

TRENO

Promozione delle linee ferroviarie turistiche e dei treni storici

Componente T2- Piano d'azione congiunto "Azioni pilota per la valorizzazione dell'offerta turistica con valenza transfrontaliera legata ai Treni Storici e alle Ferrovie Turistiche" d'interesse per il progetto TRENO

Attività T.2.1

Individuazione di best practice con valenza transfrontaliera per la valorizzazione dell'offerta turistica legata ai Treni Storici e alle Ferrovie Turistiche e per la creazione della Rete transfrontaliera delle Ferrovie storiche e turistiche mediterranee

Prodotto T.2.1.1

Rassegna delle best-practice con valenza transfrontaliera

14 janvier 2020

Indice

<u>I. UNA PANORAMICA GENERALE DEI CASI INTERESSANTI FUORI DELL'AREA DI COOPERAZIONE.....</u>	<u>3</u>
A. I TERRITORI STUDIATI.....	9
B. PRESENTAZIONE DEI STUDI CASI	10
<u>II. UN RICHIAMO ALLE LINEE FERROVIARIE E ALLE BUONE PRATICHE PRESENTI NEI TERRITORI DELLA ZONA DI COOPERAZIONE</u>	<u>37</u>
<u>III. UN PANORAMICA DEI CASI INDIVIDUATI DAI PARTNER NELL'AREA TRANSFRONTALIERA</u>	<u>40</u>
A. BUONE PRATICHE IN CORSICA	40
B. BUONE PRATICHE IN LIGURIA.....	41
C. BUONE PRATICHE IN SARDEGNA	42
D. BUONE PRATICHE IN TOSCANA	43
E. BUONE PRATICHE NELLA RÉGION SUD	46
1. FOCUS SUL TRENO DELLE MERAVIGLIE	46

I. Una panoramica generale dei casi interessanti fuori dell'area di cooperazione

Questo primo approccio ha perseguito come obiettivo preliminare l'identificazione di alcune iniziative rilevanti, in termini di valorizzazione del patrimonio, attraverso l'istituzione di treni, linee o porzioni di linea, turistiche e / o storiche al di fuori dell'area e confrontarli con le analisi di treni, linee o porzioni di linea effettuate dai Partner in relazione ai territori dell'area di cooperazione.

Va ricordato che le analisi condotte dai partner sono considerate buone pratiche.

In primo luogo, i consulenti in carico di questo prodotto hanno pertanto identificato un certo numero di casi ritenuti a priori rilevanti, nell'ambito di questa missione.

I casi sono stati scelti in anticipo perché presentavano caratteristiche in parte simili ai territori dell'area di cooperazione, facilitando così il trasferimento di buone pratiche.

I consigli hanno in particolare scelto esempi più atipici per tenere conto di tutte le diversità dei modelli esistenti, in termini di treni, linee o porzioni di linea, turistiche e / o storiche.

Un totale di 13 casi sono stati presentati all'OTC, 4 esempi situati in Francia, 8 in Europa e 1 in India.

Le tabelle seguenti mostrano le lezioni principali.

Ricorderemo qui la bibliografia proposta in T1:

Alcune fonti dove trovare delle buone pratiche

"List of Heritage Railways" di Wikipedia fornisce un elenco di tutto il patrimonio ferroviario storico del mondo, fornendo collegamenti diretti alle pagine nazionali, dove esistono informazioni specifiche(https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_heritage_railways)

Il blog WorldWideRails anche se si riferisce solo a 4 paesi, Stati Uniti, Regno Unito, Irlanda e Australia(<https://worldwiderails.com>)

L'articolo "I 25 più grandi viaggi in treno nel mondo" del 26 aprile 2016 - Non tutti si riferiscono alle linee storiche(<https://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/the-25-greatest-train-journeys-in-the-world/>)

La pagina "I 25 migliori treni del mondo" sul sito web della Society of International Railways Travellers - Non tutti si riferiscono a linee storiche(<https://www.irtsociety.com/worlds-top-25-trains/>)

Il sito "Great Rail Journeys Magazine - The Journal" per un'ampia panoramica delle possibilità di viaggio in treno esperienziale - Non tutti si riferiscono a linee storiche(<https://www.greatrail.com/the-journey-blog/>).

La pagina "Panoramic Trains in Europe" sul sito web dell'Eurail - Non tutti si riferiscono a linee storiche(<https://www.eurail.com/en/get-inspired/trains-europe/scenic-train-routes>)

Le pagine dedicate ai treni storici e ai binari senza tempo sul sito web della Fondazione FS(<http://www.fondazionefs.it/content/fondazione/it/it.html>)

La sito www.ferrovieturisticheitaliane.it

Il sito www.treni-storici.it.

Tabella 1. Buone pratiche in Francia

	Treno Artute	Treno des Cévennes	Il treno Rhune	Treni della Baia della Somme
Tipo di treno	Treno turistico	Treno turistico	Treno turistico	Treno turistico
Paese	Francia	Francia	Francia	Francia
Chilometri	10 km	13,2 km (quattro stazioni)	10 km	27 km
Flusso di visitatori	Circa 87.000 nel 2015	125.000 ogni stagione	352.621 nel 2017 (nel sito più popolare)	188.651 nel 2016
Posizione	Pirenei atlantici - fianco di montagna	Catena montuosa (cevennes) il Gard	Catena montuosa (Rhune)	Costiera (Picardie)
Gestione	Creata dalla Hydro-Electric Company of the South (SHEM), la SNCF ha rilevato le operazioni nel 1938	La Compagnie internationale des trains express à vapeur (CITEV) sfrutta il treno L'agglomerato di Ales la gestisce la ferrovia	Il Dipartimento dei Pirenei-Atlantico possiede la General Railway and Automobile Transport Company (CFTA) gestisce il treno	Il Dipartimento della Somme possiede l'associazione CFBS gestisce il treno dal 1971
Tipicità	<ul style="list-style-type: none"> • Creato per trasportare il materiale e costruire il lago Artute • Nel 1932 il treno divenne turista • Treno mitico e panorama eccezionale • 2a rotta più alta in Francia 	<ul style="list-style-type: none"> • Treno a vapore • Story Telling (nelle stazioni di guida e meccanica spiega il funzionamento della locomotiva a vapore restaurata) 	<ul style="list-style-type: none"> • Treno rack da collezione 	<ul style="list-style-type: none"> • Treno a vapore

