

## **Convegno: *Le sfide della ripresa turistica***

### **Tavolo 3 - Le sfide della mobilità e dei trasporti – Matteo Colleoni**

1. “I sistemi portuali e le attività crocieristiche” – **Stefano Ricci**
2. “La ripresa turistica, può fare a meno di un sistema ferroviario veloce, connesso e rispettoso dell’ambiente?” – **Alberto Fiorillo**
3. “Una normativa efficace dell’attività aeroportuale consentirà di raggiungere gli obiettivi di crescita del traffico aereo e conseguentemente del turismo nazionale ed internazionale?” – **Franco D’Amico**

### **Quale futuro per la mobilità turistica? Tomaso Pompili**

### *Le sfide della mobilità e dei trasporti*

**Colleoni Matteo:** Passiamo velocemente al nuovo tavolo, che è il tavolo tre: una nuova sfida oltre alla sfida del sistema ricettivo, oltre alla sfida dei sistemi turistici, la sfida della mobilità e dei trasporti. Oggi, si parla sempre più di trasporti e mobilità assieme, anche è cambiato il nome di un ministero, Ministero delle infrastrutture dei trasporti e della mobilità sostenibili, proprio a prova di questa visione sistemica che si ha nei confronti del tema del movimento, quindi della mobilità e dei trasporti. Come detto nell'introduzione, il settore dei trasporti e della mobilità è centrale in tutto il dibattito sui sistemi turistici, sistemi non soltanto nell'accezione normativa, che ci ricordava benissimo il Professor Costa, ma di sistema inteso anche in termini proprio più organizzativi, cioè l'insieme degli elementi che compongono la domanda e l'offerta turistica. È una componente fondamentale, dicevamo nell'introduzione, quello dei trasporti e della mobilità, i grandi connettori che uniscono le aree di transito con le aree di origine e con le aree di destinazione e i trasporti elemento strutturale del turismo, chi fa viaggi, chi viaggia. Abbiamo visto che nella relazione di Beritelli la scelta ed il modo è abbastanza in fondo rispetto alle scelte, comunque noi sappiamo che modo è fondamentale. Molto

spesso, si decide di fare una vacanza perché si vuole muoversi in quel modo lì: la vacanza in automobile, la vacanza in bicicletta, la vacanza col treno, la vacanza con l'aereo e soprattutto alcune modalità di spostamento sono vettori importantissimi delle scelte di spostamento e di vacanza delle persone. Quindi, abbiamo deciso di dedicare un tavolo specifico a questo argomento e lo facciamo con tre illustri relatori, che adesso vi presento e ai quali poi passerò la parola per le loro presentazioni: un quarto d'ora a testa come abbiamo concordato e poi le conclusioni da parte del *discussant*. Abbiamo invitato come *discussant* innanzitutto il Professor Tommaso Pompili, collega e docente di Economia applicata ed economia del turismo del dipartimento di Sociologia e ricerca sociale del corso di studi in Scienze del turismo, mentre sono con noi come relatori il Professor Stefano Ricci, Presidente del consiglio di area didattica dell'ingegneria dei trasporti, docente di Tecnica ed economia dei trasporti e dei trasporti marittimi dell'Università di Roma. Innanzitutto, comincio a ringraziare il Professor Ricci, che ci terrà una relazione sul tema dei sistemi portuali delle attività crocieristiche e di come immagino tutto questo oggi sia posto di fronte ai rischi della crisi e poi alla sfida della ripresa. Grazie, Professor Ricci, per avere accolto il nostro invito e le passo la parola.

## 1. “I sistemi portuali e le attività crocieristiche” – Stefano Ricci

**Ricci Stefano:** Buongiorno a tutti. Ringrazio per l'invito, ricevuto con piacere, accolto con altrettanto piacere. Io sono un po' fuori tema, nel senso che di turismo mi occupo solo come turista, forse come ex turista per il momento, però oggi l'invito che ho accolto è sugli aspetti relativi alla mobilità, che questo invece è un po' il mio mondo. Ovviamente, mi scuso se magari qualche volta non parlerò proprio il linguaggio del vostro gruppo, del vostro tema, però insomma credo che ci siano abbastanza sovrapposizioni ed integrazioni interessanti, quindi proverò a parlare degli aspetti più legati alla portualità, alla crocieristica. Provo a condividere la mia presentazione. Il titolo gliel'ho dato io, "I sistemi

portuali e le attività crocieristiche", perché un po' mi pareva di capire, anche dal contatto che ho avuto, che fosse più il tema di vedere se anche i sistemi portuali quali requisiti devono avere, quanti ne hanno, quali ci potrebbero essere in futuro, quindi ho dato un taglio da questo punto di vista. Io ho provato qui a fare una scaletta dei contenuti dell'intervento, c'ho messo sempre quindici minuti non vi preoccupate, anche meno se ci riesco. Intanto, introduco un po' il concetto di viaggio, perché per chi si occupa di mobilità il viaggio è una cosa un po' diversa da uno spostamento. Io su questa cosa ci tengo molto, lo dico sempre miei studenti, e dobbiamo stare attenti perché credo che il turismo è legato al viaggio e non allo spostamento, lo spostamento serve a fare altre cose. Poi, ho parlato un po' dei requisiti dei *terminal* crociere, perché sono quelli che ci interessano di più, un *review* rapido sulla situazione infrastrutturale in Italia. Poi, qualcosa sulle navi, perché anche le navi sono interessanti proprio anche come loro *design*, come loro requisiti per l'approccio della crocieristica. Ovviamente, quando si parla di crociere, l'Italia fa crociere nel Mediterraneo. È raro, ci sono, ma non sono tantissime le crociere che toccano solo porti italiani, quindi in realtà si deve parlare del discorso dell'ambito Mediterraneo delle crociere, che è un settore ben preciso, è un segmento delle crociere non trascurabile anche a livello mondiale. Quindi, poi un po' di traffico dagli scali portuali e poi qualche idea sui nuovi *terminal* che sono in costruzione e gli spunti di discussione. Io cerco di essere così abbastanza rapido. Siccome io mi affaccio ad un mondo che non è il mio, ho anche la necessità di condividere alcune terminologie, sennò poi dopo si crea confusione. Noi definiamo come sistema di trasporto, nel mondo dell'ingegneria del trasporto, tre componenti sostanzialmente: infrastrutture, veicoli e servizi, perché poi in realtà quello che si utilizza è il servizio di trasporto. Le struttura dei veicoli sono fondamentali, però ovviamente sono poi al servizio di chi poi eroga la mobilità, quindi soddisfa la mobilità. Il servizio di trasporto, quando è un servizio di trasporto tradizionale, cioè non turistico, serve per acquisire altri servizi, cioè per esempio mi muovo per andare a studiare, tanto parliamo di università, per usufruire dell'istruzione oppure per acquisire un bene. Però, quando poi ci

