento della sicurezza, in sinergia con i sistemi di sicurezza fisica
- ❑ Sviluppo di iniziative - con standard condivisi - per il controllo degli accessi alle infrastrutture, tra le Porte d'Accesso e per i siti turistici
- ❑ Miglioramento della "safety" connessa all'impiego di mezzi e infrastrutture ad alto contenuto tecnologico (es. veicoli autonomi)
- ❑ Sviluppo e implementazione di piani di prevenzione da attacchi ai sistemi di trasporto («cyber security»), in cooperazione con i gestori delle infrastrutture e i player del settore tecnologico e digitale

Digitalizzazione: Azioni in corso e programmatiche

Open data

Open trasporti, piattaforma di servizi open del MIT per raccogliere e offrire dati sulla mobilità nazionale, per lo sviluppo di applicazioni innovative, integrate e co-modalità, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza di viaggio dell'utente finale

APP Pilota openTrasporti
integrata con **Wi-fi**
Station di RFI in
occasione del *G7 Trasporti*
di Cagliari

Investimenti su **ERTMS**
per **sicurezza e**
affidabilità del trasporto su
ferro

security

Nel Contratto di Programma RFI sono previsti **1,2 mld di euro** per la **sicurezza ferroviaria**

Digital transformation

Progetto Smart Station, interventi sull'**infrastruttura digitale delle stazioni** per abilitare servizi innovativi al viaggiatore

Progetto **Smart road** nel
Contratto di Programma
ANAS, per la digitalizzazione
dell'Autostrada del
Mediterraneo

C.1.

Promuovere lo sviluppo di una piattaforma big e open data centralizzata e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità



C.2.

Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica



Nel Contratto di Programma RFI sono previsti **€ 487 mln** per interventi di *upgrading*

Esperienza di viaggio

C.4.

Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi



C.3.

Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio



*progetto «Tornelli 2.0»: installazione di varchi di accesso intelligenti dotati di sistemi IT di lettura dei Titoli di Viaggio (finanziato sul **Contratto di Programma di RFI**)*

Wi-life, piattaforma «Open» con un servizio di Wi-Fi “Intelligente” che abilita nuovi servizi digitali a disposizione di tutti gli Stakeholders

D

PROMUOVERE MODELLI DI MOBILITÀ TURISTICA SOSTENIBILI E SICURI

OBIETTIVI SPECIFICI

D.1.

Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche

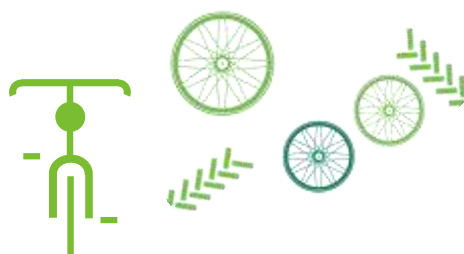
- ❑ Completamento delle ciclovie turistiche nazionali
- ❑ Promuovere il collegamento della rete nazionale di ciclovie con la rete Eurovelo
- ❑ Realizzazione di una "rete di mobilità attiva" comprendente percorsi ciclabili e pedonali a fini turistici, servente l'offerta turistica del territorio
- ❑ Promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili (ciclo-officine, punti di ristoro, ecc.)

D.2.

Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico

- ❑ MOBILITY MANAGEMENT turistico per pianificare le modalità di accesso ai siti turistici anche attraverso convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale
- ❑ Promozione di servizi di bike-sharing nelle città e nei siti turistici con formule di abbonamento dedicate ai turisti

LINEE DI INTERVENTO





- Realizzazione di **2.000 km** delle rete nazionale delle **ciclovie turistiche**
- Valorizzazione di **1.000 km** delle rete nazionale dei **cammini**
- Realizzazione di **ciclo-stazioni** (sosta e manutenzione biciclette) nelle porte di accesso e lungo le ciclovie e i cammini turistici
- Creazione di una connessione con un **nodo intermodale** (bus o ferro) ogni 50 km lungo le ciclovie
- **100%** delle linee del **trasporto pubblico** destinate a siti turistici **accessibili** senza barriere

Target 2022



D.3.

Favorire l'integrazione tra mobilità ciclo-pedonale e modi di trasporto convenzionali

- ❑ Progettazione di materiale rotabile (es. treni e bus) abilitato al trasporto di biciclette, in particolare sulle tratte a servizio dei siti e degli itinerari turistici
- ❑ Progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizio dei siti e degli itinerari turistici
- ❑ Incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta sui mezzi di trasporto convenzionali (treno, traghetti, autobus)
- ❑ Promozione di iniziative di tariffazione agevolata su mezzi di trasporto tradizionali, per il TPL e per i siti turistici, dedicate ai ciclo-turisti

D.4.

Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale

- ❑ Messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali esistenti
- ❑ Miglioramento della segnaletica dedicata agli itinerari ciclo-pedonali
- ❑ Incentivi alla formazione in tema di sicurezza della viabilità ciclo-pedonale

Sostenibilità: Azioni in corso e programmatiche

Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche

I Protocolli di Intesa

Nel 2016 e nel 2017 il MIT e il MIBACT e hanno sottoscritto 9 Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati per la progettazione e la realizzazione di quasi 6.000 km di ciclovie (molti itinerari completano la parte italiana della rete Eurovelo), e con le Leggi di Bilancio 2016 e 2017 sono stati stanziati 374 milioni di euro dal 2017 al 2024 per la loro realizzazione.

Valorizzazione e tutela del paesaggio

safety

Il *D. M. n.481 del 29 dicembre 2016*: stanziamento di **12,39 mln di euro** per il cofinanziamento di interventi per la *sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali*

Cammini

Progetto Valore Paese Cammini e Percorsi

Il progetto, promosso da Agenzia del Demanio, MIT e MIBACT prevede la riqualificazione ed il riuso a fini turistico-ricettivi di 103 immobili pubblici (di proprietà di ANAS, Regioni ed Enti locali) nel 2017 e di 200 immobili nel biennio 2018-2019, situati lungo percorsi ciclo-pedonali e itinerari storico-religiosi. La scadenza del bando per i primi 43 immobili è fissata per Dicembre 2017.

Valorizzazione dei Cammini

Nell'ambito delle risorse FSC 2014-2020, sono stati stanziati 60 milioni di euro per la valorizzazione di alcuni cammini di rilevanza nazionale, come la Via Francigena, i cammini di San Francesco e di Santa Scolastica e l'Appia Regina Viarum

Mobilità ciclo-pedonale

Il MIT ha stipulato nel 2016 un Protocollo d'Intesa con il Comune di Roma per la realizzazione del Grande Raccordo Anulare delle Biciclette («GRAB»), percorso ciclabile di circa 45 km.

Inoltre, con il D.M. n. 481 del 29 dicembre 2016, il MIT ha ripartito tra le Regioni 12 milioni di euro per il cofinanziamento di interventi per la sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, e ha istituito (D.M. 85 del 14 marzo 2017) un gruppo di lavoro finalizzato a definire gli standard e i requisiti minimi che le ciclovie devono possedere su tutto il territorio nazionale

D.1.

Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche



slow tourism



D.2.

Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico

intermodalità



D.4.

Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale



Trenitalia ha sottoscritto accordi con l'**Associazione Bicincittà e Federazione Italiana Amici Bicicletta FIAB** per la promozione di sconti sugli abbonamenti Bicincittà e di *bike sharing* per i viaggiatori che utilizzeranno il treno per i propri spostamenti turistici



D.3.

Favorire l'intermodalità tra mobilità ciclo-pedonale e modi di trasporto convenzionali

«**Discovery Train**» di **Trenord**, servizio intermodale che prevede il viaggio di andata e ritorno in treno, valido 2 giorni - da tutta la Lombardia - e il *noleggio bici* per 1 giorno in Valtellina o Iseo

Trasporto pubblico locale

Rinnovo del parco mezzi

Nel periodo 2017-2022 è prevista la spesa di 2,36 miliardi per l'acquisto di materiale rotabile su gomma per il trasporto pubblico locale e regionale (Legge di Stabilità 2016, Fondo Sviluppo e Coesione, Legge di Bilancio 2017 in cofinanziamento regionale) e di 2,4 miliardi per l'acquisto di materiale rotabile su ferro per il trasporto pubblico locale e regionale (Legge di Stabilità 2016, Fondo Sviluppo e Coesione). Inoltre la legge di bilancio 2017 prevede 212 milioni per il rinnovo dei mezzi navali obsoleti ed inquinanti.

Treno Bus delle Dolomiti, realizzato tra Trenitalia e DolomitiBus, che permette a tutti i cicloturisti di percorrere le piste ciclabili dell'anello dolomitico racchiuso tra Calalzo, Cortina, Misurina ed Auronzo tramite **bus attrezzati per il trasporto bici**





PROGETTI IN CORSO



Il PSMT: uno strumento di pianificazione già in essere

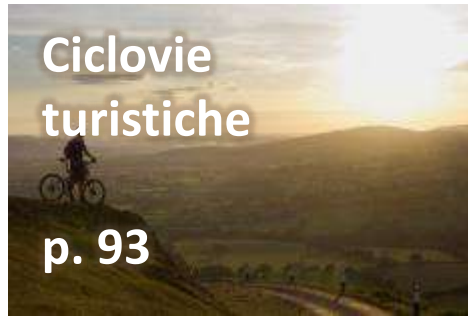
Il Piano Straordinario della Mobilità Turistica propone un **quadro unitario nazionale** strategico e di metodo, per lo sviluppo della mobilità e dell'accessibilità dell'offerta turistica a scala nazionale e locale.

Tuttavia, la redazione del Piano ha rappresentato un'occasione per effettuare una **ricognizione di iniziative già in corso**, promosse da Amministrazioni centrali e locali, così come da operatori della mobilità e leader dell'innovazione, che danno conto di una **progettualità a sistema** già in essere, coerente con gli obiettivi e le linee strategiche di piano.

Alcune di tali **best practice** sono di seguito presentate a titolo esemplificativo e senza pretesa di esaustività.

Tale sezione del PSMT è, pertanto, da intendersi come il punto di partenza per lo sviluppo di ulteriori iniziative nell'ambito della mobilità turistica, che confluirà, a regime, nella gestione ordinaria del tavolo di lavoro MIT-MIBACT-Regioni, al fine di promuovere **linee di intervento e progettualità integrate tra le amministrazioni**.





Connettere l'Italia



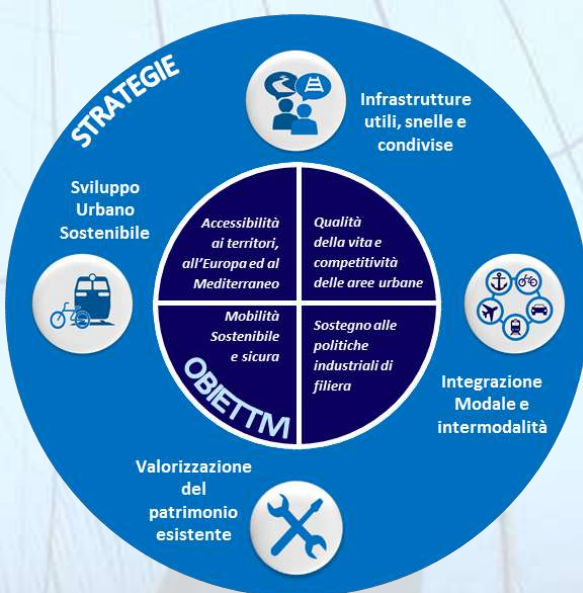
«Connettere l'Italia vuol dire dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di assicurare ai cittadini ed alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali»

Il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha avviato **una nuova stagione** di pianificazione volta a definire un quadro nazionale unitario e condiviso sul tema. Nel documento **«Connettere l'Italia»** il Ministero ha definito la **Vision fino al 2030**, da costruire mediante un robusto set di Obiettivi, Strategie e Linee d'Azione.

Il documento rimarca come il turismo sia una delle principali industrie dell'Italia, «grazie ad un ineguagliabile patrimonio storico, artistico e culturale, una collezione di attrazioni turistiche che polarizzano l'attenzione dei viaggiatori internazionali», che ha ben resistito anche alla recente crisi economica, e ne propone la valorizzazione attraverso l'Obiettivo 4, **«Sostegno alle politiche industriali di filiera»**.

L'obiettivo **«Sostegno alle politiche industriali di filiera»** per il turismo sottolinea come **un miglioramento dei**

trasporti consenta sia il raggiungimento delle principali località turistiche sia, alle stesse infrastrutture di trasporto (percorsi ciclabili, itinerari storici, ferrovie montane, ...), di diventare esse stesse un **generatore di domanda turistica**, diventando pertanto **un fattore determinante** per la crescita della ricezione turistica e dell'immagine del Paese.



Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti

Il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha presentato - ad aprile 2017 - «**L'analisi dei fabbisogni infrastrutturali per lo sviluppo del Paese al 2030. Linee strategiche e di indirizzo del settore dei trasporti e delle infrastrutture**» come allegato al Documento di Economia e Finanza. Il documento ha effettuato la rilevazione dei fabbisogni infrastrutturali del Paese, individuando i deficit prestazionali e/o di capacità infrastrutturale che impediscono il pieno soddisfacimento degli obiettivi strategici, fissati **all'anno 2030**. I fabbisogni infrastrutturali, suddivisi in diverse **categorie**, sono stati associati a

delle strategie di sviluppo che impattano anche sulla mobilità turistica. L'analisi dei fabbisogni infrastrutturali è stata focalizzata sui collegamenti internazionali e nazionali relativi alla rete SNIT di 1° livello (ovvero il **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti**, istituito con il piano Nazionale della Logistica e dei Trasporti 2001), un insieme integrato di infrastrutture comprendente la rete SNIT 2001, le reti **TEN-T Core e Comprehensive**, e collegamenti per accessibilità a porti, aeroporti, distretti industriali e poli turistici.

I quattro Corridoi TEN-T in Italia:

- **Corridoio Mediterraneo:** attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est
- **Corridoio Reno Alpi:** passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, si sovrappone al Mediterraneo nei soli nodi Core di Milano e Novara e giunge, infine, al porto Core di Genova.
- **Corridoio Baltico Adriatico:** collega l'Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna
- **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo:** attraversa l'intero stivale, partendo dal valico del Brennero e collegando dunque Trento ai principali centri urbani del sud



Le strategie per modalità

Modalità di trasporto	COMPONENTI SNIT 1° LIVELLO
Ferrovie	Rete SNIT 2001 + rete TEN-T + ulteriori assi di accessibilità a infrastrutture puntuali di ultimo miglio
Strade e autostrade	Rete nazionale di base, SNIT 2001 + rete TEN-T + ulteriori assi di accessibilità a infrastrutture puntuali di ultimo miglio
Città metropolitane	14 città metropolitane, individuate dalla L.56/2014
Porti	15 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 57 Porti di rilevanza nazionale individuati dal DM 169/2016
Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core

L'analisi dei fabbisogni ha avuto come esito **programmi di interventi e interventi**. I programmi identificati, che impattano anche sulla filiera del turismo, sono descritti di seguito.



STRADE E AUTOSTRADE

- Completamento progetti in corso di itinerari stradali omogenei
- Decongestionamento aree urbane e metropolitane
- Completamento maglie autostradali
- Digitalizzazione
- Adeguamento e omogeneizzazione delle prestazioni per itinerari a bassa accessibilità autostradale



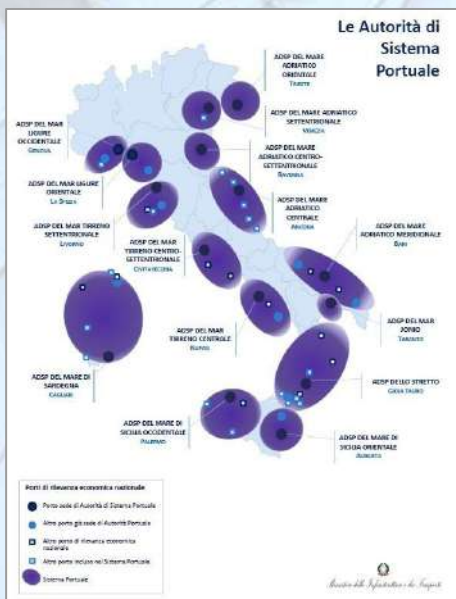
FERROVIE

- Completamento dei valichi alpini e raccordo con porti e rete AV-AVR
- Estensione della rete Alta Velocità di Rete (AVR), modello tedesco
- Adeguamento maglie collegamenti intercittà per accessibilità territoriale
- Sviluppo sistemi regionali e metropolitani



AEROPORTI

- Collegamenti su ferro
- Tecnologie per l'ampliamento della capacità air side degli aeroporti esistenti
- Aumento selettivo capacità per terminal e piste saturate o con prestazioni non adeguate



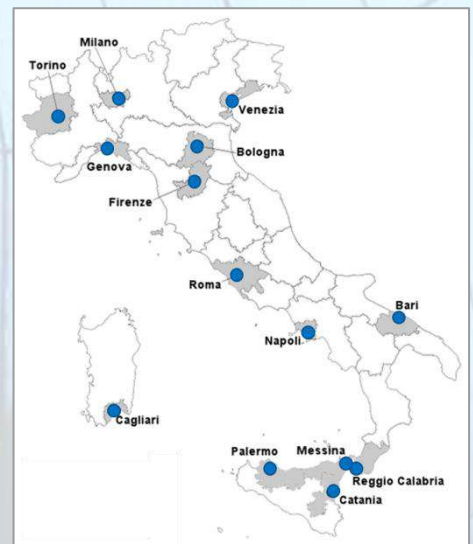
PORTI E INTERPORTI

- Collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali
- Miglioramento della accessibilità marittima



SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (AREE METROPOLITANE)

- Rinnovo e miglioramento del parco veicolare
- Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti
- Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie
- Estensione della rete di trasporto rapido di massa



Cura del ferro e turismo: il Grand Tour del 2000

In accordo con il programma di interventi definito dal MIT per le ferrovie, una delle più interessanti iniziative di mobilità con fini turistici riguarda **la riproposizione in chiave moderna delle tappe italiane del Grand Tour.**

Il Grand Tour - che ha avuto una notevole diffusione in Europa nel XVIII e XIX secolo - era un viaggio fondamentale per completare il proprio percorso di formazione e che generalmente terminava in Italia. Hanno percorso il Grand Tour numerose personalità, tra cui alcune di fama internazionale come Goethe e Stendhal.



Le risorse del MIT per la politica infrastrutturale

Le politiche infrastrutturali rappresentano **uno dei settori di intervento pubblico a più alto impatto sul sistema economico nazionale** e costituiscono una importante leva per l'industria turistica.

La **nuova stagione** di politica infrastrutturale avviata con Connettere l'Italia ha tra i propri cardini l'efficientamento della spesa pubblica e la messa a sistema delle risorse finanziarie destinate alle infrastrutture di trasporto e logistica.

Sebbene non sia previsto un canale di finanziamento ad hoc per la mobilità

turistica, gli interventi infrastrutturali pianificati con Connettere l'Italia costituiscono un fattore critico per lo sviluppo della mobilità turistica. Pertanto, gran parte delle risorse già stanziato per tali interventi - e di quelle che saranno stanziato nei prossimi anni - pur non confluendo in un canale di finanziamento ad hoc per la mobilità turistica, saranno adibiti a tale finalità.

Le fonti normative e programmatiche per l'allocazione di tali risorse sono riportate di seguito.

- Fondo Investimenti per lo Sviluppo Infrastrutturale del Paese ex art. 1 comma 140 della Legge di Bilancio 2017
- Contratto di programma investimenti ANAS 2016/2020
- Contratto programma investimenti RFI 2017/2027
- Piano Operativo Infrastrutture - FSC 2014-2020
- PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
- PON Città Metropolitane 2014-2020
- Piano di Azione e Coesione (PAC) 2014-2020
- Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile e fondo finalizzato all'acquisto e al noleggio di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ex art. 1 comma 613 della Legge di Bilancio 2017



Gli investimenti nazionali per modalità



Contratto di programma ANAS: 5,6 miliardi (di cui 1,3 nel periodo; 2017-2022)¹;

Contratto di programma RFI: 10,3 miliardi (di cui 2,8 nel periodo 2017-2022)¹;

Programma Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie: 42 milioni nel periodo 2017-2020¹;

Fondo per la sicurezza delle ferrovie non interconnesse (272 milioni) e contributo per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza (51 milioni) nel periodo 2017-2022¹;

Risorse per l'attuazione del **Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria:** 300 milioni con il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020



Il **Contratto di Programma RFI** prevede il miglioramento dei collegamenti con le porte di accesso via aerea (aeroporti di Milano, Bergamo, Roma Fiumicino, Catania, Genova)

Il **PON Infrastrutture e Reti** prevede l'Obiettivo I.2 «Ottimizzazione del Traffico Aereo», nell'ambito dell'Asse Tematico 1 «Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti», con una dotazione finanziaria di 821 milioni (Cielo Unico Europeo SESAR)

Fondo per le infrastrutture portuali: 158 milioni¹;

PAC (Programma di Azione e Coesione 2014-2020 complementare al PON Infrastrutture e Reti): 140 milioni per l'asse tematico B «Recupero Waterfront» e 90 milioni per l'asse tematico C «Accessibilità turistica»;

Risorse per il **rinnovo dei mezzi navali obsoleti ed inquinanti per il TPL:** 212 milioni¹;

Il **Contratto di Programma RFI** prevede il miglioramento dei collegamenti ferroviari con le porte di accesso via mare (Porti di Taranto, Venezia e Trieste)¹



Risorse per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di **trasporto rapido di massa:** 480 milioni nel periodo 2017-2022¹;

Risorse finalizzate all'**acquisto di materiale rotabile su gomma per il trasporto pubblico locale e regionale:** 2,36 miliardi nel periodo 2017-2022 (Legge di Stabilità 2016, Fondo Sviluppo e Coesione, Legge di Bilancio 2017 in cofinanziamento regionale², PON Metro);

Risorse finalizzate all'**acquisto di materiale rotabile su ferro per il trasporto pubblico locale e regionale:** 2,4 miliardi nel periodo 2017-2022 (Legge di Stabilità 2016, Fondo Sviluppo e Coesione);

PON Città Metropolitane, Asse 2, Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana: 312 milioni

Piano Operativo MIT a valere su fondi FSC:

- 1,2 miliardi per il **completamento di itinerari** già programmati/nuovi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane.

1. «Fondo Investimenti per lo Sviluppo Infrastrutturale» ex art. 1 comma 140 della Legge di Bilancio 2017)

2. «Piano Strategico nazionale della mobilità sostenibile», ex art. 1 comma 613 della Legge di Bilancio 2017)

Risorse aggiuntive per la mobilità turistica

In ragione della **multidisciplinarietà**, il presente PSMT incide fortemente su un settore, quello infrastrutturale, che prevede importanti investimenti pubblici.

La mobilità turistica ha il potenziale di **attrarre risorse finanziarie aggiuntive destinate ad ambiti diversi e**

complementari all'interno delle policy europee di settore. Qui si riportano i **programmi di finanziamento** dell'UE più rilevanti per i settori di interesse dell'PSMT, con menzione delle rispettive **linee di intervento "target"** del piano ed il **budget** totale disponibile (indicativo).

Fondo Europeo di Sviluppo Sostenibile

Fondo dedicato alla coesione economica e sociale nell'Unione Europea. Finanzia Programmi Nazionali settoriali e Programmi operativi regionali.