Tabella 2. Buone pratiche a Portogallo e Spagna

	Treno Douro Storico	Treno turistico Vouga	Treno turistico dei laghi	Treno di lusso El Transcantabrico	La rete ferroviaria turistica della Galizia
Tipo di prodotto	Treno turistico	Treno turistico	Treno turistico	Treno turistico di lusso	Treno misto
Paese	Portogallo	Portogallo	Spagna	Spagna	Spagna
Chilometri	200 km	35 km	89 km (17 stazioni)	1.200 km	12 percorsi diversi (i sentieri di San Giacomo di Compostel, le vie del vino, ...) / 16.000 km in totale / 57 outings proposte
Flusso di visitatori	6.190 nel 2018 rispetto ai 10.100 visitatori del 2017 234.100 euro di fatturato nel 2018	1.630 clienti nel 2018 rispetto ai 2.000 clienti del 2017 43.100 euro di fatturato nel 2018	226 961	400	2.300 nel 2018 rispetto ai 2.140 nel 2017
Posizione	Valle del Douro a Porto	Partenza da Aveiro (la piccola venise portoghese) e arrivo Macinhata fare Vouga	Catalonia	Un percorso attraverso la Spagna settentrionale	4 Province in Galizia
Gestione	Gestito da Comboios de Portugal (equivalente a SNCF)	Gestito da Comboios de Portugal (equivalente a SNCF)	Le Ferrovie della Catalogna	RENFE (Rete Nazionale delle Ferrovie Spagnole)	Partnership: Dipartimento della Cultura e del Turismo, RENFE e Istituto Ourense per lo Sviluppo Economico

	Treno Douro Storico	Treno turistico Vouga	Treno turistico dei laghi	Treno di lusso El Transcantabrico	La rete ferroviaria turistica della Galizia
Tipicità	<ul style="list-style-type: none"> • Percorso lungo la valle del Douro classificata dall'Unesco come patrimonio mondiale • Allenarsi solo in stagione (giugno-ottobre) 	<ul style="list-style-type: none"> • Un prodotto confezionato (scoperta della gastronomia locale, canzoni a bordo del treno, visite al museo e al centro storico) • Allenarsi solo in stagione (giugno-ottobre) 	<ul style="list-style-type: none"> • Un prodotto che si concentra sulla scoperta della ricchezza del patrimonio ambientale (laghi, montagne) • Allenarsi solo da aprile a novembre 	<ul style="list-style-type: none"> • 1er treno turistico in Spagna • Un treno di lusso su rotaie • Parte del club molto selezionato tra i 25 migliori treni del mondo 	<ul style="list-style-type: none"> • Escursioni turistiche offerte in estate giugno-ottobre (solo nei fine settimana) che offrono la scoperta della Galizia attraverso 12 percorsi diversi • Guida turistica inclusa

Tabella 3. Buone pratiche in Austria, Galles e India

	Treno accomlo di Achensee Lake	Ferrovia di Snowdon Mountain	Treno Majestic Tour
Tipo di prodotto	Treno turistico	Treno di montagna	Treno turistico
Paese	Austria	Galles	India
Chilometri	6,76 km	Salita a 1085 metri - 7,53 km di pista	2 itinerari proposti: Delhi-Rajasthan o Delhi-Rajasthan via Agra (Taj Mahal)
Flusso di visitatori	99.000	Massimo 60 persone per viaggio	Non noto (lancio nel 2019) - 64 / viaggi
Posizione	Tirolo	Un percorso verso la cima del Monte Snowdon (il punto più alto dell'isola principale del Regno Unito)	Rajasthan / Uttar Pradesh
Gestione	Achenseebahn railway company (55% di partecipazione pubblica)	Heritage Great Britain plc - Gestione pubblica	Indian Railway Catering and Tourism Corporation Limited (IRCTC) - Stato indiano
Tipicità	<ul style="list-style-type: none"> • La locomotiva a vapore va da Jenbah e Seespitz da aprile a ottobre. • Questo treno a valenza turistica, è aperto a tutti • Locomotiva a vapore • Il treno trasporta i passeggeri lungo un lago su una collina, in altitudine 	<ul style="list-style-type: none"> • Aperto da aprile a ottobre, il treno attraversa il Parco Naturale di Snowdonia fino a un spazio museale in cima a Snowdon. • La trazione delle locomotive è vapore 	<ul style="list-style-type: none"> • Viaggia nella regione iconica del Rajasthan con i suoi palazzi (alcuni galleggianti), havéris e deserto da Delhi (percorso semplice); • Si può arrivare fino al Taj Mahal, patrimonio mondiale dell'UNESCO. Il primo itinerario funziona da ottobre a marzo; il secondo da novembre ad aprile - pensione completa + escursioni (5 giorni /4 notti).

Da questa ricerca, si ritiene che molt dei studi casi sono treni turistici; casi di treni misti sono rari.

Da questo di elenco di casi interessanti, l'OTC (che supervisiona la T2) ha selezionati 4 casi che saranno analisati :

1. Il treno delle Cevennes;
2. Il treno storico del Douro;
3. La rete dei treni turistici della Galizia;
4. Il treno a vapore del lago di Achensee.

Questi casi sono tutti interessanti nell'ambito di una potenziale visita fuori area (Prevista dal progetto TRENO).

Come osservato quì sopra, sono stati selezionati 4 casi per un'ulteriore analisi, con l'obiettivo di alimentare la riflessione sull'attuazione del progetto transfrontaliere.

A. I territori studiati

La tabella quì sotto, fà il paragone tra i studi casi. Questa sintesi comparativa ci permetterà di paragonare territori dove i treni circolano. Lo scoppo finale è di individuare buona pratiche.

Treno	Tipo di treno	Numero di km	Tipo di gestione	Numero di viaggiatori / anno
Treno des Cévennes	Treno turistico	13,2 km	Privato	125 000
Treno Storico Douro	Treno turistico	200 km	Misto (PP)	10 100
La rete della nazione della Galizia	Treno turistico	16.000 km	Misto (PP)	2 300
Achensee Train	Treno misto	6,76 km	Misto	99 000

Tabella 1 Benchmark

Regione	Vocazione Eco del Territorio	Numero di abitanti	Zona	Densità/Habitant	PIL per capite	Flussi turistici
GARD	Terziario	748 236 (2018)	5.853 km ²	128	27 749 € ¹	1,5 milioni nel 2017
Tirol	Terziario	753 397 (2018)	12.640 km ²	59	40 100 €	12,3 milioni nel 2018
Galizia	Terziario	2 701 743 (2018)	29.574 km ²	91	23 294 €	3,5 milioni nel 2019
Regione di Porto	Terziario	3 572 583 (2018)	21.286 km ²	169	15 154 € (2016)	5 milioni nel 2018

Tabella 2. Benchmark2

B. Presentazione dei studi casi

¹ Regione dell'Occitanie

1) Breve descrizione del tessuto economico del GARD

Nel sud-est della Francia, reparto GARD si estende per 5.853 km² suddivisi in tre zone :

- **Le Cévennes, è una catena montuosa il cui monte dominante raggiunge i 1.567 metri sul livello del mare situata nel “Massif Central” e dove circola il treno Cévennes;**
- I vigneti e Garrigues, e la città di Nimes noto per il suoo storico e in particolare le sue arene ;
- Les costières, la Camargue et la Méditerranée, la destinazione più meridionale del Gard. Si trova lì, il primo porticciolo d'Europa (porto-Camargue), e il primo porto di pesca della costa mediterranea (Le Grau-du-Roi).