spostiamo invece sugli spostamenti a fini turistici, non sono più in realtà spostamenti, perché non soddisfano in qualche modo a quei requisiti che abbiamo detto, ma sono invece il viaggio in sé ed il fine della mobilità. Quindi, come diceva qualcuno prima, non è più un servizio intermedio, ma è un servizio finale, cioè lo spostamento, almeno quando parliamo della crocieristica - ma ci sono altri settori come i treni storici, i voli panoramici - sono la finalità stessa, non è lo spostamento, ma proprio l'attività legata ad essere a bordo di quel veicolo. Normalmente, ci sono delle attività che ovviamente si svolgono nella crocieristica, le conosciamo tutti. Sono anche negli altri settori, ma questo ha due importanti ricadute dal punto di vista ingegneristico, uno la particolarità economica. Io sono disposto a pagare di più per stare più tempo, che è esattamente il contrario di quello quando io mi sto spostando, dove io sono disposto a pagare di più per stare meno tempo. Quindi, ovviamente siamo in una tipologia, anche in una modellazione dei comportamenti, della previsione della domanda che sono completamente diversi da quelli che normalmente utilizziamo noi per fare previsioni di spostamenti per studio, per lavoro o per altre finalità. E poi anche gli standard progettuali delle infrastrutture, perché se io sto facendo qualcosa che è destinata ad essere il fine di un viaggio, ovviamente ho bisogno di avere infrastrutture e veicoli, quindi standard progettuali completamente diversi, perché devo offrire qualcosa che minimizzi al più tutte quelle che sono le difficoltà, gli ostacoli, gli impedimenti, perché sto offrendo qualcosa che deve attrarre. Allora, se io metto tanti paletti, tanti ostacoli ovviamente non attraggo più, questo sia a bordo che a terra. Quindi, questo va un po' contro tante questioni, controlli, aumenti... E' nato col terrorismo, perché io mi ricordo che da bambino, nel 1972, prima delle Olimpiadi di Monaco, si saliva sull'aeroplano come si saliva sull'autobus. Io andavo a vedere con mio papà gli aeroplani che atterravano a Fiumicino, andando sul terrazzo, prendendo il gelato e così, adesso non è più così. Ovviamente, dopo il terrorismo, adesso quest'altra mazzata in due anni introdurrà ulteriori paletti, controlli, quindi questo ovviamente non è un elemento positivo, però si riflette sulla progettazione sia dei terminali che delle navi. Un *terminal*

crociere, adesso senza stare a fare una lezione su questo, noi abbiamo tutta una serie di attività da svolgere all'interno del *terminal* crociere ed ovviamente più se ne fanno in parallelo... Questo sì è l'attività non desiderata, il viaggio è desiderato, ma le attività che si fanno prima e dopo no o almeno sono quelle che uno non vorrebbe avere, vorrebbe avere subito l'attività per cui ha prenotato una crociera, per esempio, o un *city tour* o una cosa del genere. Quindi, ovviamente, tutto quello che si fa, qui non entro certo nei dettagli, è per gestire i flussi, affinché questi flussi diano meno problematiche, perdite di tempo, disagi ai viaggiatori. C'è anche un problema a livello di servizi, affollamenti, tempi di attesa, ci sono tutta una serie di modelli in cui non entro, ma che si usano proprio per questo fine, per dimensionare gli impianti. Ovviamente, questo è il fatto di scuola, quello che si insegna nelle nostre facoltà. Dal punto di vista dei porti italiani, qual è un po' la situazione? Io ho visto la statistica. Ovviamente, qua tutte le mie statistiche sono fino al 2019, dopo non hanno senso, sono valori fuori... Quindi, ovviamente, tutti i riferimenti miei sono 2018-2019 i dati che ho. I porti, se prendete i primi venti porti per traffico in Italia, una moda importante di questi hanno delle banchine, delle strutture più o meno stabili o provvisorie dedicate al solo traffico crociere, Civitavecchia in primo luogo. Tra l'altro, Civitavecchia aveva inaugurato il suo nuovo *terminal*, dove abbiamo recitato con gli studenti a maggio del 2019, che poi ha avuto un po' di problematiche, però comunque è un *terminal* nuovo, Venezia ha il suo. Poi, gli altri hanno strutture progressivamente più piccole o meno dedicate, ma comunque Napoli, Genova, Savona, Livorno, queste città qua. Se poi andiamo verso quelle più avanti della lista, ci sono strutture a volte un po' più provvisorie e meno stabili, comunque c'è una gestione dedicata del flusso turistico. Poi, abbiamo un'altra tipologia di *terminal*, che sono invece banchine gestite in [03:06:18] quindi non c'è un vero *terminal*, c'è un po' di gestione temporanea dell'arrivo e della partenza della nave da crociera e spesso la nave stessa deve andare poi in rada, tra un arrivo ed una partenza, perché deve lasciare posto alle altre unità, perché ci sono navi di altra tipologia che devono usare le stesse banchine, quindi situazioni un pochino più critiche dal punto di vista

della gestione nei porti. Qui ci sono degli esempi, sempre nei primi venti: Brindisi, Olbia, Ancona, Porto Ferrario e Trapani, ma insomma ce ne sono altri. Poi ci sono delle strutture che non l'hanno proprio, ma che servono le banchine, nell'ultimo anno 2019 che era quello analizzato, per esempio, Sorrento e Giardini Naxos sono due località che non hanno realmente una possibilità di approdo per le navi da crociera, ma lavorano col trasferimento a terra attraverso i battelli, che comunque non è una cosa che si fa solo in Italia, ma ci sono tante altre località. Questo un po' per avere la situazione in Italia, anche per capire quali sono. Quindi, ovviamente, capacità ce n'è. Pensando ad una situazione diversa in futuro, comunque ci sono delle situazioni, se leviamo la prima decina di porti, che poi è pessima comunque d'intervento, perché il problema del Terzo mondo è una situazione un pochino potenzialmente critica con flussi importanti, con flussi modesti no, ma con flussi importanti sì. Io qui ho preso soltanto questa cosa per far capire un po' la flotta, perché l'Italia ovviamente gestisce una flotta importante, poi lo vediamo dopo, del traffico crocieristico nel Mediterraneo, però gestisce tutto sommato delle quote abbastanza modeste del traffico dal punto di vista invece dei natanti. In realtà, c'è la MSC che arriva nella flotta mondiale all'8%, ma ci sono paesi che hanno quote molto maggiori. Guardate quel diagramma che c'è sopra, nella parte alta qui a destra, la Grecia, il Giappone, la Cina che sono largamente emergenti e la Germania e anche la Norvegia in Europa. Poi, dal punto di vista delle bandiere, che come forse qualcuno di voi sa è una cosa un po' diversa, perché la bandiera è dove è stata registrata la nave, non esattamente l'*ownership*, c'è tutta una logica anche di applicazioni poi di regole e di *standard* di sicurezza proprio della navigazione, non *security*, ma *safety*. Quindi, in questo caso, l'Italia ha solo l'1,3% delle navi da crociera che battono bandiera italiana. Tutte le altre, vedete prima le Bahamas, Malta, c'è Panama, ci sono le Bermuda, poi ci sono le isole Marshall ed altre località esotiche. Secondo me, un altro aspetto importante, quando si pensa a questo discorso delle navi, che si sottovaluta probabilmente un po', è che le dimensioni di queste navi hanno un'evoluzione enorme e questo naturalmente non ha che un riflesso pesante. Un riflesso positivo da