Programmi operativi nazionali



PON Infrastrutture e reti
2014-2020

1,4 Mld



PON Imprese e competitività
2014-2020

1,6 Mld

Programmi operativi regionali

Alcuni esempi:



POR Campania (Asse 6)
Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale

996 Mln



POR Molise (Asse V)
Ambiente, turismo e cultura

33 Mln

Fondo Sociale Europeo

Fondo per migliorare la mobilità dell'occupazione e le qualifiche professionali



Connecting Europe Facility (CEF)

for Transport

Fondo dedicato agli investimenti infrastrutturali



24 Mld

periodo 2014-2020

... di cui sul Bando 2017

1 Mld

Horizon 2020

Programma quadro settennale per la ricerca e l'innovazione nei settori chiave per la crescita



Information and Communication Technologies

2018: 800 Mln, 2019: 900 Mln, 2020: 950 Mln

Europe in a changing world

2018: 170 Mln, 2019: 180 Mln, 2020: 200 Mln

Smart, green and integrated transport

2018: 248 Mln, 2019: 264 Mln

Erasmus +

Programma per l'istruzione, la formazione, la gioventù e lo sport

Ambito istruzione e formazione

11 Mld

periodo 2014-2020

... di cui sul Bando 2017

1,9 Mld

Sub-programme environment

Fondo per il sostegno a progetti ambientali ed iniziative per il clima



2,6 Mld

Periodo 2014-2020

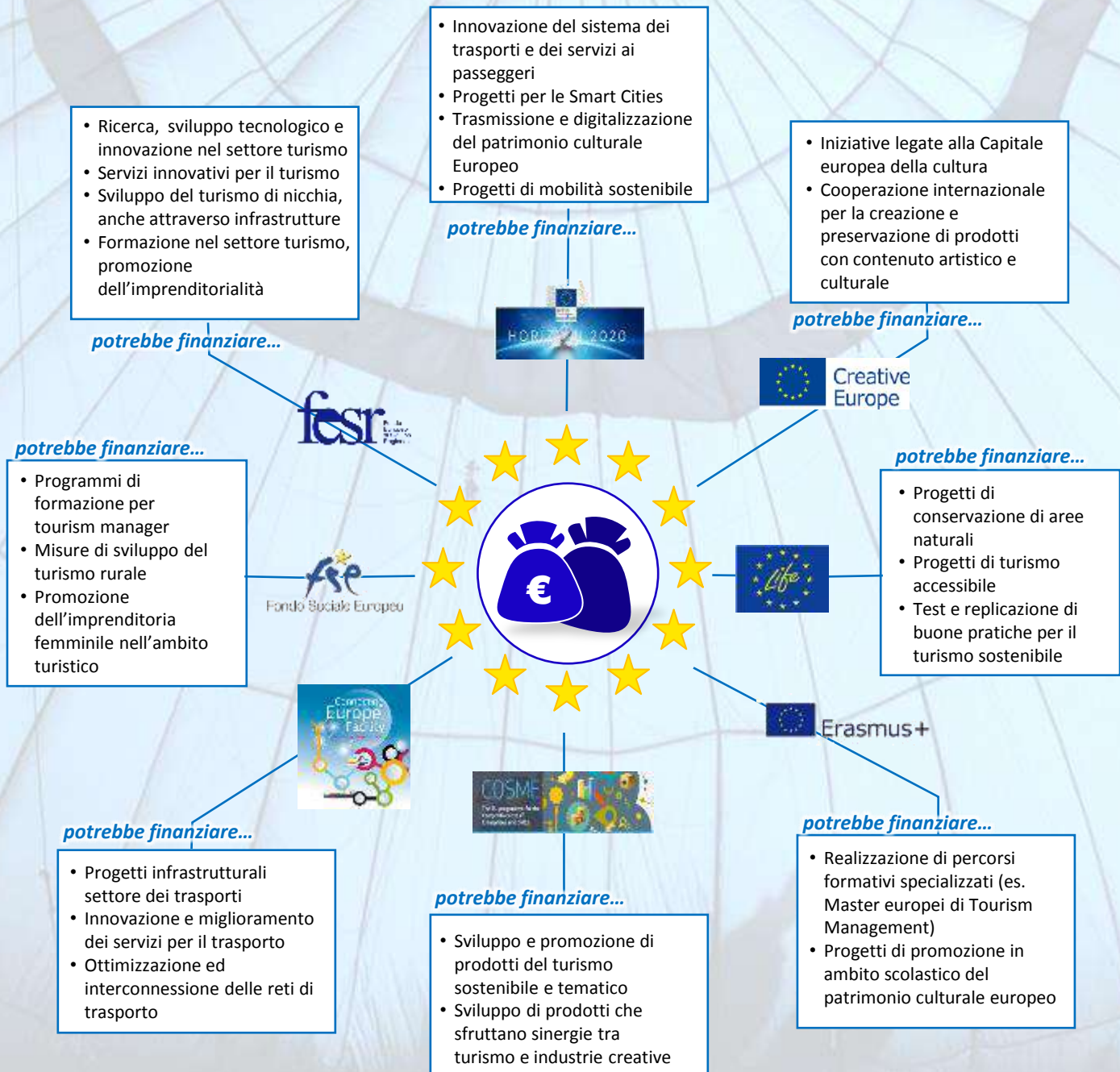
... di cui sul Bando 2017

290 Mln

I **fondi europei settoriali** costituiscono un bacino di risorse finanziarie cui lo stato e/o gli stakeholder possono attingere per il finanziamento di **iniziative coerenti con il PSMT e funzionali al perseguimento dei suoi obiettivi**.

Infatti, pur in assenza di un programma specifico per la mobilità turistica, il **framework europeo** contiene tutti gli elementi qualificanti della strategia del

PSMT. Il Piano rappresenta, in tal senso, la **cornice di riferimento per le iniziative progettuali afferenti ai diversi ambiti di intervento** che, nel loro complesso, contribuiscono alla strategia nazionale per la mobilità turistica. Tale **quadro d'insieme rappresenta un valore aggiunto** anche per l'ammissione ai finanziamenti delle iniziative candidabili sui diversi programmi europei.



Ciclovie turistiche





Il cicloturismo rappresenta un'attività sostenibile per l'ambiente e il territorio e, come tale, una modalità di turismo da incentivare, consentendo di **scoprire e/o recuperare** un patrimonio di inestimabile valenza storica, culturale e paesaggistica.

Il Cicloturismo viene definito come una “forma di aggregazione tra le persone che, mediante tranquille passeggiate in bicicletta, hanno la possibilità di condividere e scambiarsi esperienze.”

Fonte :www.cicloturismoitaliano.it

Lo sviluppo di un sistema di ciclovie nazionali **sicure** e di **qualità** è tra gli obiettivi prioritari che il Ministero Infrastrutture e Trasporti intende perseguire. Nella Legge di Bilancio 2016 (**Legge n. 208 del 28 dicembre 2015**) è stato introdotto - al comma 640 - il «**Sistema delle ciclovie turistiche nazionali**» e sono stati definiti i primi 4 interventi prioritari da realizzare, concordati con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Tramite le Leggi di Bilancio 2016 e 2017 sono stati stanziati inoltre **174 milioni di euro fino al 2019 e 200 milioni di euro (40 milioni annui) dal 2020 al 2024** per interventi a sostegno della mobilità ciclistica., a cui si devono aggiungere **12,34 milioni di euro** - Decreto n.481 del 29 dicembre 2016 - da destinare al finanziamento di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi.

Il Ministero ha deciso di intervenire non solo sugli aspetti programmatici ed economici, ma anche sugli **indirizzi progettuali** collegati alla realizzazione di una ciclovia. Infatti, con **Decreto Ministeriale n. 85 del 14 marzo 2017** è stato costituito presso la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali **un gruppo di lavoro** finalizzato a definire **gli standard e i requisiti minimi** che le ciclovie devono possedere su tutto il territorio nazionale, fornendo quindi un supporto tecnico di riferimento agli Enti che dovranno realizzarle.

Il valore potenziale del cicloturismo in **Italia** è stimabile in **3,2 miliardi di euro annui**



In Europa il principale promotore della diffusione della mobilità ciclistica è rappresentato dalla **European Cycling Federation (“ECF”)**, fondata nel 1983 e impegnata a garantire l’utilizzo della bicicletta puntando sulla mobilità sostenibile e sul benessere pubblico, che ha sviluppato il progetto **“EuroVelo”**, ovvero la rete europea degli itinerari ciclabili.

“EuroVelo” è un progetto di ECF composta da 15 percorsi che attraversano l’intero continente europeo, e prevede oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già esistenti.

L’Italia è interessata da **3 itinerari** della rete EuroVelo (dal 2012 appartenente alla rete dei trasporti Ten-T):

5 – Via Romea Francigena: da Londra a Brindisi (3.900 km)

7 – Strada del Sole: Capo Nord – Malta (7.409 km)

8 – Ciclovía del Mediterraneo: Cadice – Atene fino a Cipro (5.888 km)



Il progetto **“Bicitalia”**, a cura della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (**FIAB**), ha dato vita alla rete italiana del cicloturismo, con oltre **18.000 km** di ciclovie, suddivisi in **21 itinerari** (di cui alcuni in corso di revisione, di concerto con il MIT). Bicitalia rappresenta un network nazionale, con collegamenti di lunga percorrenza ed itinerari di dimensione sovregionale o di collegamento con la rete EuroVelo stessa.





Nel 2016 sono stati firmati i primi **4 Protocolli di Intesa** tra Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e gli Enti Locali interessati, per il varo del «**Sistema delle ciclovie turistiche nazionali**». Il 9 agosto 2017 sono stati firmati altri **5 Protocolli d'Intesa** che hanno portato alla sottoscrizione di accordi per la realizzazione di 9 ciclovie per circa **6.000 km complessivi**.

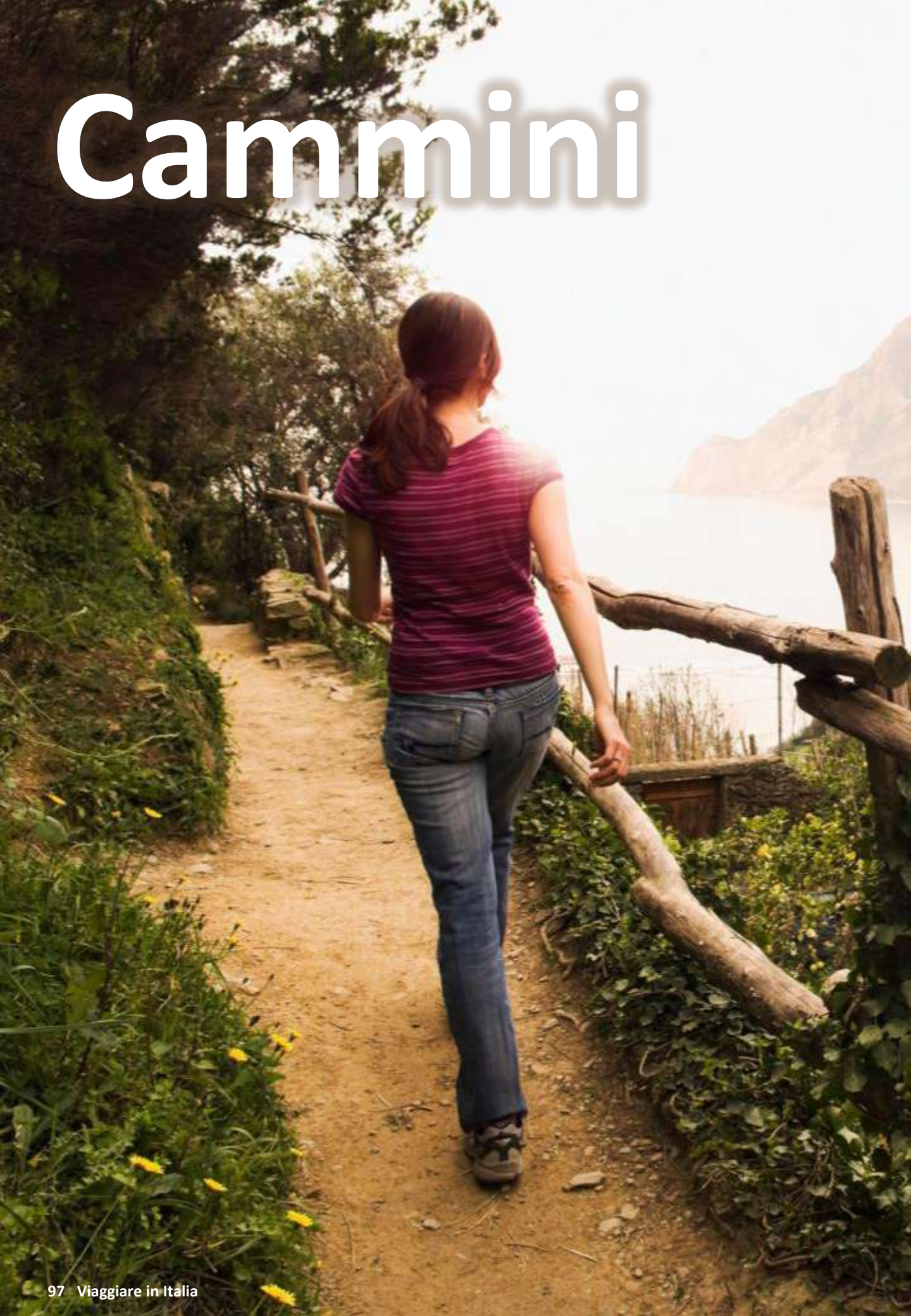


I **Protocolli d'Intesa** prevedono che:

- Il MIT provveda al riconoscimento della ciclovie quale **infrastruttura prioritaria**, e all'analisi del progetto
- il MIBACT si impegni **per la valorizzazione e promozione turistica dei percorsi**
- MIT e MIBACT insieme **reperiscano finanziamenti** per le ciclovie e assegnino le risorse necessarie
- Le Regioni inseriscano la ciclovie nei propri strumenti di pianificazione territoriale, con la Regione Capofila che deve coordinare tutte le attività di **progettazione**



Cammini



Su iniziativa del MIBACT il 2016 è stato l'anno Nazionale dei Cammini e, con la partecipazione di Regioni, Comuni, Enti locali, si è avviato un lavoro di ricognizione e valorizzazione degli itinerari culturali e paesaggistici fruibili a piedi con altre modalità di mobilità attiva, raccolto nell'Atlante dei Cammini d'Italia, con la finalità di promuovere la valorizzazione di questi percorsi.