In questo territorio situato nella Regione Occitanie, è prevalente il bosco (40% della superficie totale). Ha un forte patrimonio naturale. Inoltre, il 26% del territorio è dedicato a l'agricola (SAU), di cui il 35% è dedicato ai viti. Les Causses e le Cévennes (paesaggio culturale agropastorale) appartengono al Patrimonio dell'Unesco. ²

In termini di demografia, nel 2018 il dipartimento contava 748.236 abitanti con una densità di 127,83 abitanti per km².

Inoltre, il dipartimento del Gard ha un ricco patrimonio storico che lo rende attrattivo al punto di vista turistico (2 monumenti³ -Pont du Gard e L'Abbatiale de Saint-Gilles- fanno parte del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO. Il 47% dei visitatori del dipartimento, sono venuto per visitare un monumento. Secondo i dati della Camera di Commercio del Gard, ⁴**il dipartimento ha supremato 1.5 di milioni turisti nel 2017 e 4 milioni di visitatori sono stati registrati nei vari siti turistici.** Il turismo è un pilastro per l'economia del Gard (il terzo pilastro dell'economia dopo l'agricoltura e l'industria), con un fatturato di 970 milioni di euro all'anno; genera 16.000 impieghi, tra le altre cose.

²Camera dell'Agricoltura di Gard

³ICC: dati chiave per il Gard nel 2018

⁴CCI du Gard: Il turismo di Gardois nel 2017

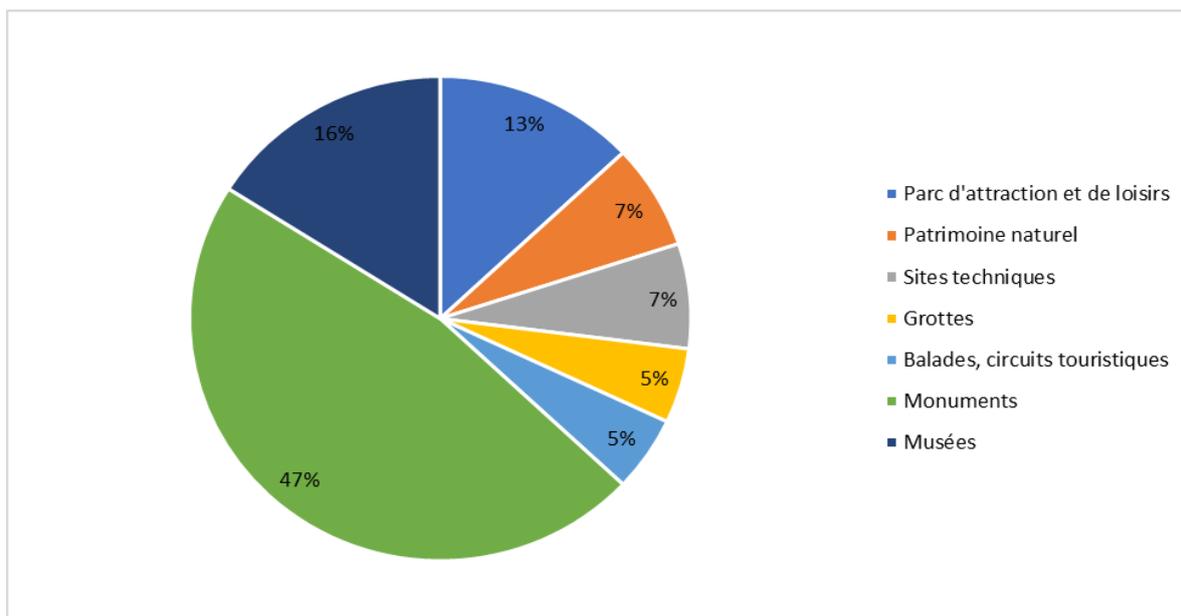


Figura 1 Distribuzione del traffico turistico per sito nel 2017 - Fonte Camera di Commercio del Gard

Nel 2017, quasi 24 milioni di presenze sono state registrate sul territorio, pari a circa il 10% dei pernottamenti nella regione Occitania. Il Gard ha circa 350.000 posti letto turistici, il 25% dei quali si trovano negli esercizi ricettivi. La distribuzione dei letti turistici per tipo di esercizi evidenzia la predominanza dei campeggi, che concentra il 64% dei posti letto, seguiti dall'alloggio collettivo (15%) alberghi (12%).

La ripartizione geografica di questa offerta : la destinazione delle Cévennes offre il 29% dei letti turistici, rispetto al 38% per la destinazione Costières Camargue e Mediterraneo e 33% per Vignes e Garrigues. Per quanto riguarda la distribuzione della destinazione delle Cévennes, come la Mediterranea Costires Camargue, offre il 30% dei letti.

Infine, e più in generale, la ripartizione delle imprese per settore evidenzia un tessuto economico dominato dai servizi. Nel 2015 sono state registrate sul territorio 77.989 aziende, di cui il 57% proveniva dai servizi.