un certo punto di vista, perché se ho questa situazione posso ospitare una quantità maggiore di clienti, però ovviamente questo comporta un aumento delle dimensioni, comporta una ricaduta enorme sull'infrastruttura a terra, perché proprio alcune navi di queste dimensioni, di ultima generazione non possono entrare in tutti i porti che vi ho citato prima. Quindi questo è un altro dei problemi, il gigantismo, che va un po' moderato o comunque controllato, perché altrimenti poi porta ad un gigantismo infrastrutturale che non è compatibile. Poi, ovviamente anche un aumento dei costi, sia dei costi di gestione della nave, ma anche poi dei costi di gestione dei flussi a terra, che poi diventano - l'abbiamo capito poi in un altro punto - invasivi rispetto al porto e alla città che ci sta dietro al porto, che ha qualche problema di invasività, che poi può fare in modo che un'attività ricercata da tante località, perché ovviamente porta ad un giro economico importante, possa però provocare anche dei problemi, ad esempio alcune città cominciano a mettere un po' dei freni. Qui non entro nel dettaglio dei dati, io le *slide* le ho messe a disposizione così chi vuole se le può guardare. Era per vedere che comunque nel Mediterraneo il bacino occidentale, quello dove l'Italia già ha un ruolo maggiore - ce l'ha anche nell'Adriatico - le crociere hanno una quota molto importante rispetto al totale del traffico nel bacino Mediterraneo. L'Adriatico comunque c'è, ci sono ovviamente anche crociere più lunghe che interessano più bacini però, considerando le toccate dei porti, ovviamente il bacino dove l'Italia è dominante è quello ovest ed è ovviamente un bacino molto importante. Qui c'erano i porti, per far vedere anche un po' il ruolo dei porti italiani nel totale. Vedete, qui a sinistra ci sta questo diagramma. Quello a destra va bene, è solo la distribuzione nei vari porti del Mediterraneo sul numero di toccate. Con più di 3.000 toccate annuali, ci sono comunque tre porti o gruppi di porti italiani su cinque, quindi questo fa capire che il ruolo è fondamentale. Poi, se vedete la lista delle *top ten* del 2018, anche confrontandolo col *top ten* del 2000, quindi una cosa ormai storica, il ruolo dei porti italiani ha avuto un'importante crescita su Civitavecchia, su Genova e Savona, su Venezia naturalmente. Quindi, il ruolo c'è ed è importante, soprattutto la parte occidentale, a parte

Venezia che anche se è Adriatico però per sua natura non può non essere importante. Secondo me, una cosa interessante è che la stagionalità è diversa dalla tradizionale stagionalità turistica. La stagionalità turistica voi la conoscete sicuramente, perché studiate questi aspetti, ma dal punto di vista dell'accessibilità e di chi studia poi il trasporto anche lato terra ha dei ritorni o degli effetti, però le punte stanno più nella fine estate - inizio autunno che non nella piena estate. Questi sono dati 2018, ma sono abbastanza consolidati. C'è una situazione che da aprile, da maggio più che altro si tratta, da Pasqua in poi fino ad ottobre è più o meno costante, ma con le punte sempre spostate un po' verso l'autunno, quando probabilmente il Mediterraneo offre ancora quello che altrove non si può offrire. Qui c'è un aspetto che io ci tengo, perché lo studio anche come ricerca, c'è un problema ambientale. Questo è un problema soprattutto nei porti, perché poi in mare aperto il problema lo è di meno, è uno degli elementi che porta le navi da crociera ad essere viste male - adesso, non parliamo della situazione Venezia, che c'ha tutta una serie di altre problematiche - ma comunque in generale vedete che, se uno confronta emissioni di solfuri tra le navi e le auto nelle stesse situazioni, sono sempre largamente maggiori, non solo in Italia tra l'altro, questa insomma è la statistica su una dozzina di porti europei, vedete che la situazione è sempre largamente più inquinante. Su questo anche stanno lavorando tanto, questo è un settore di ricerca di cui mi occupo, sia anche per l'alimentazione a terra il cosiddetto [03:14:50], la possibilità di alimentare le navi da terra eccetera, eccetera. Sull'invasività rispetto ai porti, vi riporto solo questi dati che sono interessanti, perché li ho fatti rilevare di persona per una tesi di laurea. A maggio del 2014, quindi sono un po' vecchiarrelli ma comunque i dati non sono cambiati molto semmai sono aumentati - non oggi ovviamente, parlo del 2019, oggi sono irrilevanti - sette, otto navi arrivavano nella fascia oraria 08-10, nel porto di Civitavecchia nel 2014 a maggio, circa 20.000 quindi sono i passeggeri che devono sbarcare, non è una cosetta da poco, e c'era quindi un flusso di sbarco massimo medio, che tra l'altro non è poi neanche vero perché c'è una concentrazione, ma comunque di circa 10.000 passeggeri, che tradotto in termini di bus perché li

praticamente, a parte un piccolo treno charter e qualcuno che va da solo e quindi se ne va a piedi dalla stazione, sono quasi tutti bus, sono circa 200 bus l'ora e capite bene che non è un flusso irrilevante per un porto che poi sta dentro una città, come la maggioranza dei porti italiani. Quindi, secondo me, questo è un altro aspetto da attenzionare, senno' rischiamo che poi dopo si vadano ad incontrare problemi anche dalle realtà locali. Ho riportato questo come *trend*. Ovviamente, le previsioni per il 2020 lasciatele perdere, perché comunque sono falsate, però prendete le colonnine fino al 2019 e lì si vede che comunque i porti italiani tutti - praticamente chi più e chi meno, ma insomma la totalità sicuramente - avevano subito nel periodo di osservazione un incremento pari a cinque - sei volte dall'inizio del 2000, quindi sono evoluzioni di grandissima importanza. Vengo alla conclusione. I miei punti di riflessione sono che la crociera è un viaggio e non uno spostamento, quindi occhio perché bisogna considerarle così; i flussi di passeggeri sono prevedibili, ma dipendono anche da questo aspetto; la situazione infrastrutturale in Italia è variegata, ma esistono alcune situazioni critiche; il naviglio che opera nel Mediterraneo è solo in piccola parte italiano; il Mediterraneo occidentale è quello che ovviamente ha una quantità di traffico maggiore; la stagionalità è asincrona rispetto ad altre stagionalità turistiche e però c'è un problema d'impatto anche, che non va trascurato, delle navi da crociera sulle situazioni locali che si incontrano e ci sono anche delle iniziative ancora in corso. Quindi, nonostante il *black-out* degli ultimi anni, i terminali sono in costruzione, quindi almeno la parte infrastrutturale non si è del tutto bloccata. Quindi, io vi ringrazio per l'attenzione, mi scuso se sono andato un po' oltre. I punti di discussione sono qua, io pure. Se ci sono domande, sono benvenute. Grazie.

**Colleoni Matteo:** Grazie, Professor Ricci, per la sua presentazione e passo subito la parola, visto che i tempi sono stretti, al nostro secondo relatore, che è il dottor Alberto Fiorillo, che è Responsabile Servizi intermodali Rete Ferroviaria Italiana, che ci presenta una relazione dal titolo "La ripresa turistica può fare a meno di un sistema ferroviario

veloce, connesso e rispettoso dell'ambiente?". Vediamo cosa ci risponde Fiorillo. Grazie.