Nella mappa sono indicati gli itinerari interessati dalla Direttiva del **Ministero dei Beni Culturali e del Turismo** e disponibili per la consultazione sul portale www.camminiditalia.it

- 1 Viaggio nella Storia D'Abruzzo
- 2 Via Romea Nonantolana
- 3 Via degli Dei
- 4 Cammino di Sant'Antonio
- 5 Cammino Di Assisi
- 6 Cammino di San Vito
- 7 Cammino di San Francesco
- 8 Via degli Abati
- 9 Cammino di Dante
- 10 Romea Shala
- 11 Cammino Celeste - Iter Aquileiese
- 12 Cammino delle Pievi in Caria
- 13 Cammino di Francesco
- 14 Cammino di Benedetto
- 15 Sentiero Liguria
- 16 Alta Via dei Monti Liguri
- 17 Cammino Francescano della Marca
- 18 Via Romea Germanica
- 19 Sentiero della Pace
- 20 Via Vigilius
- 21 Via Alpina
- 22 San Vili
- 23 Sentiero del Dinar
- 24 Alpiadi - Lepid Alpi Tiroli
- 25 Via Claudia Augusta
- 26 Cammino Minerario di Santa Barbara
- 27 Magna Via Francigena
- 28 Trekking del Santo
- 29 Via di Francesco
- 30 Cammino dei Protomartiri Francescani
- 31 Via Lauretana Assisi-Loreto
- 32 Via Amerina - Cammino della Luce
- 33 Di qui passò Francesco
- 34 Chemin d'Assise
- 35 The Way of St. Francis
- 36 Via Francigena
- 37 Via Spuga
- 38 Luoghi a Via della Fede
- 39 La Via Prula
- 40 Cammino di San Francesco di Paola
- 41 Sentiero del Brigante
- 42 Via Francigena del Sud
- 43 Via Appia
- 44 Via del Giubileo

Azione trasversale agli obiettivi di valorizzazione del patrimonio infrastrutturale e di promozione di modelli di mobilità turistica sostenibili è la promozione di una «**rete nazionale della mobilità attiva**», intesa come sistema dei percorsi pedonali di interesse naturalistico, storico e religioso (circa **8000 km**) e delle ciclovie di interesse nazionale esistenti e in progetto (circa **18.000 km**). Sono considerati **punti sensibili** della rete non solo i poli turistici che si incontrano lungo cammini e ciclovie, ma anche **gli immobili dismessi** presenti lungo gli itinerari, che da oggi possono tornare a vivere grazie al progetto dell'**Agenzia del Demanio «Valore Paese - Cammini e Percorsi»**, promosso da MIBACT e MIT, per la **riqualificazione ed il riuso di immobili pubblici situati lungo percorsi ciclopedonali e itinerari storico-religiosi**. Il progetto promuove forme di **assistenza «on going»** ai viaggiatori attraverso punti dove trovare informazioni turistiche, ristoro, accoglienza, o assistenza per il cicloturismo, insieme a snodi di connessione con la rete della mobilità turistica e di trasporto collettivo.



Il progetto Valore Paese – Cammini e Percorsi ambisce a «riutilizzare i beni come contenitori di servizi e di esperienze autentiche, fortemente radicate sul territorio, per camminatori, pellegrini e ciclisti».

(Agenzia del Demanio)

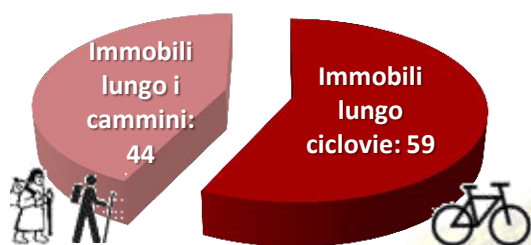
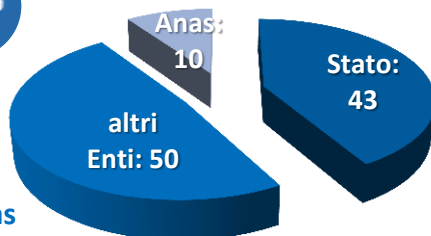
La prima fase del progetto Cammini e Percorsi prevede la riqualificazione di:

103



immobili

di proprietà dello Stato, di Enti territoriali e Anas



Ciclopista del Sole - 32 immobili, lungo circa 3000 Km, attraversa da nord a sud 12 Regioni, interessando 414 Comuni, dal Brennero a Santa Teresa di Gallura

Via Francigena - 18 immobili, la via percorsa dai pellegrini per raggiungere Roma dall'Europa del nord e imbarcarsi dalla Puglia verso la Terra Santa (4000 km)

Ciclovía VenTo - 15 immobili, da Venezia a Torino in bicicletta sugli argini del Po, attraversando Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte

Ciclovía Acqua - 11 immobili, circa 500 Km lungo il canale principale dell'Acquedotto Pugliese, su strade già percorribili attraverso Campania, Basilicata e Puglia.

Via Appia - 9 immobili, la storica via romana che conduce verso i porti pugliesi. Il tracciato è lungo quasi 600 Km e attraversa Lazio, Campania, Basilicata e Puglia

Cammino di Francesco - 3 immobili, itinerario culturale e spirituale legato al Santo di Assisi: oltre 450 Km attraverso la Toscana, l'Umbria e il Lazio

Cammino di San Benedetto - 1 immobile, dall'Umbria alla Campania sulle tracce di San Benedetto da Norcia in 20 tappe, camminando per circa 400 Km.

Itinerari riconosciuti a livello locale - 14 immobili, tracciati di tipo storico-religioso e ciclopedonale, come il Cammino Celeste, il Cammino Micaelico, il Regio Tratturo Magno, il Regio Tratturo Pescasseroli - Candela, la Via Lauretana, l'Alpe Adria e l'Adriatica. (Agenzia del Demanio).

La timeline del progetto



- ✓ 2017, selezione di 103 immobili
- 2018-19, selezione di 200 immobili



- ✓ **consultazione pubblica**

Maggio/Giugno 2017
25.000 partecipanti tra italiani e stranieri



- ✓ **bando concessione immobili**

24 Luglio 2017

Concessione gratuita (anni: 9+9) ad imprese, cooperative e associazioni con in prevalenza soci **under 40** che abbiano finalità connesse alla promozione di percorsi pedonali, ciclabili e mototuristici.

Questo primo bando prevede una selezione di 30 immobili, tra cui case cantoniere, caselli ferroviari, torri, ruderi etc.

Le funzioni previste nei punti di assistenza

«Il riuso dei beni potrà consentire l'avvio di attività e servizi di supporto al viaggiatore (turista, camminatore, pellegrino e ciclista, etc.) nella fruizione dei cammini e dei percorsi, di promozione del territorio, della mobilità dolce e del turismo sostenibile».
(Agenzia del Demanio)

Ristoro,
Osteria,
Enoteca,
Locanda
Bottega artigianale
Vendita prodotti
tipici e a km zero
Punti vendita
prodotti specializzati
per camminatori
e ciclisti
Presidio medico
Ambulatorio medico
SPA
Centro benessere
Ciclostazione
Ciclofficina
Aree ricettività e
ospitalità (alberghiera,
extralberghiera, all'aria
aperta)
Cargo food
Bike service
Horse service
Ufficio turistico
Info point
Attività sociali,
ricreative, culturali
Servizi alla persona



Agenzia del Demanio/Outdoor travel



Blera (Agenzia del Demanio)



Atella (Agenzia del Demanio)



Fasano (Agenzia del Demanio)



Grumo Appula (Agenzia del Demanio)



Spoletto (Agenzia del Demanio)

La rete della mobilità attiva collega anche numerosi borghi italiani, unici al mondo per le loro peculiarità culturali, paesaggistiche. Borghi – Viaggio Italiano è l'iniziativa di valorizzazione di 1000 borghi, dall'entroterra alla costa, condivisa da 18 Regioni con capofila la Regione Emilia-Romagna insieme al MIBACT. La direttiva emanata dal MIBACT nel Dicembre 2016 definisce il 2017 «Anno dei Borghi», e si propone l'obiettivo di valorizzare il patrimonio artistico, culturale, naturale ed umano dei borghi, definendo le modalità per la loro individuazione, al fine di realizzare un «Atlante dei Borghi d'Italia».


Ferrovie storiche e turistiche




Per valorizzare la rete ferroviaria dismessa, che percorre migliaia di chilometri lungo aree di notevole interesse paesaggistico, naturalistico e culturale, nel 2013 è nata la Fondazione FS, costituita nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ed impegnata nel progetto «Binari senza tempo», con il quale **200 rotabili storici** viaggiano sulle linee un tempo destinate al trasporto delle persone, che oggi rivivono come “ferrovie turistiche” realizzando **un “museo ferroviario dinamico” lungo tratte tematiche che attraversano aree naturalistiche, siti del patrimonio Unesco, e siti di interesse paesaggistico ed enogastronomico.**


Sono già in funzione:

la “**Ferrovia del Lago**”, da Palazzolo sull’Oglio a Paratico/Sarnico sulle rive del Lago d’Iseo; la “**Ferrovia della Val d’Orcia**”, nell’incantevole paesaggio delle “Crete Senesi”; la “**Ferrovia del Parco**”, da Sulmona a Castel di Sangro, la seconda ferrovia più alta d’Italia dopo il Brennero passando per Roccaraso e i boschi della Majella; la “**Ferrovia dei Templi**”, da Agrigento Bassa a Porto Empedocle, tra i Templi della Magna Grecia, Patrimonio Unesco; la “**Ferrovia della Valsesia**”, da Vignale a Varallo, attraverso una delle valli alpine più pittoresche d’Italia, situata ai piedi del Monte Rosa; la “**Ferrovia del Tanaro**”, da Ceva a Ormea, tra i boschi e le rive del Tanaro, su arditi ponti in mattoni e ferro che intersecano più volte il fiume; la “**Ferrovia dell’Irpinia**”, da Avellino–Rocchetta Sant’Antonio. (Fonte: Fondazione FS).

 Tratte del progetto della Fondazione FS «Binari senza tempo»

 Tratte operative con il contributo dell’associazione Ferrovie Turistiche Italiane





**Il Disegno di Legge approvato
il 2 Agosto 2017 prevede un
primo elenco di
18 ferrovie storico-turistiche**

a) Sulmona-Castel di Sangro;

**b) Cosenza-San Giovanni in
Fiore;**

**c) Avellino-Lioni-Rocchetta
Sant'Antonio;**

d) Sacile-Gemona;

e) Palazzolo-Paratico;

**f) Castel di Sangro-
Carpinone;**

g) Ceva-Ormea;

h) Mandas-Arbatax;

i) Isili-Sorgono;

l) Sassari-Palau Marina;

m) Macomer-Bosa;

n) Alcantara-Randazzo;

**o) Castelvetro-Porto Palo di
Menfi;**

**p) Agrigento Bassa – Porto
Empedocle;**

q) Noto-Pachino;

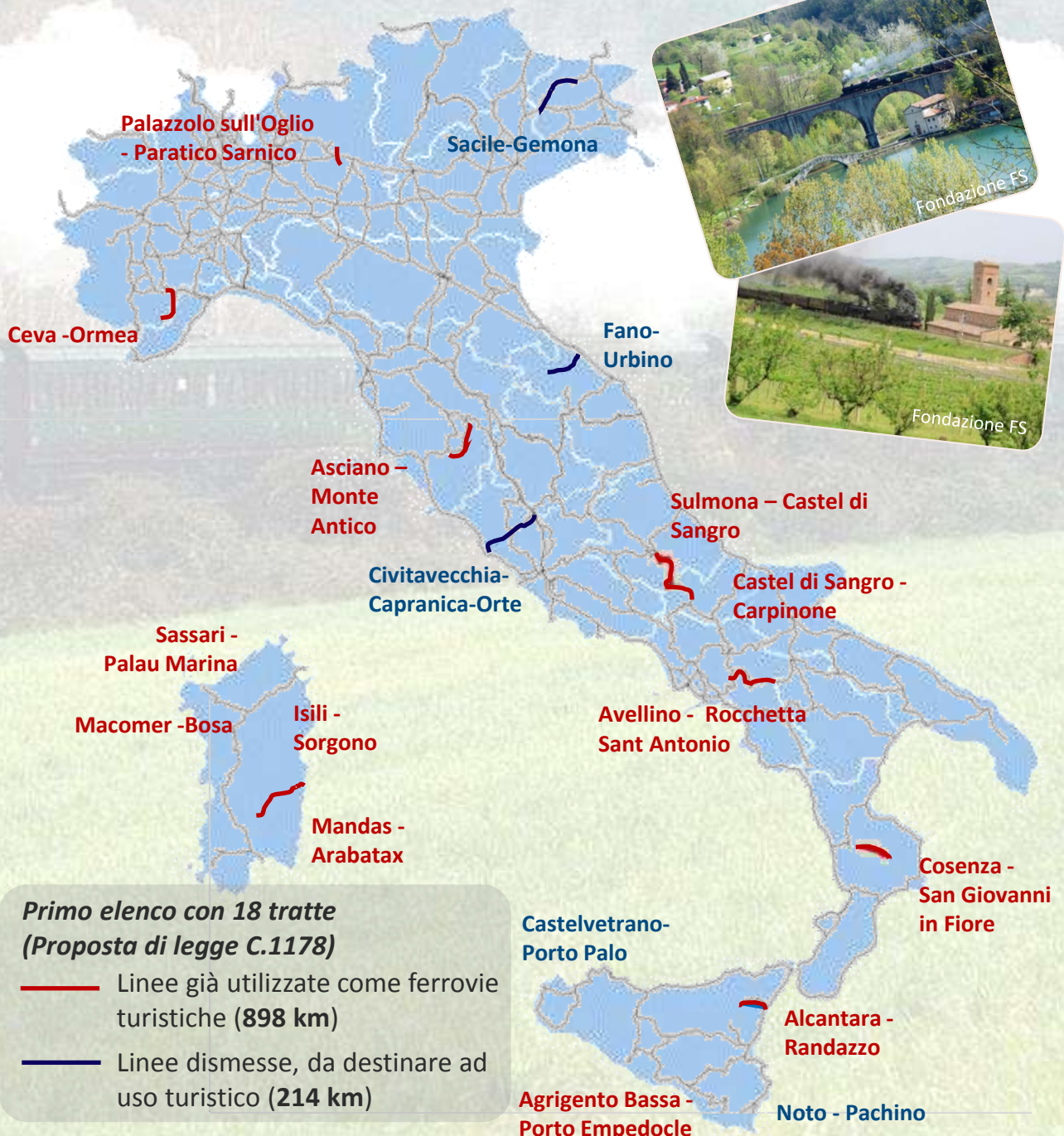
r) Asciano-Monte Antico;