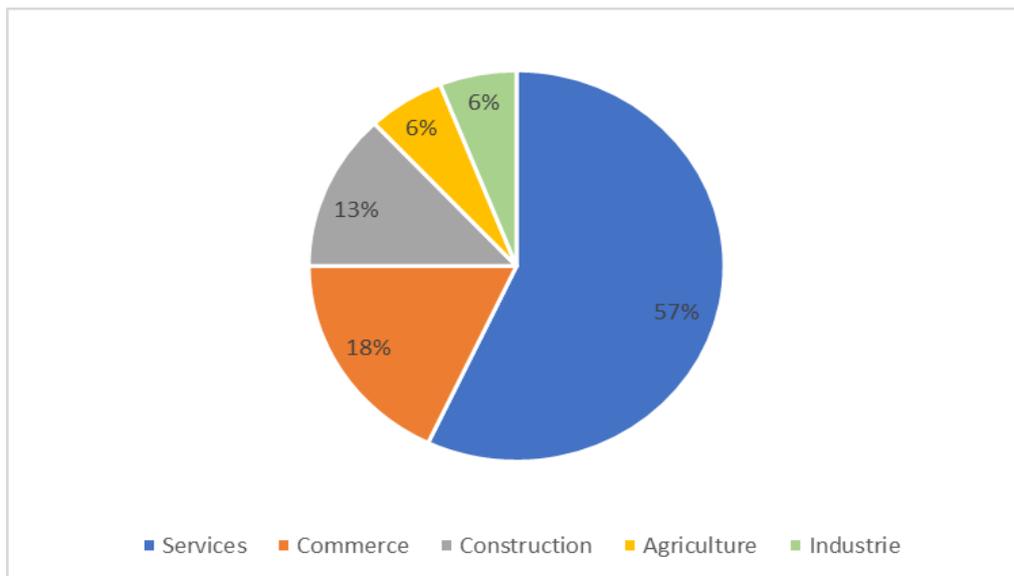


Figura 2 Ripartizione delle imprese per settore nel 2015 – Fonte : Camera di Commercio del Gard

2) Una descrizione dell'offerta ferroviaria

Il treno delle Cévennes fu creato nel 1982 da un'associazione per la salvaguardia del patrimonio ferroviario che aveva il progetto di mettere su binari, un treno puramente turistico, per salvare la linea che collegava

Alès ad Anduze. In effetti, la linea ferroviaria doveva essere smantellata dopo che la SNCF aveva smesso di funzionare. Il progetto del treno turistico prese forma inizialmente attorno a un quadro associativo, ma dopo la separazione dei membri nel 1985, l'associazione cessò. Nel 1986 il treno fu nuovamente gestito, rilevato dall'associazione della



società internazionale di treni a vapore espresso (CITEV), che prese la forma, nel 1987, di una società per azioni semplificata (SAS). Il treno delle Cévennes fa parte di un percorso di 13,2 km situato nel cuore della catena montuosa delle Cévennes nel massiccio centrale. Questo percorso comprende un singolo percorso e concentra quattro stazioni, e una fermata che sono presentati di seguito :

- Stazione Saint-Jean-du-Gard ;
- Stazione Thoiras ;
- La sosta di Corbes ;
- Il stazione Bambouseraie creata è solo il treno Cévennes ;
- Stazione Anduze.

Nel cuore della valle del Gardons, il treno des Cévennes accoglie ogni anno circa 125.000 visitatori. Attraversando numerosi opere d'arte arrivano viadotti e tunnel, il funziona a vapore. Questo treno ha

ottenuto 2 titoli di qualità : Turismo di qualità turistiche Occitanie Sud de France e Turismo di qualità e handicap. Aperto da aprile ad ottobre, questo treno ha una vera storia da raccontare, una sorta di Story telling in torno al treno a vapore. In effetti, nelle stazioni c'è il desiderio di promuovere la storicità dei treni di un tempo in cui meccanici e macchinisti sono felici di spiegare come funziona il treno restaurato. Durante l'attraversamento del percorso, ci sono varie mostre destinate a far conoscere la storia della locomotiva a vapore e le sue specificità.

Tariffa⁵	individuale
	<ul style="list-style-type: none"> • Andata e ritorno: € 16,50 • Solo andata: € 12,50
	Gruppi > 20 persone
	<ul style="list-style-type: none"> • Andata e ritorno: € 12,00 • Solo andata: € 10,00
	Pacchetto famiglia
	<ul style="list-style-type: none"> • Package famiglia 2 adulti 2 bambini: € 50,00 • Package famiglia 2 adulti 3 bambini € 54,00
Eventi	<ul style="list-style-type: none"> • Treno di Halloween • Treno di mercato • Tour locomotivo • Noleggio del vagone Renault • Programmi e giorni all include
Comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> • Sito Web : http://www.trainavapeur.com/ • Social network
Fatturato	<ul style="list-style-type: none"> • 2 243 500,00 € nel 2016⁶

3) L'attuazione del progetto

Questa offerta turistica attira gruppi, adulti e scolari (durante la scuola e fuori dalla scuola). Questi gruppi possono raggiungere tra 150 e 300 persone.

Sfortunatamente, il gestore del treno privato ha rifiutato di darci un colloquio, considerando che le informazioni che potevano essere divulgate erano direttamente correlate alla loro esperienza, che non desiderava divulgare.

⁵ Adulti

⁶ CITEV comprende tre stabilimenti attivi (treno a vapore Cévennes - Vélorail des Cévennes e CITEV, società internazionale di treni a vapore espresso)

1) Breve descrizione del tessuto economico del Tirolo austriaco

Situato nell'Austria occidentale, il Tirolo è una dei dieci Land del Austria. Coprendo 12.640 km², il Tirolo aveva una popolazione di 753.397 abitanti nel 2018, così arriva in quinta posizione i termini di popolazione (tra i 9 altri Land). Il 9% degli austriaci ci risiedeva nel 2018. Si vede una dinamica in termini demografici, in quanto la popolazione è aumentata del 7,28% in dieci anni (tra il 2008 e il 2018). La densità di popolazione di questa regione montuosa delle Alpi austriache non supera i 60 abitanti per chilometro quadrato (ci sono 584 abitanti per chilometro quadrato a livello nazionale).

Sul fronte economico, con un PIL di 33,7 miliardi di euro nel 2016 il Tirolo che rappresenta il 9,1% del PIL nazionale di quell'anno (secondo i dati Eurostat pubblicati nel 2019). Nello stesso anno, il PIL per capita ha raggiunto i 40.100 euro.