## 2. “La ripresa turistica, può fare a meno di un sistema ferroviario veloce, connesso e rispettoso dell’ambiente?” – Alberto Fiorillo

**Fiorillo Alberto:** Buongiorno a tutti. Professor Colleoni, grazie dell'invito. Naturalmente, consentitemi la battuta, la risposta a quella domanda è molto semplice ed anche molto rapida. Il turismo, qualsiasi prodotto turistico non può fare a meno di quello che è la prima parte del prodotto turistico stesso, ossia lo spostamento o chiamiamolo viaggio, come ci suggeriva il relatore precedente. Possiamo chiamarlo viaggio come ci diceva il relatore precedente, possiamo chiamarlo spostamento, comunque sia come sia qualsiasi prodotto turistico ha bisogno di una modalità di trasporto che lo renda fruibile. Allora, in questo senso, noi possiamo dividere non solo tra diversi scenari temporali, ma anche secondo me tra *hardware* e *software* ed ora mi spiegherò meglio. I diversi scenari temporali, sicuramente quelli di medio e lungo periodo, potremo affrontarli più avanti, ma c'è uno scenario di brevissimo, che è la missione 3 del Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza, che assegna circa 25 miliardi di euro per nuove infrastrutture ferroviarie, per potenziamenti di infrastrutture esistenti, per l'elettrificazione di alcune linee, per il raddoppio di altre linee. Sono interventi diffusi da nord a sud, con una particolare attenzione anche per il Mezzogiorno del Paese, che sicuramente forniranno con questa scadenza, veramente a stretto giro del 2026, forniranno un'ulteriore infrastruttura non solo alla mobilità quotidiana, non solo agli spostamenti sistematici per motivi di studio o di lavoro, non solo per tutte le modalità di spostamento, ma sicuramente saranno utili anche per il turismo. Dopodiché, per così dire, questo fa parte dell'*hardware*. Poi, c'è tutta una parte che invece riguarda il *software*, perché noi già oggi la rete ferroviaria italiana gestisce 2.063 stazioni

attive sul territorio nazionale, che quindi sono già oggi 2.300 punti, 2.300 *hotspot* che possono essere raggiunti con il treno e ci sono altre 200 stazioni, che fanno capo ad altri gestori, da altri operatori, quindi il totale sale a 3.000, che anch'esse sono disponibili per essere raggiunte con il treno. Se però andiamo a vedere quelli che sono i dati di [03:21:13] per il turismo del treno rispetto ad altre modalità di trasporto, vediamo che per i viaggi, ossia per le vacanze che prevedono almeno un pernottamento, il treno è scelto dal 10% dell'utenza e questa percentuale invece si dimezza se noi andiamo a considerare esclusivamente le escursioni. Non è un problema esclusivamente di offerta infrastrutturale o di offerta del servizio, ma molto più probabilmente è proprio quello di una messa a sistema di una cooperazione prioritariamente istituzionale, prioritariamente tra attori pubblici, ma che possa coinvolgere anche successivamente attori privati, per rendere molto più appetibile lo spostamento con mezzi sostenibili rispetto a quello che è invece lo spostamento prioritariamente in auto, che assorbe la quasi totalità degli spostamenti per motivi di vacanza o di escursionismo, oppure con i bus. Ci veniva fatto poco fa l'esempio di Civitavecchia, in cui pochi utenti si avventurano a piedi in autonomia alla stazione ferroviaria. C'è per il COVID un forte afflusso di crocieristi, ma c'è già oggi il collegamento ed in futuro anzi Autorità Portuale e Rete Ferroviaria stanno collaborando anche per migliorare la connessione pedonale tra la stazione, ma sono veramente a due passi dalle altre, per migliorare la connessione pedonale e permettere anche all'utenza crocieristica di raggiungere in breve tempo e con lo spostamento sul ferro il centro di Roma. Ci sono anche tante altre di queste situazioni che noi troviamo sul territorio nazionale, dove già oggi la stazione a meno di 3.000 metri o a meno di 1.000 metri o addirittura è proprio davanti e l'altro attore turistico principale... Mi viene in mente Catanzaro lido, il Museo Archeologico Nazionale dove ci sono i bronzi di Riace, sono uno di fronte all'altro. Mi vengono in mente le grotte di Frasassi, che sono a zero metri da una stazione ferroviaria; mi viene in mente il Castello di Miramare a Trieste, che ha una stazione ferroviaria all'interno del parco, che addirittura è stata costruita da Massimiliano d'Asburgo,

quindi non è solo una stazione ferroviaria in prossimità di un attrattore turistico, ma è una stazione ferroviaria che è stessa attrattore turistico. Allora, rispetto al *software*, quali sono i punti su cui molto probabilmente dobbiamo intervenire? Allora, sicuramente, un aspetto principale è quello che riguarda l'informazione, cioè bisogna intanto cominciare a dire che molte località sono raggiungibili in maniera più agevole, più comoda con il servizio ferroviario piuttosto che con altri mezzi di trasporto. Poi, bisogna agire su quelli che sono i tre assi che erano già stati individuati nel Piano strategico del turismo, cioè da una parte c'è la sostenibilità, quella ambientale, territoriale e del sistema socioeconomico, che naturalmente trova una sua declinazione concreta nella valorizzazione dell'utilizzo del treno come mezzo di spostamento non inquinante ed anche come contributo per il decongestionamento della rete stradale. L'altro aspetto è sicuramente quello dell'innovazione, incrementando l'altra attività del patrimonio ferroviario e delle stazioni e proponendo soluzioni altamente innovative. L'altro aspetto ancora è quello dell'accessibilità, realizzando interventi per rendere accessibile non solo il prodotto turistico, cosa che dovrà essere necessariamente sempre più estesa, ma per rendere anche accessibili i servizi di mobilità, che permettono di godere di questo prodotto turistico. Nel frattempo, noi abbiamo cominciato anche a lavorare, convinti che il treno possa essere sia il mezzo di spostamento, ma che possa essere esso stesso parte integrante dell'esperienza turistica, non soltanto per le ferrovie turistiche che pure veniamo richiamati, dove il prodotto turistico e il movimento si assommano, ma anche in relazione alla visita di alcuni territori o di attrattori turistici o di punti d'interesse sul nostro territorio nazionale, dove la modalità di spostamento in treno consente di entrare nel territorio, consente di vivere il territorio. Intanto, anche qui consentiti una battuta "con le mani libere e la testa sgombra", cioè senza dover fare un'altra attività che è quella di essere protagonista della mobilità piuttosto che trasportato, ma anche per potere cominciare a ragionare già di servizi turistici già a bordo treno, con la possibilità anche in prospettiva di utilizzare la realtà aumentata per cominciare a godere del prodotto turistico, prima ancora di