**s) Civitavecchia-Capranica-
Orte;**

t) Fano-Urbino; Castelvetro-Porto Empedocle

Il Parlamento ha approvato il 2 Agosto 2017 il disegno di legge recante **«Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso, o in corso di dismissione, situate in aree di particolare pregio naturalistico e archeologico»**. Il dispositivo di legge prevede:

- la definizione di un primo elenco di **18 tratte ferroviarie turistiche (1191 km)**
- una sezione dedicata al **riuso rotabili storici e turistici** nel Registro Immatricolazioni Nazionale;
- le modalità per l'affidamento dei **servizi di trasporto turistico**;
- la disciplina per l'utilizzo dei **ferrocicli** (o vélorail)



“Spettacolari linee ferroviarie, tra la natura e l’arte, “dedicate” ai soli treni storico-turistici, fuori dai grandi nodi ferroviari o dagli itinerari ad intenso traffico.”

Fondazione FS, progetto Binari senza Tempo



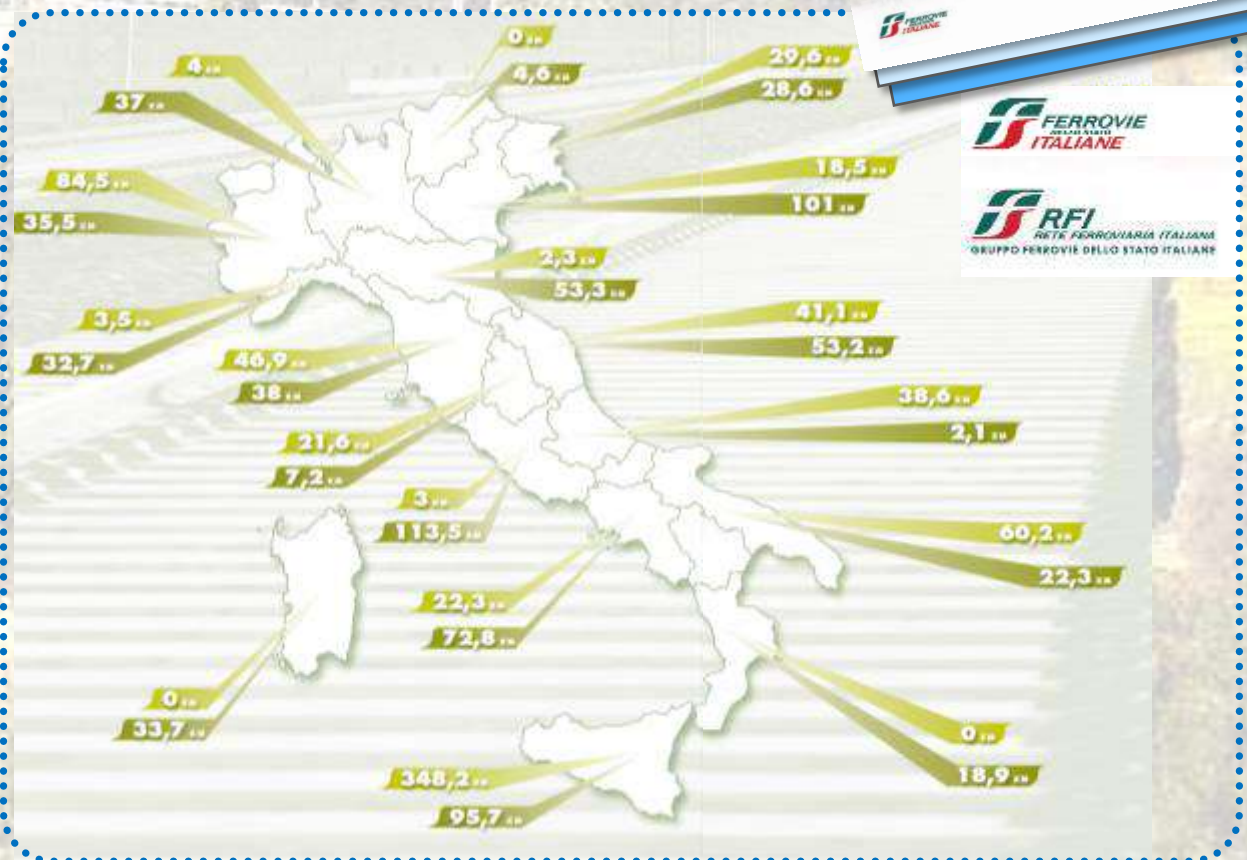
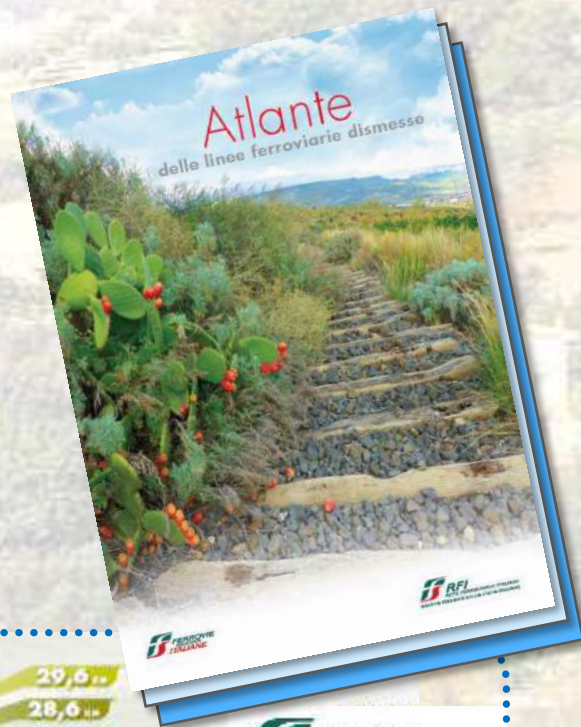
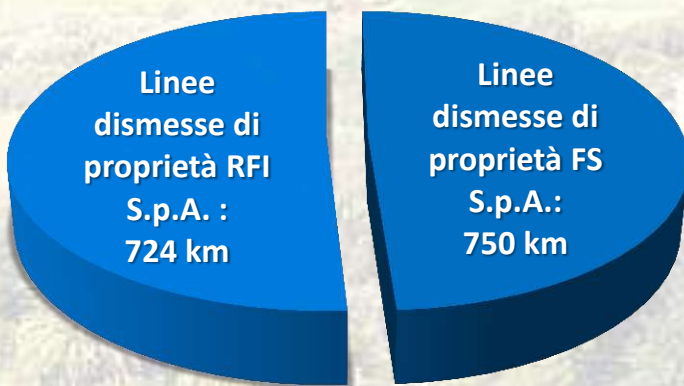
I ferrocicli (velorail) sono veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalla norme UNI (per le quali dal 2016 è attivo un Gruppo di lavoro UNI). La definizione delle modalità di utilizzo è rimessa al proprietario o al gestore dell’infrastruttura. E’ in ogni caso vietata ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.



RFI e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane hanno recentemente pubblicato l' **Atlante delle linee ferroviarie dismesse** (febbraio 2017), dove sono censite tutte le linee destinabili a progetti di riqualificazione per usi turistici e in chiave di greenways

Linee dismesse in asset al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

1474 km



Infrastrutture di trasporto dismesse



I progetti di recupero delle infrastrutture di trasporto rappresentano uno stimolo per la valorizzazione - in ottica turistica - di **siti dismessi** sul territorio italiano. Si inserisce in questo filone l'iniziativa del **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane** riguardante le stazioni che, in seguito al perfezionamento dei sistemi tecnologici per la gestione della circolazione ferroviaria, non necessitano della presenza di personale operativo.



«La stazione, si apre alla città circostante, al territorio, diventa agorà e si propone come polo di attrazione urbana, e non solo punto cardine della mobilità collettiva.» (da: «Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio», FS)

Attualmente sono **1.900 le stazioni impresenziate disponibili**; di queste **circa 400**, sono state cedute in comodato gratuito ad associazioni e dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi a favore della cittadinanza. Tali progetti sono stati selezionati in relazione **al grado di beneficio apportato all'intera collettività**.

Tra i futuri progetti di riqualificazione - anche in chiave turistica - è da citare il progetto di recupero del **Porto Vecchio di Trieste**. Tale progetto si inserisce in un ampio filone internazionale di riqualificazione urbana, del quale costituisce una *best practice* il progetto **HafenCity** Hamburg, finalizzato allo sviluppo di una nuova area urbana nel vecchio porto di Amburgo.

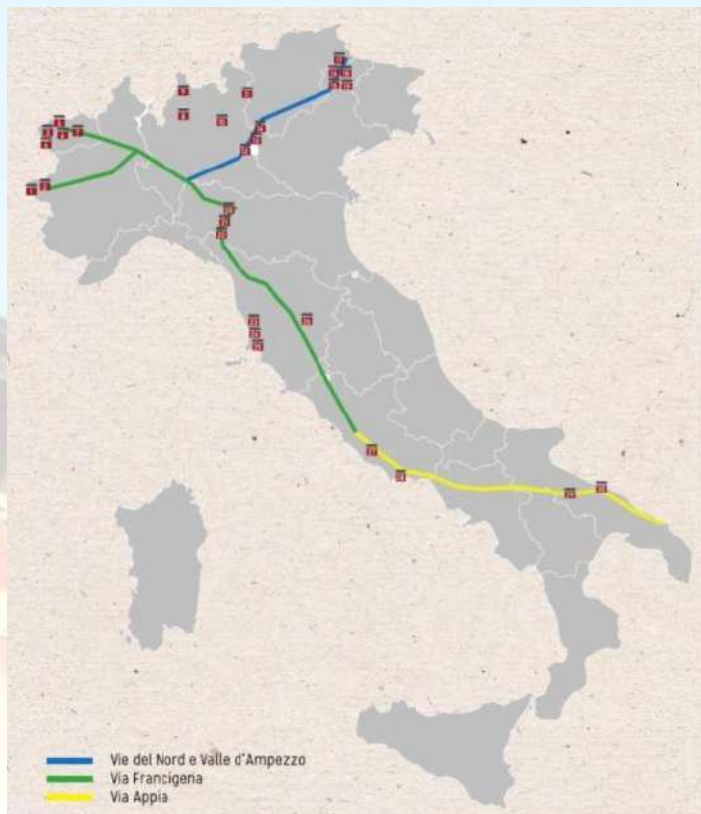
Nel panorama italiano delle infrastrutture dismesse restaurate e valorizzate in chiave turistica si colloca inoltre il **Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa** a Napoli, gestito e curato dalla **Fondazione FS**, oggetto di un'importante opera di restauro edilizio finalizzata al recupero dei locali storici dell'antico «**Reale Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive**», fondato nel 1840 da Ferdinando II di Borbone, in padiglioni espositivi che accolgono la collezione di rotabili storici. Il recente progetto di restauro ha reso il Museo di Pietrarsa un luogo idoneo anche allo svolgimento di servizi congressuali, ma sempre con l'obiettivo principale di **salvaguardare il patrimonio ferroviario storico**, tramandando alle future generazioni la storia dell'evoluzione tecnica e sociale dell'Italia ferroviaria, offrendo ai visitatori un'esperienza museale ricca di contenuti.