A livello imprenditoriale, questa ricca regione aveva 51.472 aziende nel 2016 (Eurostat 2019). In particolare, queste aziende sono state suddivise per dimensioni e settore come presentato qui sotto :

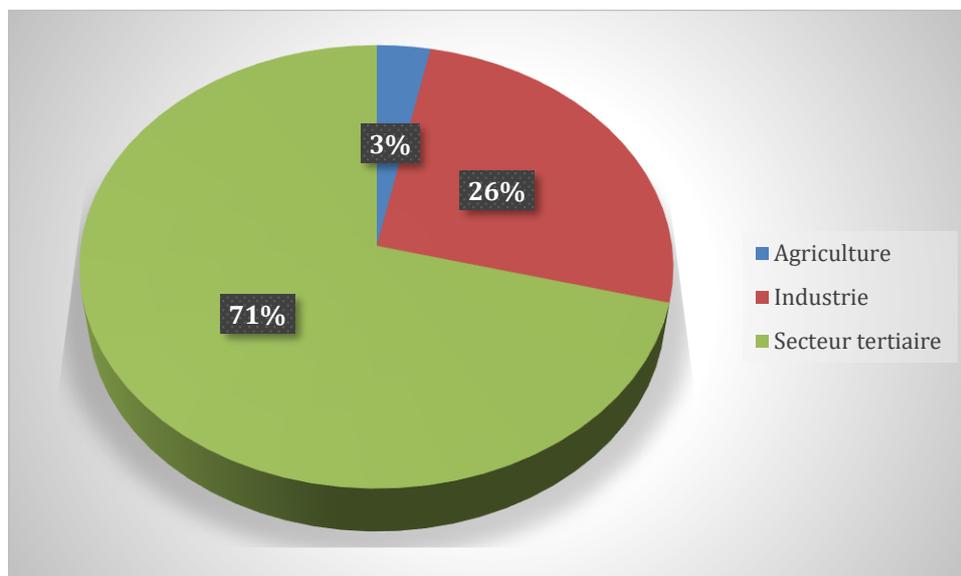


Figura 3. Distribuzione delle imprese tirolesi per dimensioni e settore nel 2018 (Adattato da Eurostat)

Come mostra il grafico precedente, il settore terziario mobilita quasi i tre quarti della forza lavoro del Tirolo. Secondo Eurostat, questa forza lavoro è quasi interamente occupata dal settore del turismo, o dai settori associati, poiché i settori dell'informazione/comunicazione, della finanza e delle assicurazioni sarebbero sottorappresentati a livello locale. Tuttavia, il Tirolo ha un settore manifatturiero molto forte (compresi prodotti farmaceutici e prodotti chimici, vetro, acciaio e metallo, ecc.), nonché utenze efficienti, e una rete di servizi intelligenti a vantaggio delle industrie.

Tuttavia, il turismo è la parte più importante dell'economia del Tirolo, con più di 49 milioni di presenze nel 2018. Tuttavia, c'è una prevalenza del turismo invernale, con il 56% dei pernottamenti in

inverno nel 2016/2017. Infatti, il Tirolo austriaco offre un ambiente alpino eccezionale e ha più di 500 monti di oltre 3.000 metri, e più di 600 ghiacciai. Il paesaggio è costituito principalmente da montagne, ma anche da pascoli alpini. Ci sono anche molte capanne di montagna tipiche. Ci sono molte attrazioni turistiche, e anche se c'è una prevalenza per le attività all'aperto ; il Tirolo offre anche ricche attività culturali:

- Città con un ricco patrimonio, come la città di Innsbruck: è la capitale del Tirolo, e portano la testimonianza della dinastia asburgica, ci sono molti musei;
- Terme che offrono trattamenti di olio di roccia (7 terme);
- Molteplici attività all'aperto;
 - ✓ 100 stazioni sciistiche e 3.400 chilometri di piste da sci con diversi livelli di difficoltà;
 - ✓ Circa 4.000 chilometri dedicati ai sentieri di fondo;
 - ✓ 5.600 chilometri di sentieri di mountain bike;
 - ✓ Più di 23.000 chilometri di escursioni;
 - ✓ 18 campi da golf ;
 - ✓ 100 centri di arrampicata e 100 percorsi di via ferrata;
 - ✓ 750 km di piste da toboggan;
 - ✓ Ecc.
- Punti di interesse naturale, come le cime alpine, o il lago di Achensee, il lago di montagna più alto d'Europa, ...;
- Una cultura regionale unica, e un folklore che è sempre vivo.



Riguardo la struttura ricettiva del Tirolo, sono stati individuati 3.560 hotel per la stagione 2017/2018, offrendo 185.994 posti letto, la maggior parte dei quali sono stati classificati 4-5 stelle (90.077 posti letto) :

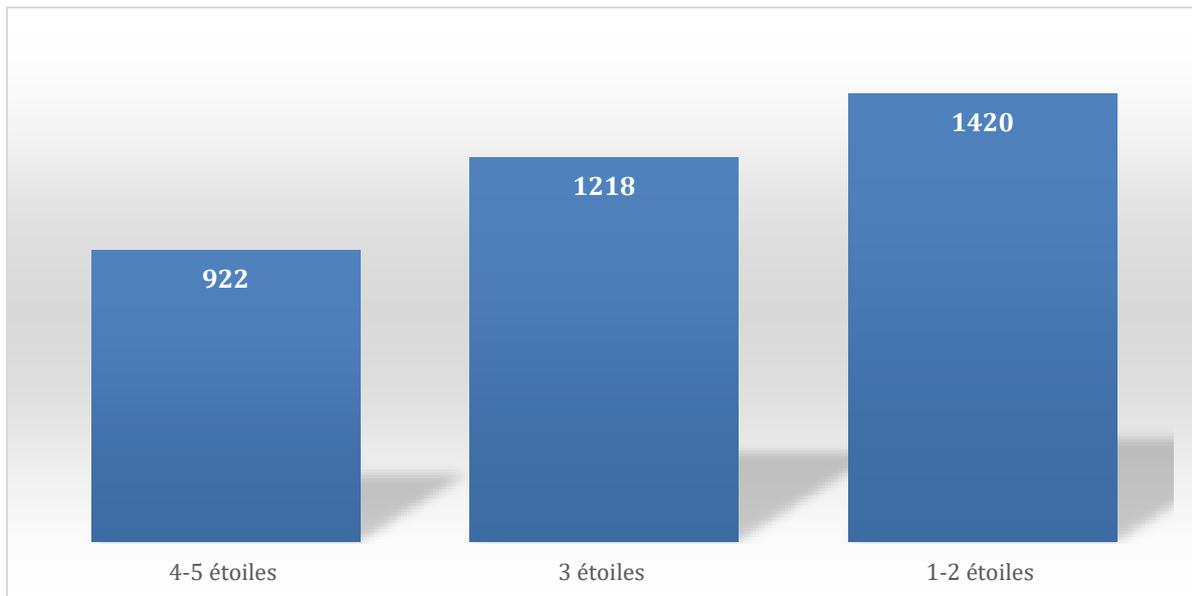
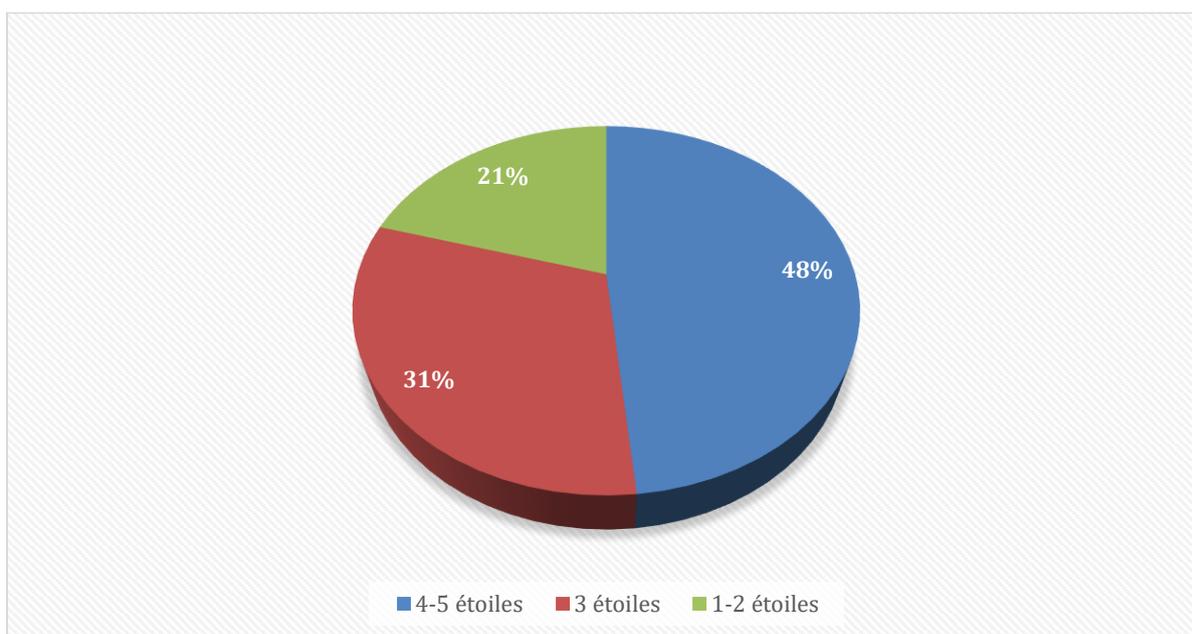