raggiungere la destinazione. Se mi permettete, io vado velocemente a conclusione, però raccontandovi una brevissima esperienza proprio di *micro software*, molto *soft* che stiamo realizzando insieme ad AMODO, che è una rete di realtà locali, che è finalizzata proprio... Vediamo se riesco velocemente a condividere lo schermo, dovrebbe vedersi in questo modo. Rinuncio, però ve la racconto. Stiamo raccogliendo i dati e li stiamo già referenziando di tutti gli attrattori turistici che sono disponibili sul territorio nazionale, attraverso un meccanismo sia di collaborazione con alcune associazioni ed organizzazioni di categoria, ma anche attraverso il meccanismo di geografia collaborativa, che quindi prevede e prevederà la partecipazione attiva anche di utenti per questa informazione. Prendendo come punto di riferimento l'insieme delle oltre 3.000 stazioni sul territorio nazionale, stiamo quindi raccogliendo tutte le coordinate geografiche di tutte quelle che sono le città *slow*, i borghi autentici d'Italia, i borghi più belli d'Italia, tutta la parte che riguarda le ferrovie turistiche, i cammini, i cammini religiosi, tutto quello che riguarda la sentieristica, sia quella rilevata dal CAI, che è quella dei sentieri europei della FIE, naturalmente le ciclovie turistiche, le *green way*. Intanto, siamo arrivati ad una conclusione - qui mi aiuto, voi non vedete la presentazione, ma io mi aiuto, perché a memoria i numeri ahimè non li ricordo - però intanto siamo arrivati a definire che le 19 ferrovie turistiche presenti in Italia naturalmente presentano già tutte oggi una connessione anche con ferrovie attive, quindi già il primo elemento, quello del viaggio in treno inteso come prodotto turistico, naturalmente può vivere, può godere dello scambio ferro-ferro. Abbiamo 234 stazioni, il 4% sono in prossimità di un borgo storico, 101 stazioni sono in prossimità di sentieri del CAI e 297 stazioni, circa 200 sono in prossimità di sentieristica europea. Ci sono 1.068 stazioni invece che sono in prossimità di almeno un cammino tra quelli classificati dal MIC come di rilevanza nazionale, a partire dalla franchigia per poi arrivare a tutti gli altri. Ci sono 281 stazioni che sono all'interno o in prossimità di aree protette: parchi nazionali e regionali e via dicendo. Allora, qual è l'obiettivo di questo lavoro? Non è soltanto quello di fare un'antologia e di fare una catalogazione di

quelle che sono le opportunità, le straordinarie opportunità che il nostro Paese offre, ma quello di potere cominciare a ragionare dei proventi turistici che vedono il territorio ed il treno in simbiosi e protagonisti, ossia anche quello di potere ipotizzare che si possano fare unendo treno e ciclovia, unendo treno e *green way*, unendo treno e cammini, unendo treno e sentieri, dei prodotti turistici dedicati per un turismo più *slow*, sicuramente per un turismo più attento all'ambiente e meno inquinante, in cui si possano creare *ad hoc* dei prodotti turistici, che vedono dei percorsi circolari molto legati anche a quello che è uno dei prodotti turistici che pur di nicchia sta acquisendo sempre maggior peso, che è quello dello [03:31:00] ossia non più soltanto il turismo esperienziale, ma quello di vivere il turismo come parte integrante di un'esperienza da autoctono, da abitante del mondo. Contiamo di avere pronto un primo atlante per subito dopo l'estate, per settembre, una prima bozza dell'atlante e dopodiché su questo contiamo di cominciare a costruire un'offerta dedicata. Io mi fermerei qui, anche perché è finito il tempo. Grazie a tutti.

### 3. “Una normativa efficace dell’attività aeroportuale consentirà di raggiungere gli obiettivi di crescita del traffico aereo e conseguentemente del turismo nazionale ed internazionale?” – Franco D’Amico

**Colleoni Matteo:** Grazie, grazie, dottor Fiorillo. Passo velocemente la parola dalle navi e dai treni agli aerei, quindi passo la parola al dottor Franco D'Amico, Responsabile Unità di Regolazione Aeroportuale di ENAC, che ci presenta una relazione dal titolo "Una normativa efficace dell'attività aeroportuale consentirà di raggiungere gli obiettivi di crescita del traffico aereo e conseguentemente del turismo nazionale ed internazionale?" Grazie al Professor D'Amico per aver accolto il nostro invito e le passo la parola.

**D'Amico Franco:** Buongiorno, buongiorno a tutti. Come è stato detto dal Professore, io sono il Responsabile della funzione organizzativa regolazione aeroporti e lavoro nell'Ente Nazionale dell'Aviazione

Civile, ENAC. Ringrazio per l'invito ricevuto e porto a voi tutti i saluti ovviamente della mia Amministrazione. Allora, il mio intervento, adesso provo a condividere delle *slide*, sperando che l'operazione riesca. Il mio intervento, come è stato già preannunciato, riguarda la modalità del trasporto aereo, che si aggiunge alle modalità poc'anzi esposte e vedremo... Ho suddiviso la presentazione in due parti sostanzialmente, dove nella prima parte parleremo del trasporto aereo come connotazione internazionale in termini sia operativi che regolamentari. Nella seconda parte, invece le ricadute che la famosa epidemia del COVID 19 ha avuto sul sistema, preannuncio conseguenze piuttosto serie. Ai sensi del 687 o meglio del codice della navigazione, l'ENAC è l'unica autorità di regolazione tecnica certificativa e di vigilanza e controllo dell'aviazione civile. Va subito detto che, nell'ambito europeo, ENAC assume la connotazione di *competent authority*. Questo a dimostrazione del fatto che il trasporto aereo non possa essere considerato come un elemento unico di tipo nazionale ma necessariamente, vuoi per la regolamentazione vuoi per le finalità del trasporto aereo stesso, ha connotazioni internazionali e come tali devono essere rispettate sia da un punto di vista regolamentare sia da un punto di vista operativo. Andiamo avanti. Questo aspetto che ho evidenziato assume un significato ancora più importante da quando è stata creata l'EASA, l'EASA è l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea. Infatti, si parla compiutamente di un sistema unico, un binomio indissolubile fra l'Unione Europea e l'EASA, un sistema unico. Si tende ad evidenziare questo aspetto sistema unico, differenti attori, quindi stati membri, differenti ruoli, ma un'unica missione. Queste sono le finalità del sistema europeo e la finalità la leggete sulla *slide* a destra, dove dice che [03:35:09], quindi la vostra sicurezza, qui parla di cittadini chiaramente europei, è la nostra missione, cioè quella dell'EASA. Questo significa ancora una volta che viene evidenziato il ruolo di internazionalità del trasporto aereo. Non dimentichiamo che noi facciamo parte anche di un'organizzazione mondiale che è l'ICAO, l'International Civil Aviation Organization. Quali sono le finalità, la mission dell'EASA? Quella di garantire un livello massimo di *safety*. Vi ricordo che la

sicurezza in lingua italiana trova due accezioni nella lingua anglofona, cioè *security* e *safety*, in questo caso stiamo parlando di *safety*, e poi garantire un livello alto di tutela ambientale, ma il punto che voglio evidenziare e sottolineare è quello di creare un unico sistema di regolamentazione e certificazione nell'ambito degli Stati membri. Quindi, cosa vuol dire? Vuol dire che tutta l'Europa parla lo stesso linguaggio in termini regolamentari ed usa gli stessi criteri di standardizzazione. Questo evidenzia una cosa fondamentale, che una regolamentazione corretta eccetera ha delle ricadute sul sistema che devono essere controllate, ecco perché si parla di standardizzazione. Un altro aspetto, che va sicuramente evidenziato, è questo che nella rete delle infrastrutture e dei trasporti certamente lo scalo aeroportuale non costituisce, come è stato già in maniera diversa evidenziato, non è il luogo di origine o di destinazione di passeggeri e merci, ma assume essenzialmente il ruolo di nodo di transito o di circuito internodale. Questo è un aspetto che va sicuramente evidenziato, perché significa che tutte le modalità devono in qualche modo concorrere a favorire la piena mobilità. Nell'immagine di sinistra, vedete l'aeroporto di Lampedusa, dove la modalità di transito dalla modalità trasporto aereo passa a quella navale.