Nell'ottica di incrementare l'attrattività in chiave turistica (+65% di visitatori rispetto al 2015), la Fondazione FS ha implementato iniziative finalizzate a far diventare il Museo un modello di eccellenza sulla sostenibilità ambientale (es. Certificazioni ISO sulla quantità di CO₂), un luogo in cui promuovere progetti di turismo sostenibile finanziati dai bandi regionali e nazionali per il rilancio e la riqualificazione dell'area territoriale limitrofa in un'ottica turistica e sociale.

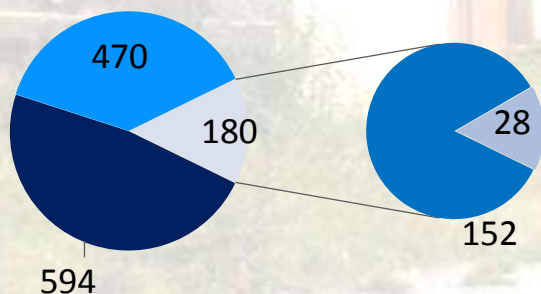
Per la valorizzazione della mobilità e dell'infrastruttura, la Fondazione FS ha avviato l'iniziativa «Pietrarsa Express»: si può raggiungere il Museo dal centro di Napoli a bordo di un treno storico dedicato e visitare la collezione museale.





Nel 2015 è stato siglato **un accordo di collaborazione** tra Anas, MiBACT, MIT e Agenzia del Demanio, con il quale sono state definite le linee guida per **un progetto di riqualificazione** di alcune Case Cantoniere di Anas – dall’iconico colore rosso pompeiano - che hanno **«potenzialità per sviluppare servizi sinergici con i piani di valorizzazione turistico-culturale»**.

Il progetto **“Recupero e Valorizzazione Case Cantoniere”** punta alla tutela, alla conservazione e alla valorizzazione degli immobili pubblici e al rafforzamento della competitività e attrattività del contesto in cui si collocano. Per la scelta delle **28** Case Cantoniere pilota è stata data priorità agli immobili posizionati in prossimità di circuiti culturali, turistici e di reti di trasporto quali **cammini e ciclovie**. Il bando è scaduto nel novembre 2016.



- Immobili ANAS utilizzati
- Immobili ANAS da riqualificare
- Riqualificazione a fini turistici
- Progetto Pilota Case Cantoniere

Il recupero di infrastrutture dismesse non attiene, ovviamente, solo agli immobili, ma anche alle reti di trasporto, soprattutto ferroviarie. Una ferrovia non più in esercizio resta comunque **potenzialmente attiva** all'interno di un sistema di "reti di percorsi" che possono collegare infrastrutture con funzioni diverse (una rete di sentieri, una rete di strade a basso traffico, un itinerario ciclabile).

«Una ferrovia dismessa, se è una linea non più usata definitivamente per il trasporto ferroviario, può rivivere per altre modalità d'uso» («Atlante delle linee ferroviarie dismesse»)

Rigenerare le linee ferroviarie dismesse a fini di mobilità dolce – definite in gergo tecnico **«greenway»** - consente:

- Il ripristino di infrastrutture viarie che connettono porzioni di territorio ancora **fisicamente collegabili**
- La promozione di un **modello di sviluppo del territorio** basato sulla fruizione locale e turistica di tipo "slow"

I 6 motivi per riconvertire a fini di mobilità dolce una linea ferroviaria dismessa:

- ***Pendenza dei tracciati regolare e modesta***
- ***Intermodalità con servizi di trasporto pubblico***
- ***Infrastruttura continua di proprietà univoca che transita talvolta in scenari suggestivi***
- ***Percorsi in sede propria che richiedono bassi oneri per il ripristino***
- ***Valorizzare il patrimonio storico e ambientale connesso al percorso***
- ***Sviluppo delle economie locali connessi alla rigenerazione della linea***

Numerose sono le linee ferroviarie dismesse, di proprietà di RFI, cedute in gestione mediante lo strumento del comodato gratuito e trasformate in greenway. Tra queste, alcuni interventi di rigenerazione di particolare successo sono:

- La **Treviso – Ostiglia** della lunghezza complessiva di circa 118 Km è la linea dismessa più lunga d'Italia, dove a contorno sono previsti percorsi misti, ciclovie e ippovie.
- La **Poggibonsi - Colle Val d'Elsa** di 7,8 Km, dove il vecchio tracciato ferroviario è stato recuperato con l'utilizzo di materiali con ridotto impatto ambientale e paesaggistico per salvaguardare il contesto naturale del percorso quasi completamente immerso nel verde
- La **San Lorenzo a Mare – Ospedaletti**, di 23,5 Km e ricadente nella Provincia di Imperia, diviso in 5 tratte, ciascuna corredata da informazioni turistiche e servizi a disposizione per i ciclisti



In Italia esistono alcune greenways anche grazie al recupero di linee ferroviarie non di competenza di RFI: tra queste, si citano la Bologna-Mirandola e l'ex ferrovia della Val di Fiemme.

In attesa di un piano di settore che fornisca una strategia unitaria per le greenways, molte Regioni hanno finanziato con risorse FESR i progetti mirati alla riqualificazione di linee ferroviarie dismesse: ad esempio la Sicilia ha approvato 15 progetti in chiave greenway con il Decreto n. 2468 del 2011.

Marine turistiche

A photograph of a marina at sunset. The sky is a warm, golden-orange color. Numerous sailboats are docked at wooden piers. The masts and rigging of the boats create a complex pattern of lines against the sky. The water reflects the warm light of the setting sun. In the background, palm trees and other buildings are visible along the shore.

Il settore della nautica da diporto è in ripresa dopo un periodo di crisi - culminato nell'anno 2012 - dove la spesa complessiva dei diportisti stanziali era scesa del 56% rispetto al 2009, passando da circa 1,1 miliardi di euro a poco più di 484 milioni di euro. Secondo l'«**Indagine conoscitiva congiunturale sull'andamento del mercato dei servizi portuali turistici**» realizzata da Assomarinas, la domanda di ormeggi stanziali ha segnato per il 2016 - per il secondo anno consecutivo - una leggera ripresa pari al +5,2% rispetto al 2015. Positivi sono anche i valori per gli ormeggi in transito e i rimessaggi, mentre poca crescita presentano ancora le operazioni di manutenzione delle barche e dell'acquisto di servizi accessori, segno che gli effetti della crisi non sono ancora stati smaltiti del tutto.

Alla ripresa del settore hanno contribuito anche gli effetti positivi generati dal decreto attuativo dei «Marina Resort», con il ritorno dell'IVA turistica al 10%, ma esiste un oggettivo problema di competitività del settore, in termini infrastrutturale e di servizi, che deve essere affrontato.

Con riferimento ai servizi, secondo i risultati di un sondaggio effettuato da Ormeggioonline.com, i porti italiani – al netto dei servizi offerti – sono mediamente **i più costosi** per ormeggi giornalieri. I prezzi oscillano infatti dai **45 euro/giorno per le barche fino a 10 metri di lunghezza fino ai 111 euro per le barche oltre 15 metri**, superiori agli analoghi prezzi di porti ubicati in altri Paesi del Mediterraneo. Bisogna specificare che i costi per ormeggi nel versante Adriatico continuano ad essere meno cari rispetto al Tirreno.

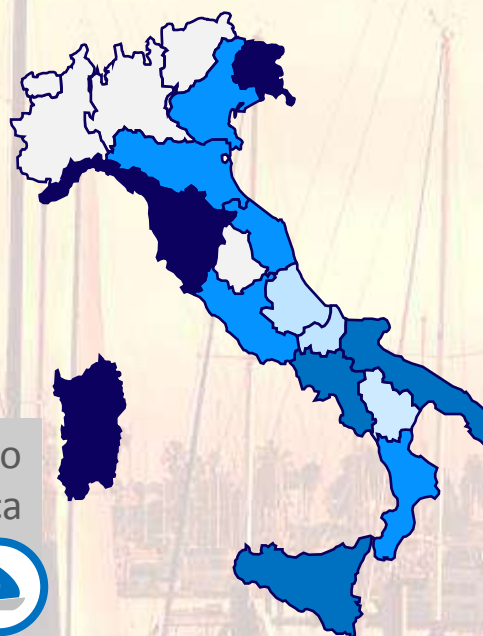
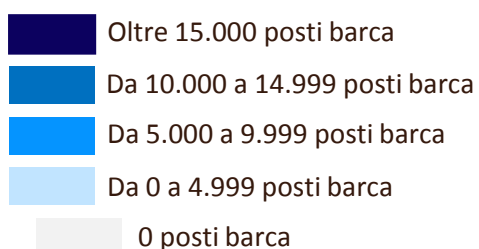
Prezzo medio nazionale per l'ormeggio giornaliero (anno 2015)					
	Italia	Francia	Grecia	Croazia	Spagna
Fino a 10 metri	€ 45	€ 29	€ 25	€ 51	€ 39
Da 10 a 15 metri	€ 83	€ 47	€ 34	€ 57	€ 78
Oltre i 15 metri	111	€ 60	€ 63	€ 61	€ 102



Il turismo marittimo ha fornito nel 2013 un indotto di **2,8 miliardi di euro** (fonte: Istat)

L'offerta di posti barca per la nautica da diporto presenta luci e ombre. Tra i principali aspetti positivi vi è la continua crescita dell'offerta di posti barca, passati dai **147.804 posti** registrati nel 2013 ai **157.567 del 2015**, mentre tra gli aspetti negativi è da sottolineare una forte concentrazione degli stessi al Nord. Infatti, sono **76,27 i posti barca disponibili per km di costa al Nord**, a fronte dei 29,10 posti barca per km al Centro, mentre sono solo 16,39 i posti barca per km al Sud.

Offerta di posti barca per Regione



Al 31 dicembre 2014 il parco nautico italiano è di **476.000 unità**, di cui circa il **75% a motore**. (Fonte: CNA -2015)



Regione	Porto turistico (A)	Approdo turistico (B)	Punto di ormeggio (C)	Posti barca totali (A+B+C)	Km di costa	Posti barca per km di costa
Liguria	10.389	5.890	6.789	23.068	349,3	66,04
Toscana	5.619	4.028	9.123	18.770	601,1	31,23
Lazio	1.811	3.370	2.844	8.025	361,5	22,20
Campania	4.585	4.147	5.907	14.639	469,7	31,17
Calabria	3.570	1.576	906	6.052	715,7	8,46
Puglia	3.488	3.930	6.337	13.755	865,0	15,90
Molise	434	153	-	587	35,4	16,58
Abruzzo	1.542	1.137	-	2.679	125,8	21,30
Marche	4.159	1.165	538	5.862	173,0	33,88
Emilia Romagna	2.089	2.042	1.236	5.367	131,0	40,97
Veneto	2.933	4.214	380	7.527	158,9	47,37
Friuli Venezia Giulia	5.955	5.985	4.895	16.835	111,7	150,72
Sardegna	13.664	3.212	2.698	19.574	1731,1	11,31
Sicilia	2.781	5.937	6.109	14.827	1483,9	9,99
Basilicata	3	-	-	1800	62,2	28,94
Totale Nazionale	63'019	46.786	47.762	157.567	7375,3	21,36

Comparando i dati sulla domanda e sull'offerta del settore, l'aspetto chiave è considerare le marine turistiche come delle «**Porte di accesso**» a circuiti turistici di livello locale, e pertanto sviluppare **un'offerta turistica adeguata**, soprattutto riducendo lo squilibrio dell'offerta tra Nord e Sud con adeguate politiche di coinvolgimento degli Enti Locali.



Diverse sono le iniziative in atto per la crescita del turismo nautico. Il progetto «**SIGNA MARIS**», sviluppato dal **MiBACT** e il cui focus sono le regioni interessate dal **POIn «Attrattori culturali, naturali e turismo»** (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), è un progetto in corso che si occupa proprio della presentazione e della promozione degli attrattori dell'Italia del Sud attraverso la creazione di una «**rete della portualità turistica**», vista nell'ottica di modalità di accesso e fruizione delle eccellenze italiane.

Altra attività in corso è la proposta di una **strategia di sviluppo europea la macroregione Adriatico-Ionica («EUSAIR»)**, che coinvolge l'Italia ed è volta a perseguire 4 obiettivi principali tra cui uno specifico che prevede il rilancio del **potenziale del turismo marittimo, costiero e crocieristico** delle regioni dell'Adriatico e dello Ionio. I progetti elaborati in tale strategia sono attualmente in fase di valutazione nell'ambito del programma europeo **Interreg ADRION**.