Figura 4. Numero di hotel per classifica in Tirolo nel 2017/18 (Istituto statistico austriaco)



come illustrato nella Figura 7. Ripartizione dei posti letto per categoria alberghiera in Tirolo nel 2017/18 (Istituto statistico austriaco)⁵

Oltre questi cosiddetti stabilimenti classici, ci sono altre strutture, tra cui ostelli, campeggi, residenze alberghiere, altre sistemazioni collettive e affitti, portando il numero totale di posti letto a 387.280, distribuiti come segue :

	<i>Numero di stabilimenti</i>	<i>%</i>	<i>Numero di posti letto</i>	<i>%</i>
Hotel	3 560	16%	185 994	48%
Residenza dell'hotel	1 955	9%	39 757	10%
Ostelli	53	0%	3 297	1%
Altre sistemazioni di gruppo	367	2%	6 162	2%
Case	16 060	73%	114 835	30%
Campeggio	107	0%	37 235	10%
Totale	22 102	100%	387 280	100%

Tabella 3. Offerta e capacità ricettiva in Tirolo nel 2017/18 (adattato da: Istituto austriaco di statistica)

Si osserva che l'offerta di noleggio ha un numero unitario significativo di circa 16.000 entità (questo è costituito da appartamenti e camere affittate in cottage), per quasi 115.000 posti letto. Le strutture alberghiere tradizionali offrono una capacità importante quando si confronta il loro peso in termini di numero, e il loro peso in termini di letti: gli alberghi rappresentano il 16% degli stabilimenti, per il 48% dei posti letto, suggerendo che il parco è costituito da grande strutture.

2) Una descrizione dell'offerta ferroviaria

Il più antico treno a vapore d'Europa, il treno Achensee è stato messo in servizio nel 1889. Percorre 6,76 chilometri e sale su una dislivello di 440 metri.

i. La genesi

La creazione del treno Achensee fu annunciata nel 1886 dal K.K. Consulo Theodor Friedrich Freiherr von Dreifuss de Grüneck. La sua intenzione era quella di creare un collegamento ferroviario tra Jenbach, e la punta meridionale del lago di Achensee, per mezzo di un treno rack. L'opera è stata inaugurata nel giugno 1989; le rotaie percorrevano 6,36 chilometri all'epoca.

Nel 1926, un'estensione non autorizzata fu legalizzata da una licenza ferroviaria, estendendo la ferrovia a 6,76 chilometri, la sua lunghezza attuale, fino al lago. Ancora oggi, la pista si ferma al capolinea Seespitz/Achensee, anche se una nuova stazione è stata costruita nel 1971 per soddisfare le esigenze del traffico del tempo.

Oltre il trasporto passeggeri, lo scopo principale della ferrovia era quello economico, concentrandosi sul trasporto di merci, e in particolare sul trasporto di legname dalle foreste intorno all'Achensee.

Anche se la ferrovia ha mantenuto il trasporto di merci e persone durante la seconda guerra mondiale, la sua attuale vocazione rimane il trasporto di passeggeri.

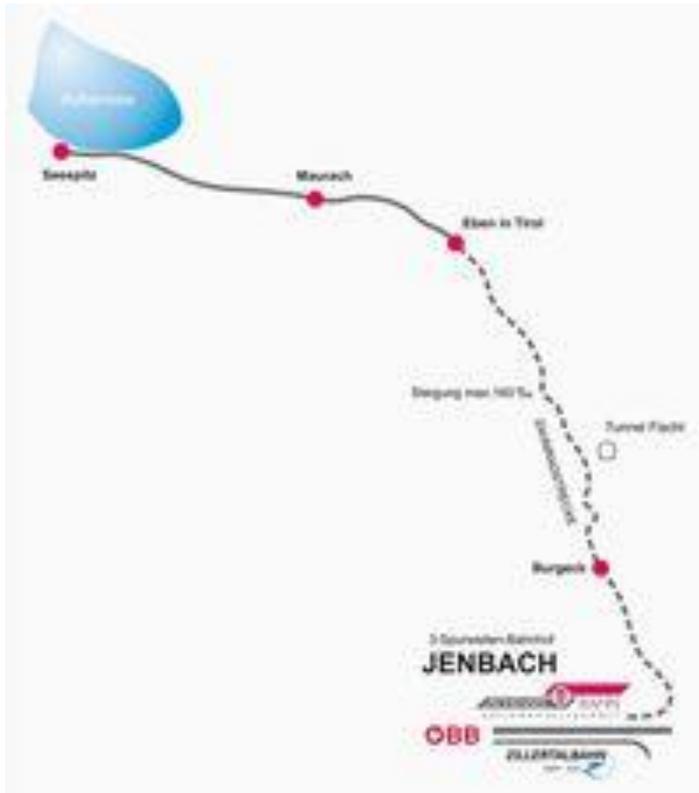
ii. La governance

Nel tempo breve, TIWAG (Società idroelettrico) è diventato l'azionista di maggioranza della società ferroviaria nel 1950. Nel 1979, la società vendette le sue azioni e la proprietà della ferrovia, a parità tra