Quindi, questo evidenzia ancora una volta come la intermodalità vada potenziata, assicurata, ma soprattutto create queste reti, reti che fanno parte di un'organizzazione complessa, perché l'aeroporto è un'organizzazione complessa. Infatti, può essere assimilata ad un'impresa che deve assicurare, garantire una pluralità di servizi, che schematicamente possiamo dire i servizi veramente essenziali. In altri termini, la garanzia dell'agibilità, della fattibilità delle infrastrutture aeroportuali, i servizi di assistenza e i servizi commerciali che tanto attirano i turisti e i passeggeri. Cosa fa l'ENAC per assicurare questa continuità? Praticamente, l'ENAC assicura in maniera continuativa la pianificazione e la realizzazione degli scavi, infatti vengono programmati e dettagliati interventi specifici per assicurare la capacità aeroportuale - purtroppo oggi siamo ad una capacità aeroportuale molto, molto ridotta - in funzione delle previsioni di traffico. Questo è

un concetto che oggi trova un'applicazione - ahimè, ahinoi - piuttosto ridotta, in quanto come vedremo nella seconda parte dell'intervento è molto ridotta. Contestualmente a questo che ho detto, ENAC si occupa anche dei cosiddetti piani di sviluppo aeroportuali, i cosiddetti *Masterplan*. Ricordo che i *Masterplan* rientra tra gli obblighi convenzionali del gestore aeroportuale e sono soprattutto fondamentali per il costante mantenimento dei livelli di capacità, di *safety* e di qualità dei servizi e rappresentano anche degli strumenti che individuano le caratteristiche per assicurare uno sviluppo aeroportuale congruo con le richieste, congruo con il territorio e con i vincoli imposti dal territorio. Non dimentichiamo che i vincoli imposti dal territorio oggi assumono un aspetto sempre più rilevante, in quanto c'è una maggiore sensibilità all'aspetto ambientale. ENAC utilizza per realizzare i propri compiti istituzionali, provvede anche alla gestione ed attuazione dei programmi d'investimento finanziati sia da fondi pubblici nazionali e comunitari. Quindi, c'è un flusso di denaro, che ha la finalità di potenziare le infrastrutture, creare collegamenti intermodali e migliorare l'accessibilità degli aeroporti, quindi ricordando il concetto di intermodalità. Poi, incrementare i livelli di servizi offerti ai passeggeri, la garanzia di un raggiungimento di standard internazionali, ma soprattutto in termini di sicurezza ed anche di qualità, poi promuovere lo sviluppo e l'utilizzo efficiente e sostenibile delle strutture aeroportuali. Vediamo un po' come la situazione. Il trasporto aereo, senza ombra di dubbio, è stato uno dei settori più colpiti dal COVID 19, da questa emergenza epidemiologica del COVID 19 ed i dati di traffico del 2020 risultano fortemente influenzati dalle misure restrittive introdotte sia a livello internazionale sia a livello nazionale, misure per il contenimento della pandemia. Che cosa abbiamo imparato dalla lezione COVID? Il COVID ha dimostrato che anche il settore di trasporto aereo è un settore vulnerabile anche se, nell'esperienza degli anni passati, avevamo avuto modo di sperimentare anche crisi legate ad atti terroristici e ad altre pandemie, dando però in questo caso riprova di una capacità di ripresa. Questa volta, non è stato assolutamente così, perché per la prima volta siamo stati costretti come ENAC a chiudere

gli aeroporti, a bloccare il traffico aereo e quindi questo ha lasciato, ha portato le più ampie difficoltà a tutti gli operatori del settore, quindi si è trattato di una situazione completamente diversa ed eccezionale, fra l'altro, ancora oggi nel 2021, caratterizzati da scenari di recupero di volumi di traffico molto incerti, anche se ci sono dei tiepidi di segnali di ripresa. La cosa importante è che, essendo il trasporto aereo un'organizzazione complessa, l'impatto dell'epidemia ha coinvolto ad effetto domino tutta la filiera. Quindi, abbiamo imparato una lezione molto importante. Quello che ho detto prima la pianificazione, la programmazione sono tutti strumenti di cui ci siamo avvalsi per anni e ci avvarremo nel corso degli anni, ma noi abbiamo dovuto fare fronte ad una nuova condizione di limitazione e quindi abbiamo dovuto scindere due linee d'intervento: una di tipo immediato, di recuperare, vedremo in qualche modo quello che siamo riusciti a recuperare; le seconde a medio e lungo termine. Quindi, questo vuol dire che questo tipo di programmazione ormai subisce una modifica di cui sappiamo *lesson learn*, abbiamo imparato la lezione e quindi questo è quello che dovremo applicare in futuro. L'ENAC che cosa ha fatto? In qualità di autorità competente, fin dal primo momento ha collaborato, ha attivato i tavoli tecnici con i ministeri competenti, in particolare con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le associazioni di categoria, perché si potesse ripartire in maniera coordinata con tutti gli operatori del trasporto aereo. Contestualmente, ENAC ha prodotto documentazione di supporto, sempre con lo sguardo anche verso l'Europa, infatti le ASA hanno prodotto molta documentazione. Se facessimo riferimento ai servizi aerei commerciali di linea e non di linea, i cosiddetti *charter*, nel 2020 purtroppo c'è stato il decremento, ci sono stati 52,8 milioni di passeggeri con un decremento rispetto al 2019 di ben 72,5%. Minore è stata l'attività risentita dai cargo, però tuttavia c'è stata una flessione del 24,2%. Quello che vi ho appena detto sono le fonti statistiche dell'ENAC. Cambiando riferimento, la fonte *Assaeroporti*, che come sappiamo è l'associazione di categoria dei gestori aeroportuali, le stime prodotte da *Assaeroporti* dicono che nel 2020 il sistema aeroportuale ha perso ben 140 milioni di passeggeri. Con riferimento ai voli nazionali, -61,3%, i voli UE 77,5%,