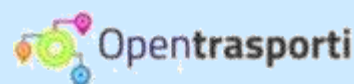
In fase di avvio vi è da segnalare il progetto «**iBlue**» - cofinanziato dall'UE nell'ambito del programma Interreg e coordinato dall'Università di Udine con il supporto della Regione Friuli Venezia Giulia - che lavorerà per tre anni sull'**innovazione in chiave sostenibile dei modelli di business delle imprese del settore**, individuando soluzioni efficienti per aumentarne la competitività tramite la costituzione di reti di stakeholder, e garantendone poi la diffusione.

Open Trasporti



Un tema centrale nella mobilità sostenibile è la progettazione di soluzioni e tecnologie innovative per migliorare l'esperienza di viaggio del turista. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha lanciato a riguardo il progetto “**OpenTrasporti**”: una piattaforma digitale di servizi informativi che raccoglie e offre dati a livello nazionale sui diversi attori della mobilità, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza di viaggio dell'utente finale mediante lo sviluppo di applicazioni innovative, integrate e co-modali. Con OpenTrasporti il MIT intende **migliorare la gestione dei flussi di traffico**, dalla pianificazione del viaggio fino alle destinazioni finali, con una ricaduta positiva sulla mobilità e in particolare quella **turistica**.

Dati accessibili mediante OpenTrasporti:

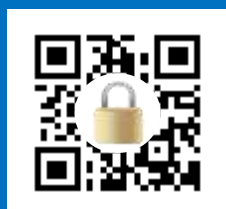


- *Parco circolante veicoli stradali, navi, treni, aerei*
- *Presenza di linee TPL e infomobilità*
- *Presenza di autonoleggi / car sharing*
- *Emissioni inquinanti per categoria veicoli/motorizzazioni*
- *Dati statistici sui servizi di mobilità*

La piattaforma OpenTrasporti diventerà **un asset strategico** nel settore della fornitura di servizi, consentendo lo sviluppo di applicazioni in grado di integrare in tempo reale tutti i dati raccolti e la produzione di nuove forme di servizi di supporto ai trasporti. Grazie alla condivisione dei dati in formato aperto, sarà possibile sviluppare app che consentiranno **la fruizione delle informazioni raccolte**, offrendo anche funzionalità per la pianificazione di itinerari (es. quale mezzo di trasporto è disponibile, quale è più veloce, il più conveniente, i tempi di attesa, meteo, etc.).

Open data e protezione dei dati personali

La raccolta, la condivisione e l'utilizzo di dati sensibili pone un problema di protezione delle informazioni. Il digitale offre soluzioni innovative in tal senso: un esempio è la tecnologia blockchain, che apponendo la **crittografia** ai dati, ne consente il trasferimento in maniera sicura e immutabile. Applicata nell'ambito dei trasporti, tale tecnologia migliora sensibilmente l'esperienza di viaggio, incidendo contemporaneamente sulle performance del gestore dell'infrastruttura (in termini di velocizzazione dei controlli degli accessi), e sull'esperienza di viaggio del turista.



Un'applicazione reale della tecnologia blockchain alla mobilità è il **token aeroportuale** del viaggiatore, un token provvisorio sotto forma di QR code che, mediante la cifratura con crittografia, lega un'identità statica (ID) a metadati dinamici (informazioni di viaggio, boarding pass, loyalty cards, cartelle sanitarie, ecc.), consentendo uno scambio sicuro di dati sensibili.



“OpenTrasporti” andrà a regime entro *fine 2018*

Il MIT assume il ruolo di promotore dell’iniziativa nell’ottica di garantire **una governance unitaria e coordinata** sulle scelte dei modelli di business e delle piattaforme tecnologiche da adottare. L’iniziativa, inoltre, vede la partecipazione di un ecosistema di soggetti che operano nel settore dei trasporti e dei servizi al viaggiatore, la cui partecipazione è **abilitante** per raggiungere l’obiettivo dell’integrazione e della standardizzazione dell’esperienza del viaggiatore sul territorio nazionale. In termini di governance, il MIT ha stipulato **un protocollo di intesa con l’Agenzia per l’Italia Digitale** per realizzare **un progetto pilota** che si integri con tutti gli altri ecosistemi previsti da **Italia Login**.



OpenTrasporti ha trovato la sua **prima applicazione prototipale** in occasione del **G7 Trasporti** a Cagliari (21-22 giugno 2017) attraverso una App sviluppata per l’evento al fine di dimostrare le potenzialità della piattaforma che forniva supporto al viaggiatore in arrivo a Cagliari, non solo in ambito trasporti, ma raggruppando anche eventi ed iniziative relativi al G7 stesso. Per l’occasione l’app Open Trasporti è stata integrata con **la piattaforma Wi-Fi Station** di RFI.

Una delle prime azioni avviate dal MIT per lo sviluppo del progetto è stata l'avvio di tavoli tecnici e di confronto con **ENAC** e le società di gestione aeroportuali per una **prima analisi e individuazione delle criticità**. Ogni giorno, infatti, migliaia di turisti raggiungono gli scali aeroportuali italiani e da lì necessitano di muoversi agevolmente per raggiungere la destinazione finale.



Il progetto è volto a sviluppare una piattaforma di **Open API** (Application Programming Interface) che, integrata con quella dei vettori, abilita l'offerta di un'esperienza **"end-to-end"** al viaggiatore informandolo su tutte le dimensioni del viaggio: pianificazione, tracking dei bagagli, movimento all'interno degli scali e informazioni sulle attività commerciali presenti, eventi e manifestazioni nei dintorni, per migliorare l'esperienza di viaggio e la soddisfazione del passeggero.

La tecnologia supporta l'offerta turistica, ad esempio in occasione di grandi eventi, e alimenta piattaforme di mobilità che abilitano servizi digitali al turista

Le ricadute positive sulla mobilità turistica sono legate ad un duplice aspetto: da un lato, la raccolta e condivisione di dati di mobilità consente una migliore **governance** dei flussi turistici a beneficio dell'intera filiera, con vantaggi in termini di sicurezza e controllo degli accessi; dall'altro lato, le informazioni in tempo reale e l'utilizzo mediante app migliorano **l'esperienza di viaggio del turista**, ad esempio nella fruizione delle città.

Soluzioni dal mercato

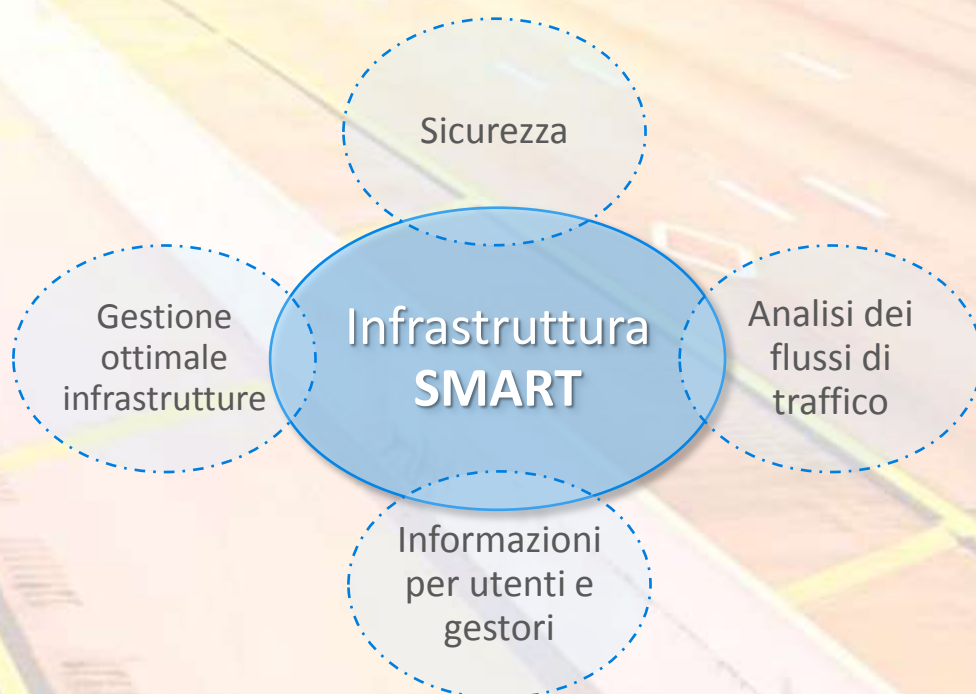
Esistono numerose App, che a partire dalla grande quantità di dati sulla mobilità provenienti da una pluralità di fonti (operatori e gestori di reti e servizi), forniscono informazioni su percorsi e tempistiche. Tipicamente queste App integrano i **dati open** forniti dalle Regioni e dagli operatori della mobilità con le informazioni mappate dalle **community** di utenti, fornendo gratuitamente informazioni e suggerimenti utili per la collettività (**crowd sourcing**).



Autostrada del Mediterraneo: la prima Smart Road turistica

Con “Connettere l’Italia” il MIT ha avviato un percorso per la definizione di regole chiare e uniformi finalizzate a cogliere in modo coordinato la sfida della **digitalizzazione** delle infrastrutture. Le **Smart Road** si inseriscono tra le azioni delle nuove strategie del MIT finalizzate a **massimizzare i benefici derivanti dalla Digital Transformation**, utilizzando la leva tecnologica quale strumento per **migliorare la qualità e la fruizione delle infrastrutture esistenti** - attraverso la generazione di dati e servizi - consentendo una migliore esperienza del viaggio per cittadini e turisti e agevolando la nascita di un **ecosistema tecnologico** favorevole per le imprese del turismo.

Le Smart Road rappresentano un’occasione per valorizzare il patrimonio infrastrutturale esistente attraverso interventi di upgrading tecnologico, anche con finalità turistiche.



I vantaggi dell’infrastruttura “Smart”:

- ***Migliore “Customer Experience” per i turisti***
- ***Minori costi di gestione delle infrastrutture***
- ***Realizzazione dell’interoperabilità tecnologica tra veicoli ed infrastrutture***
- ***Stimolo all’innovazione e nuove opportunità di business***

L'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO

Panorami, storia, profumi e sapori del Sud Italia

In questo quadro di riferimento, ANAS ha trasformato l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, che rappresenta la prosecuzione dell'itinerario dell'"Autostrada del Sole" completando la direttrice che unisce il Nord al Sud del Paese, nella nuova e **altamente innovativa** A2 "**Autostrada del Mediterraneo**", che diventerà la prima «**Smart Road**» italiana. La A2, attraversando un territorio di grande interesse paesaggistico, storico e culturale, si pone come un **importante catalizzatore di presenze turistiche** nel Mezzogiorno. **Dieci "Vie" (itinerari tematici)** si snodano a partire dall'Autostrada del Mediterraneo, **per scoprire l'immensa offerta archeologica, culturale, artistica, religiosa ed enogastronomica presente**.

1. La via dei Castelli

Es. Castello Medievale di Arechi a Salerno, Castelli Di Battipaglia, Cosenza, Pizzo, Tropea,



2. La via dell'archeologia

Bronzi di Riace, Musei archeologici di Reggio Calabria, Medma, Vibo Valentia e Salerno



3. La via del Mito

I luoghi delle Sirene Partenope, Leucosia e Ligea



4. La via del Mare

Es. Amalfi, Ravello, Palinuro, Tropea, Palmi, Vibo Marina



9. La via dello Sport

Es. Rafting a Papisidero, Canyoning nelle gole del Raganello



6. La via della Storia

Es. Eболи, Civita, Museo Maon Rende



5. La via dei Parchi

Parchi: Cilento, Pollino, Sila, Aspromonte Area marina protetta del Cilento



10. Sulle orme di Bacco e Cecere

Eccellenti cantine vinicole lungo il percorso



7. La via della Fede

Es. Certosa di Padula, Cristo di Maratea

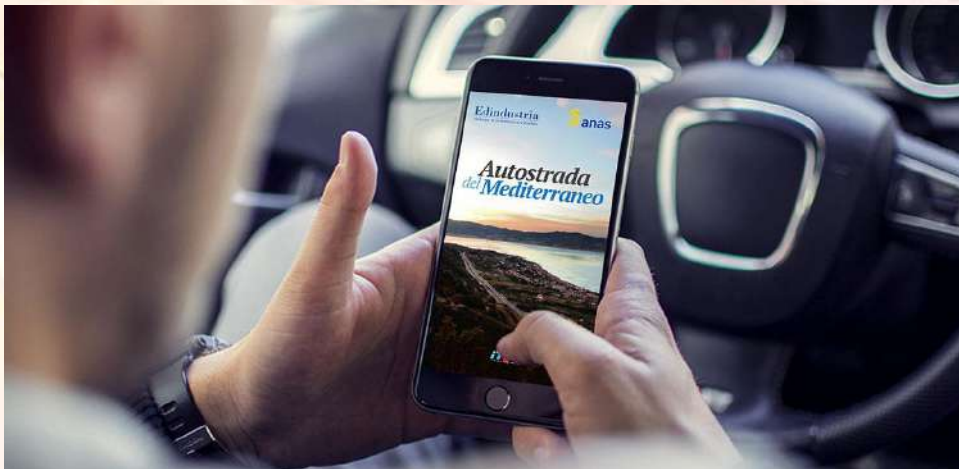


8. La via del Caffè

Sette torrefazioni lungo il percorso



L'autostrada sarà la prima Smart Road italiana interamente **cablata e dotata di hotspot wi-fi ogni 300 metri** per dare e ricevere informazioni e creare una connessione unica, così gli utenti potranno usufruire di info-viabilità, condizioni meteo, segnalazione congestione, percorsi alternativi e sistemi di sicurezza innovativi come l'**Sos on board**. L'Anas, in più, avrà un flusso continuo di dati che consentiranno **la gestione intelligente** degli accessi in autostrada e l'osservazione dei flussi di traffico. Inoltre, sono previste ogni 30 chilometri delle «isole» per fornire energia rinnovabile e dotate di droni per il monitoraggio del traffico e l'eventuale soccorso. In ultimo, la A2 sarà la prima arteria a essere predisposta per accogliere le auto a **guida autonoma**.