i comuni di Achenkirch, Maurach ed Eben. Dal 1991, i comuni di Eben, Jenbach e Achenkirch sono i principali azionisti. Tuttavia, nel 2009, KommR Christian Kittl ha acquisito gran parte delle nuove azioni, ed è diventato presidente all'Assemblea Generale del 2010. Il capitale sociale della società ha raggiunto 410.991 euro. Da dicembre 2019, Martin Uhlig (che è stato intervistato nell'ambito dello presente studio) ha ricoperto la carica di amministratore delegato della Società Azionisti. Alla fine, le azioni sono attualmente del 55% di proprietà di azionisti privati e del 45% da azionisti pubblici.

A livello finanziario, le esigenze di manutenzione della linea hanno deciso un gruppo di appassionati di fondare l'associazione di sponsorizzazione di Achenseebahn, destinata a sostenere finanziariamente la conservazione del materiale rotabile ad alto valore storico. L'obiettivo è quello di preservare i veicoli che hanno più di 125 anni (costruiti nel 1888/89 Floridsdorfer-Maschinenfabrik), e che operano ininterrottamente dal periodo Wilhelminiano. Per questi passi, l'Achenseebahn non riceve finanziamenti ed è stato finanziato solo per la conservazione e la ricostruzione delle infrastrutture. All'inizio del 2020 è stato lanciato un appello sostanziale per raccogliere fondi - principalmente sollecitando le imprese - a finanziare i vari progetti di sviluppo (cfr. sotto). Dall'inizio della raccolta fondi, Achenseebahn ha raccolto 1.000 euro al giorno, che corrisponde a una nuova società partner ogni giorno.

iii. Il percorso



La Achensee Railway parte dalla stazione di Jenbach, una delle poche stazioni ferroviarie a tre corsie. Questo perché tre diverse aziende di trasporto, con tre diversi tipi di trazione, e tre diverse dimensioni, si intersecano:

- L'Achenseebahn con una diffusione metrica;
- Le Ferrovie Federali Austria con diffusione standard (1.435 centimetri);
- Il con estensione di 760 millimetri.

Dopo la partenza alla stazione di Jenbach al chilometro 1.4, il treno ha iniziato la sua salita più importante (160 gradi) alla fermata opzionale Burgeck. Questa vista offre un panorama impareggiabile della

Valle dell'Inn e delle montagne circostanti fino alle Alpi di Stubai e al massiccio di Wilder Kaiser. Dopo 30 minuti, al chilometro 3.62, raggiungiamo il punto più alto della linea ferroviaria sul Monte Eben, a 970 metri sul livello del mare. Dopo Eben, un pendio al 25% passa attraverso Maurach e Maurach Mitte, e conduce al capolinea di Seespitz, dove si trova l'atterraggio del lago.

iv. Come funziona

Il treno Achensee va dal 27 aprile al 27 ottobre. Le tariffe normali per il 2020 sono presentate di seguito:

	Adulti	Bambini
Indietro	31,00 €	15,50 €
Unidirezionale da Jenbach a Seespitz o viceversa	24,00 €	12,00 €
Discesa da Seespitz a Jenbach	19,00 €	9,50 €

*Nota: la tariffa famiglia si applica a 2 adulti e due bambini
Per cani e biciclette sono necessari ulteriori 6 euro.*

In termini di prezzi, ci sono alcune tariffe speciali:

- I bambini nati tra il 2005 e il 2013 ricevono uno sconto del 50% ;
- Tutte le persone di età pari o superiore a 60 anni ricevono uno sconto del 10% sul biglietto di ritorno ;
- Le donne ricevono uno sconto del 10% il lunedì, e gli uomini il venerdì ;
- Tariffe più basse sono offerte ai giovani tirolesi (bambini e studenti).

v. Target

L'Achensee è rivolto a una clientela di famiglia e sportiva attratta dal Tirolo, e il lago Achensee in particolare per l'offerta sportiva associata (vedi sopra). Anche i ciclisti rimangono una target principale. Inoltre, i gruppi costituiscono anche una clientela ricorrente e importante per il treno: ad esempio, il treno Achensee attira da 40 a 50 gruppi ogni anno.

3) L'attuazione del progetto

Nel caso di Achensee, si può dire che il progetto di treno e ferroviario non è nuovo, come dimostra l'età avanzata della locomotiva a vapore (100 anni). Pertanto, questa sezione sarà più destinata a descrivere i progetti futuri per questo treno , così come le puntate e le insidie associate al suo sviluppo.

Il nuovo direttore in loco prevede :

- Di ottenere la classificazione come patrimonio mondiale dell'UNESCO della linea ferroviaria d'Achensee e del suo treno a vapore ;
- Di aggiungere un'altra auto di prima classe per soddisfare la domanda di fascia alta ;
- Di installare un nuovo interruttore a rotaia ;
- Sviluppare "packaged offers": in particolare organizzando un'offerta gastronomica all'interno del treno, eventi in stabilimenti vicino a linee ferroviarie come concerti. Si osserva che le "packaged offers" esistono già in collaborazione con i treni svizzeri (linee di frontiera);
- Sviluppare offerte a tema (il treno di Babbo Natale, "viaggiare come 100 anni fa" - con servizio porta bagagli, groom in uniforme d'epoca, spumante, servizio completo, ecc.).

Nonostante un team dinamico e un buon rapporto con i professionisti del turismo locale e svizzero (swiss steam compagny), il treno a vapore si trova di fronte a molti critici tra la gente del posto, che si lamentano dei fumi dei camini.