81,2 i voli extra UE. Il dato ancora più delicato è che le società di gestione hanno perso circa 2 milioni di euro di fatturato. *Eurocontrol*, che ricordiamo è l'organo di controllo del traffico aereo, sulla base di queste previsioni formulate da *Eurocontrol*, parrebbe che lo scenario più realistico, pandemia permettendo, prevede che i volumi di traffico del 2019 saranno recuperati non prima del 2026, quindi diciamo che è molto, molto lenta la ripresa. Ecco, di questo c'è un grafico, la cui fonte è *Assaeroporti*, in cui mese per mese dice le perdite che ci sono sul video, quindi 140 milioni di passeggeri rispetto al 2019. C'è stata una leggera flessione nel periodo estivo, purtroppo diciamo poi i dati sono stati sempre negativi. La stessa *Assaeroporti* ha fatto a consuntivo anche il 2021, gennaio e febbraio, quindi le perdite sono addirittura arrivate a 160 milioni di passeggeri. Sempre *Assaeroporti*, i dati consolidati del primo trimestre lasciano intendere una ripresa, ma è una ripresa molto lenta. Guardate tutte queste colonne, tutte in negativo, ovviamente sono dati parziali con riferimento al dicembre 2020 e 2019. Cosa è stato fatto per recuperare del traffico? Qui ho rapidamente raccolto, soltanto a titolo esemplificativo, alcune misure che sono state messe in atto per supportare la ripresa e per migliorare le operazioni aeroportuali, fermo restando ovviamente il rispetto dei protocolli sanitari vigenti. La prima azione che è stata introdotta sono stati voli COVID tested, che significa? Significa che sono stati sottoscritti specifici accordi con i gestori aeroportuali ed i vettori aerei, che hanno consentito l'apertura dei cosiddetti corridoi puliti, in cui era possibile viaggiare [03:47:47] che avessero effettuato un test antigenico orale o un tampone molecolare sempre entro le 24 ore precedenti l'imbarco o che avessero con sé, portando con loro stessi una certificazione di avvenuta guarigione o vaccino. In questo poi i COVID tested erano delle tratte specifiche e l'articolo 54 del DPCM del 2 marzo 2021 evidenziava l'esigenza di ampliare queste pratiche. Oggi, ho già sentito che qualche relatore ne ha parlato, si parla di *digital green pass*, cioè uno strumento che consente ai cittadini di muoversi in sicurezza in Europa e all'estero per lavoro e per turismo e questo è possibile tramite la registrazione di avvenuta vaccinazione oppure sempre nel rispetto della protezione e sicurezza dati. Tutta

questa tematica ha subito anche un'evoluzione, sta subendo un'evoluzione, perché dal 1 luglio 2021 è in vigore il cosiddetto *European Digital Covid Certificate*. Tale regolamento, che però prevede anche purtroppo un periodo di transizione se non sbaglio fino a metà agosto, prevede che negli Stati dell'Unione Europea ci si possa spostare attraverso la presentazione di una cosiddetta certificazione verde COVID 19 che dimostri, che attesti l'avvenuta vaccinazione anti COVID 2019 oppure la guarigione oppure l'effettuazione di un tampone antigenico molecolare. Punto dolente è che queste certificazioni, che spesso sono emesse in forma cartacea, ancora oggi stenta a prendere piede la forma digitale. La norma dice, con una nota del Ministero della Salute, che questo dovrebbe essere almeno in bilingue per tutti gli Stati membri ed avere un codice di vettura. Quindi, che cosa possiamo dire? Possiamo dire che per favorire la ripresa del trasporto aereo, quindi la mobilità, quindi il turismo è necessario che tutte quelle limitazioni, quei con di bottiglia, quegli assembramenti, quelle operazioni d'imbarco e sbarco debbano essere in qualche modo agevolate, favorite, velocizzate e questo sarà possibile quando saremo in pieno possesso del *European Digital Covid Certificate*. Un altro problema che ancora salta all'occhio sono le autocertificazioni, cioè in attesa che questa modalità prenda piede, sia estesa a tutte le attività, sono ancora necessarie le autocertificazioni ovvero delle dichiarazioni rese dai passeggeri. Questo viene fatto spesso manualmente su supporto cartaceo, il che significa avere delle forti ripercussioni sull'operatività aeroportuale e quindi rallentare in maniera significativa non solo l'operatività dello scalo, ma soprattutto mettere a repentaglio la salute del passeggero, perché questo crea possibili assembramenti all'interno delle aerostazioni e non ultimo, di recente valutazione è la contraffazione delle certificazioni prodotte. Rimedio, cioè suggerimento più che rimedio. Sviluppare queste piattaforme per accelerare le operazioni di controllo ed evitare assolutamente le contraffazioni. Ci stiamo avviando in chiusura. L'ENAC ha pubblicato, proprio per favorire il rilancio del trasporto aereo, ha realizzato, ha pubblicato delle linee guida specifiche, perché innanzitutto voleva salvaguardare come suo imperativo sostenibile in

sicurezza, la praticabilità dei servizi commerciali e recuperare non ultimo la confidenza dei passeggeri del trasporto aereo, confidenza che nell'ultimo tempo è stata veramente compromessa. Oggi, le linee guida sono di un po' di tempo - quindi stante la situazione sanitaria in continua evoluzione, non voglio dire peggioramento, ma in continua evoluzione tant'è che cambiano le varianti - forse queste linee guida dovrebbero essere un pochino riviste con degli obiettivi comuni, cioè evitare code, ritardi, assembramenti, criticità operative eccetera, perché questo è un collo di bottiglia e non dimentichiamo, non l'ho citato perché il tempo non c'è, anche il mantenimento e l'efficienza delle infrastrutture aeroportuali e anche degli aeromobili, perché sono aspetti che vanno a configgere con l'operatività. Un'ultima osservazione, questa pandemia ha messo in evidenza la necessità di guardare con occhio favorevole, quindi con maggiore attenzione, agli aeroporti di aviazione generale e alle avio aereo superfici, le elisuperfici. Conclusione. Da quello che ho detto, il trasporto aereo per sua natura travalica i confini nazionali, per cui oggi dobbiamo parlare di una regolamentazione di carattere globale, quindi non solo italiana, ma europea e addirittura mondiale, che guardi a degli standard comuni per la tutela *in primis* ovviamente della sicurezza del trasporto aereo del passeggero e soprattutto deve recuperare, come dicevo prima, confidenza nel trasporto da parte dei clienti. Poi, sarebbe necessaria una graduale riduzione delle restrizioni di viaggio con quei suggerimenti che sono andato ad esporre, una completa digitalizzazione delle dichiarazioni delle certificazioni e non ultimo il rilascio del segmento dell'aviazione civile. Ultima *slide* e vi prego di prestare attenzione a questa foto in alto, dove vorremmo aerei così e non più aerei che vanno in giro con la mascherina, ovviamente è uno scherzo, era una battuta. Grazie.

### Quale futuro per la mobilità turistica? Tomaso Pompili

**Tomaso Pompili:** Prima di tutto, ringrazio tutti e tre i relatori per gli spunti che ci hanno proposto. Io riprenderò alcuni temi che hanno

sviluppato, anche collegandoli ad altri che non hanno sollevato, in modo da fornire qualche spunto di riflessione aggiuntivo.

Le tre relazioni si sono soffermate in prevalenza sugli effetti della pandemia, su cui in questo momento noi non sappiamo distinguere tra quelli che sono gli effetti temporanei, che gradualmente si riassorbiranno, e quelli che invece saranno effetti permanenti. Si sono ridotte le quantità di traffico turistico, si sono allungati i tempi di percorrenza e di transito, è cresciuto il rischio di assembramenti nei terminali, si sono modificate le quote di mercato di diversi tipi di turismo e per questa via anche di diverse destinazioni, ma quanto di tutto ciò sia permanente ancora non ne siamo sicuri. Non siamo ancora sicuri che proseguirà anche in futuro la pressione da parte della domanda di servizi turistici, mediata anche dalle rappresentanze politiche, per una serie di cambiamenti che si sono resi necessari.