«La Salerno-Reggio Calabria era una storia che dovevamo cambiare, c'era bisogno di mettere in campo non solo il suo completamento ma serviva qualcosa di nuovo e ora possiamo dire che questa sarà, in futuro, una delle più tecnologiche autostrade d'Europa. Unirà il sapore della storia antica ad un futuro che sta arrivando, perché senza connessioni non c'è sviluppo».

Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Wi-Fi Station



Con il nuovo **Piano industriale 2017-2026**, Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato **significativi investimenti** volti a trasformare le stazioni in un **luogo da vivere**, dove fermarsi a svolgere le proprie attività quotidiane, ovvero trasformando l'attesa in un momento di opportunità di svago e ricreazione. Le Stazioni, oltre a mantenere una funzione legata al spostamento ferroviario, diventano luoghi della Smart City, dove grazie alla **Digital Transformation** si integrano servizi innovativi di mobilità e svago al viaggiatore /turista.



Wi-Life Station è la proposta di RFI per un Wi-Fi “Intelligente” che abilita nuovi servizi digitali a disposizione degli stakeholders (viaggiatori, turisti, cittadini, imprese ferroviarie, imprese e P.A.). Tramite l'utilizzo di dispositivi mobili personali, Wi-Life station mette a disposizione il **Nuovo Portale Virtuale di Stazione**. Si tratta di una piattaforma digitale con servizio Wi-Fi intelligente e user-friendly capace di creare un **canale di comunicazione diretto** con l'utente finale attraverso delle Web APP.



1 Connessione gratuita

I visitatori possono usufruire del servizio Wi-Fi gratuito attraverso il Portale Virtuale di Stazione tramite Registrazione o Social Network

2 Customer Centric Experience

Accesso ai servizi innovativi:

- Tabellone Orario
- Travel Assistant
- In Stazione
- Nei Dintorni
- Servizi al Viaggiatore
- Shop
- Meteo
- Dove Sei

3 Big Data & Analytics

Raccolta di informazioni utili sul comportamento dei visitatori in stazione

L'iniziativa **Wi-Life Station**, oltre a rendere disponibile una connessione gratuita Wi-Fi nelle stazioni, acquisisce informazioni di carattere locale e nazionale da diversi canali, mettendole a disposizione del viaggiatore, combinando i dati offerti da operatori pubblici e privati, Wi-Life Station offre informazioni e servizi digitali a valore aggiunto, capillarmente adattato sia alle esigenze del turista che alle necessità del territorio.

I servizi di Wi-Life Station



**TABELLONE
ORARI**

**INDOOR
MAPPING**

NEI DINTORNI

**PREVISIONI
TEMPO**

**TRAVEL
ASSISTANT**

Wi-Life Station, supportando i turisti una volta arrivati in stazione, abilita lo sviluppo e l'utilizzo di nuove tecnologie nell'offerta turistica, e nella ricerca di informazioni utili al loro viaggio e/o soggiorno.

Il servizio, attivo da **Maggio 2015** in occasione dell'**EXPO**, è attualmente disponibile in circa **10 stazioni** e nel **polo museale di Pietrarsa** con un **piano di diffusione** previsto su tutto il territorio nazionale.



Al fine di accrescere i servizi offerti ai viaggiatori e turisti presenti in stazione, la piattaforma Wi-Fi Station è in grado di **federarsi con altre reti Wi-Fi**, promuovendo la collaborazione tra le amministrazioni pubbliche con lo scopo di realizzare così **una rete federata nazionale di accesso gratuito alla rete internet e di servizi offerti ai viaggiatori e turisti**.

La federazione delle reti Wi-Fi rappresenterà nel futuro prossimo una leva fondamentale per lo sviluppo dell'offerta turistica nazionale per due ragioni:

- Consentirà di offrire un servizio il più completo possibile ai turisti, fruendo di contenuti in qualsiasi momento del loro viaggio/soggiorno
- Diventerà uno strumento **per veicolare in maniera efficace** l'offerta turistica nazionale e locale, attraverso notifiche push e altre funzionalità messe a disposizione dalle piattaforme Wi-Fi



Turismo accessibile per tutti

Il MIT è impegnato a potenziare i servizi di accessibilità ai siti turistici con azioni finalizzate a migliorare **la fruizione dei prodotti/servizi di mobilità** dedicate alle **Persone a Ridotta Mobilità (PRM)**. In tal senso, una delle iniziative strategiche di RFI riguarda il potenziamento del servizio di **“Sala Blu”** per le Persone a Ridotta Mobilità. Le Sale Blu sono presenti in 14 principali stazioni e aperte tutti i giorni dalle 6:45 alle 21:30 e consentono di supportare l’utente nella richiesta di assistenza specializzata durante il periodo trascorso in stazione.



Nel filone si segnala anche **“Rome Airports”**, un’app sviluppata da **ADR** per gli Aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino **pensata per accompagnare i passeggeri nelle varie fasi di viaggio**, rendendo più agevole e semplice la permanenza in aeroporto.



Disponibile in **4 lingue**, la piattaforma infatti è stata pensata come un servizio per agevolare e favorire l’**incoming** di viaggiatori stranieri verso Roma. un vero e proprio “assistente aeroportuale”, che consente di avere a disposizione sullo smartphone i servizi dello scalo più richiesti dai viaggiatori.

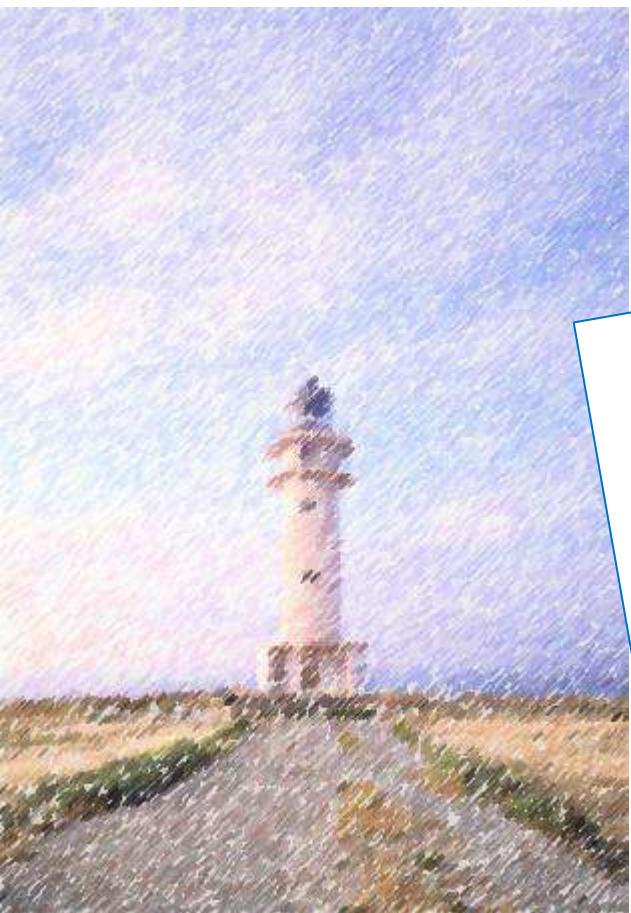
Infine si citano le app **Trentino Accessibile**, sviluppata dalla Provincia Autonoma di Trento, che fornisce in base alla posizione, alla disabilità e alle preferenze dell’utente, **una lista di strutture o luoghi, filtrati e ordinati secondo il grado di accessibilità**, e **ToTo4all** (Torino Tour for all), sviluppata dal Comune di Torino **per rendere accessibile a tutti la fruizione del centro storico**.



**Trentino
Accessibile**







LA GOVERNANCE DEL PIANO



La governance del piano

Il Piano Straordinario della Mobilità Turistica (PSMT) è il punto di convergenza di due percorsi istituzionali – «**Connettere l'Italia**» per il MIT e il «**Piano Strategico del Turismo**» per il MIBACT - e rappresenta l'**attuazione concreta** delle Linee di Intervento contenute in questi due documenti di pianificazione strategica.

Vision, obiettivi e linee di intervento del Piano coinvolgono **istituzioni pubbliche, operatori del settore dei trasporti e del turismo, gestori di infrastrutture fisiche e piattaforme informatiche** al fine di rilanciare la mobilità turistica in Italia attraverso una rilettura integrale del settore anche attraverso l'individuazione e valorizzazione di progetti innovativi.

Approccio multidisciplinare al turismo: analisi integrata del settore secondo una logica che garantisca un'esperienza end-to-end ai turisti dalla pianificazione del viaggio fino alla fruizione delle mete turistiche

Stakeholder engagement con un percorso condiviso - di incontri programmati con:

- **policy maker** (es. MIBACT, ENIT)
- **gestori** dell'infrastruttura (es. RFI e ANAS)
- **operatori di trasporto** (es. Trenitalia e Alitalia)
- provider dell'**offerta turistica** (es. Airbnb e Booking)
- operatori dell'**hospitality** (es. catene alberghiere)
- **Ulteriori stakeholder** (es. TIM, CdP)

Il PSMT è uno strumento dinamico che prevede il monitoraggio e l'aggiornamento delle linee di intervento, anche a seguito della concertazione tra gli stakeholder

Oltre a innescarsi nei **processi di governance previsti** dai due documenti di pianificazione strategica, anche in considerazione della numerosità e varietà degli attori coinvolti, il PSMT sarà oggetto di **discussione annuale** da parte di un

tavolo di stakeholders che stimoli il dibattito sulle nuove esigenze del settore. L'**aggiornamento** del PSMT avverrà in una logica di ascolto, dialogo e coinvolgimento degli operatori del settore turistico e della mobilità.



Il settore del turismo e delle sue filiere è connotato da una forte articolazione di temi, esigenze e attori. Per tale motivo, la messa in campo di **azioni coerenti con le linee di intervento** del PSMT sarà **monitorata** per consentire di valutarne l'impatto rispetto agli obiettivi, ma anche per aggiornare opportunamente i contenuti, gli strumenti e i metodi proposti dal Piano rispetto ai cambiamenti del contesto di riferimento. Si attua così un **meccanismo partecipato e**

permanente di iterazione, ossia di revisione ciclica del processo di pianificazione con l'obiettivo di dare concreta applicazione alla Vision del Piano.

L'efficacia del Piano andrà misurata soprattutto in termini di **capacità di orientare e innovare** le decisioni, le azioni e i comportamenti della platea di istituzioni e operatori del sistema del turismo, ai diversi livelli territoriali rilevanti.



Il dialogo con le realtà territoriali locali, la mobilitazione di capacità imprenditoriali, di creatività, di talento e di partecipazione sono aspetti determinanti per le **politiche di valorizzazione e di innovazione** incluse nel piano. Il PSMT costituirà uno strumento di lavoro agile che mira a

connettere una filiera produttiva molto articolata con l'obiettivo di creare un contesto di maggiore attrattività per orientare gli investimenti nel turismo da parte di imprese e enti locali, e per attrarre gli investitori nazionali ed internazionali.

Ringraziamenti

Il presente documento è stato curato dalla **Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

Il gruppo di lavoro è stato costituito da:

- *Ennio Cascetta*
- *Pierluigi Coppola*
- *Piera Stangherlin*
- *Carmine Aveta*
- *Armando Carbone*

Il documento è stato redatto con la collaborazione di **Ernst & Young Financial Business Advisors (EY)**, ed in particolare di:

- *Donato Ferri*
- *Pierfrancesco Sanchirico*
- *Giulia Amati*

La redazione del Piano, infine, non sarebbe stata possibile senza la collaborazione e la costante disponibilità al confronto da parte della Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo (MIT) e delle strutture competenti del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