Quindi, questo è il primo tema. Ad esempio, nel momento in cui divengono duraturi alcuni dei cambiamenti che abbiamo sperimentato, la maggiore permanenza dei viaggiatori sia sui mezzi di trasporto sia nei terminali richiederà maggiori spazi a disposizione dei viaggiatori stessi. Quindi le strutture, i mezzi ed i terminali, che fino ad oggi sono stati giustamente e correttamente pianificati avendo prevalentemente in mente la funzione di spostamento, dovranno invece privilegiare maggiormente il fatto che ci saranno maggiori tempi per la sosta, per cui servirà una ridefinizione del *layout* con i costi conseguenti.

Un secondo tema (di cui i relatori non hanno parlato, ma che forse è l'elefante nella stanza virtuale di oggi) è il dubbio se la domanda si riorienterà verso modalità di viaggio più individuali e familiari e meno collettive, quindi privilegiando il mezzo di trasporto auto o moto o mezzi di mobilità dolce, più di quanto non si facesse prima. Anche qui non sappiamo quanto sarà grande quest'effetto, se sarà temporaneo o permanente o al limite neppure se ci sarà. Questi cambiamenti a loro volta possono avere una ricaduta sulla differente competitività delle destinazioni: a seguito di cambiamenti permanenti di questo tipo, le destinazioni non raggiungibili da mezzi privati perderanno di attrattiva

a favore delle altre (ho colto qualche accenno implicito in alcune frasi di Ricci).

Ora, vengo al tema dei servizi. In termini molto generali, di fronte ai servizi di trasporto si pone una scelta fra due alternative; in realtà, è una scelta teorica, a me sembra infatti che si sia già scelto. La prima opzione è accettare di essere percepiti come meno sicuri, non perché realmente meno sicuri che in passato, ma perché ora i turisti danno valore ad aspetti su cui prima non si soffermavano rispetto al mezzo privato, che sia sostenibile o tradizionale, e in quanto spesso avversi al rischio tenderanno a ridurre la domanda di turismo. La seconda opzione è invece garantire la sicurezza - e questo significa maggiori costi sia d'investimento *una tantum* ma anche di gestione - che rende questi mezzi altrettanto sicuri nella percezione dei turisti, ma più costosi rispetto al passato in termini di spesa e di tempo: anche questo ridurrà la domanda dei turisti. La mia previsione è che se questo effetto c'è, sarà un effetto limitato, perché siccome eravamo fino al 2019, e penso ritorneremo, in un contesto di crescita della domanda di trasporto da parte dei turisti, queste opzioni si tradurranno solo in una crescita dei modi collettivi di trasporto più lenta rispetto a quanto avremmo previsto nel 2019. Tuttavia, questo effetto influenzerà le stesse decisioni d'investimento sui servizi, riducendole.

Altro tema sono i terminali, che per certi versi è ancora più importante dal punto di vista delle destinazioni turistiche. Qui, di nuovo, per le stesse ragioni che abbiamo appena visto, possiamo immaginare una necessità di ridisegno, se cioè gli effetti della pandemia, i cambiamenti introdotti, sono permanenti, occorre ridisegnare le infrastrutture e quindi ristrutturarle con i costi conseguenti. Nei prossimi anni la *Recovery and Resilience Facility* aiuterà a recepire finanziamenti, ma servirà uno sforzo di più lunga durata al fine di reperire adeguate risorse anche sui mercati finanziari privati. In parte, la soluzione sarà non tanto e non sempre la ristrutturazione quanto l'apertura di nuovi terminali, che saranno quindi più numerosi e più distribuiti sul territorio, o lo sfruttamento di terminali oggi sottoutilizzati (alcuni accenni sono presenti nelle relazioni sia di Ricci sia di D'Amico).

Questo è un tema molto interessante perché, portando il terminale di trasporto a lunga distanza più vicino alle destinazioni, accrescerà la domanda per queste destinazioni turistiche, quindi anche la domanda di mobilità.

Tuttavia, a causa dei cambiamenti introdotti, in questi terminali avremo flussi che saranno più lenti rispetto al passato e ciò comporterà maggiori costi di gestione, quindi per i turisti ci sarà una maggiore durata del viaggio ed un maggiore costo del viaggio stesso. Questo diverrà un ulteriore fattore di competitività delle destinazioni, seppur al margine, nella misura in cui differenzierà tra quei terminali che investono e spendono per evitare il più possibile questi effetti negativi, ad esempio non allungare i tempi di viaggio, rispetto ad altre destinazioni dove non si farà questa scelta.

L'ultimo tema che intendo toccare (che di nuovo alcuni relatori, Ricci in modo esplicito, hanno sostenuto) è che di solito tendiamo a pensare al trasporto come avente un obiettivo di spostamento nel più breve tempo possibile. Se invece lo spostamento lo percepiamo come viaggio, allora questo tema (sollevato anche da Fiorillo) significa che il mezzo di trasporto e il terminale possono essere visti come attrattori turistici, al limite come destinazioni turistiche. Questo è particolarmente vero in un contesto in cui la domanda turistica si rivolge in misura crescente agli aspetti esperienziali. Allora la nota di cautela, o pessimistica se volete, che sollevavo, riguardo al fatto che il servizio di trasporto con mezzi collettivi diverrà più costoso in modo permanente, agli occhi della domanda potrà essere compensata dai maggiori benefici di natura esperienziale durante il viaggio. Tuttavia, questo a sua volta è vero nella misura in cui, negli investimenti che saranno decisi dai gestori delle infrastrutture, si penserà fin dall'inizio a questo aspetto ed infine si valorizzeranno questi aspetti più di quanto non si sia fatto in passato, anche nel disegno dei prodotti turistici.

Vi ringrazio per la pazienza.

**Matteo Colleoni:** Grazie, grazie, Professor Pompili, per la discussione che ha ripreso diversi punti, andando anche oltre, ponendo anche delle riflessioni che

partendo dalle relazioni dei nostri invitati pongono altre questioni che sarebbe bello poter mettere a dibattito, ma cose che non possiamo fare, e quindi immaginiamo però che ognuno poi possa recepire queste informazioni. Bene, io con questo, visto che abbiamo superato la nostra soglia delle 13.30, e con questo concludo questo Tavolo 3, *Le sfide della mobilità dei trasporti*, ringrazio molto il Professor Ricci, il Dottor Fiorillo e il Dottor D'Amico per aver accolto il nostro invito e per le loro interessanti relazioni, invito tutti coloro che hanno seguito i lavori di questa mattina come pure i discussant, e pongo termine alla prima sessione di questo Convegno nazionale. Ci rivediamo alle 14.30 con il Tavolo 4, *Le sfide dei nuovi turismi*, che sarà coordinato dal Professor Marra, con discussant che presenteremo in seguito, e vi aspetto tra tre quarti d'ora. Grazie a tutti e arrivederci.