1) Breve descrizione del tessuto economico galiziano

La Comunità Autonoma della Galizia, situata nel nord-ovest della penisola iberica, copre quattro province - La Corua, Lugo, Ourense e Pontevedra - per una superficie totale di 29.574 km, pari al 6% della superficie totale spagnola. La comunità si differenzia dagli altri territori spagnoli per la sua costa lineare (quasi 1.500 km). Inoltre, il territorio si distingue anche per il suo ambiente naturale unico, come i numerosi fiumi e il suo rilievo: ad esempio, il 76% della superficie del territorio è tra i 200 e i 1.000 metri sul livello del mare rispetto al 70% della media Nazionale; allo stesso modo, il 21% del territorio si trova a più di 1.000 metri sul livello del mare, rispetto al 18% della Spagna nel suo complesso. Queste specificità geografiche non saranno prive di conseguenze in termini di mobilità, per gli individui, anche se il miglioramento delle infrastrutture terrestri negli ultimi decenni ha contribuito allo sviluppo territoriale.⁷

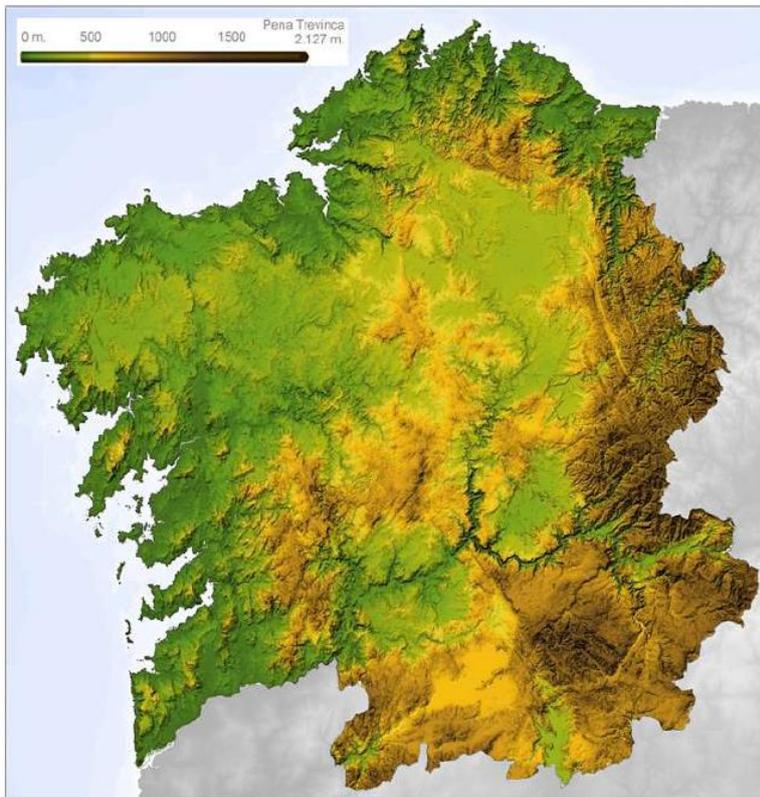


Figura 6. Rilievo (Fonte: Ibidem)

Come continuazione di queste lezioni, la ricchezza del suo patrimonio ambientale è illustrata dalla densità di queste aree protette. Per informazione, l'area coperta dalla protezione Natura 2000 rappresenta il 15% della superficie totale nel 2012.

Oltre agli insegnamenti precedenti, la Galizia si distingue per la ricchezza del suo

patrimonio naturale, composto in particolare da molte aree naturali protette, sia al interno che sulla sua costa lineare, come illustrato dalle mappe sotto :

⁷ Xunta de Galizia, Anexo 6 del PO FEDER Galizia 2014-2020, Diagnostico de situacion socioecon-mica y territorial de Galicia, 207 pagine, luglio 2014

Espacios Naturales del Interior de Galicia

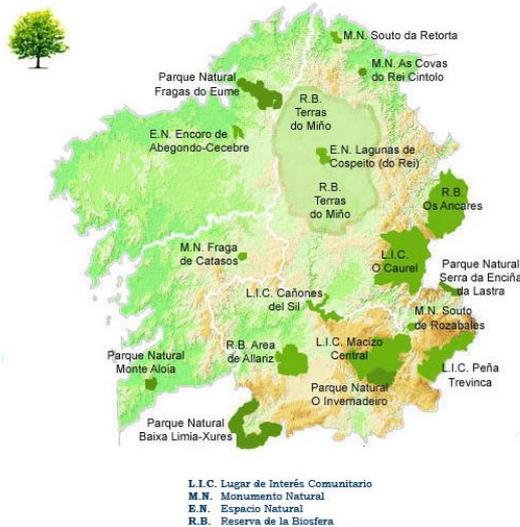


Figura 7. Spazi naturali all'interno della Galizia⁸

Espacios Naturales de la costa de Galicia

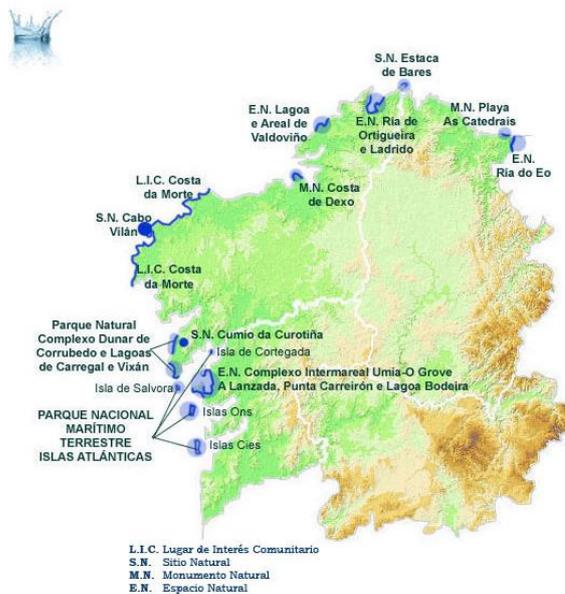


Figura 8. Spazi naturali sulla costa galiziana⁹

A questa ricchezza ambientale si aggiunge la ricchezza del suo patrimonio culturale e storico: dolmen, torri, chiese, castelli, ... e la famosa città di Santiago de Compostela, classificata come Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, così come il suo percorso classificato come la prima rotta culturale d'Europa; il territorio è anche ricco dal punto di vista gastronomico - vini classificati tra i migliori vini in Spagna - e il suo artigianato.

⁸ fonte: <http://turismodegalicia.org/info-turismo/termalismo-en-galicia/>

⁹ fonte: <http://turismodegalicia.org/info-turismo/termalismo-en-galicia/>

In termini demografici, al 1 gennaio 2018, il territorio ha 2.701.743 abitanti con una densità di 91 abitanti per chilometro quadrato (cioè -3% tra il 2010 e il 2018).¹⁰

La ripartizione delle imprese per settore di attività evidenzia un tessuto economico dominato dalle attività terziarie in cui si trovano attività di servizi (39% delle imprese nel 2018) e le imprese del commercio, dei trasporti ed alberghieri (39%). Nel 2018, 200.801 aziende erano registrate sul territorio, il 79% delle quali proviene dal settore terziario.¹¹

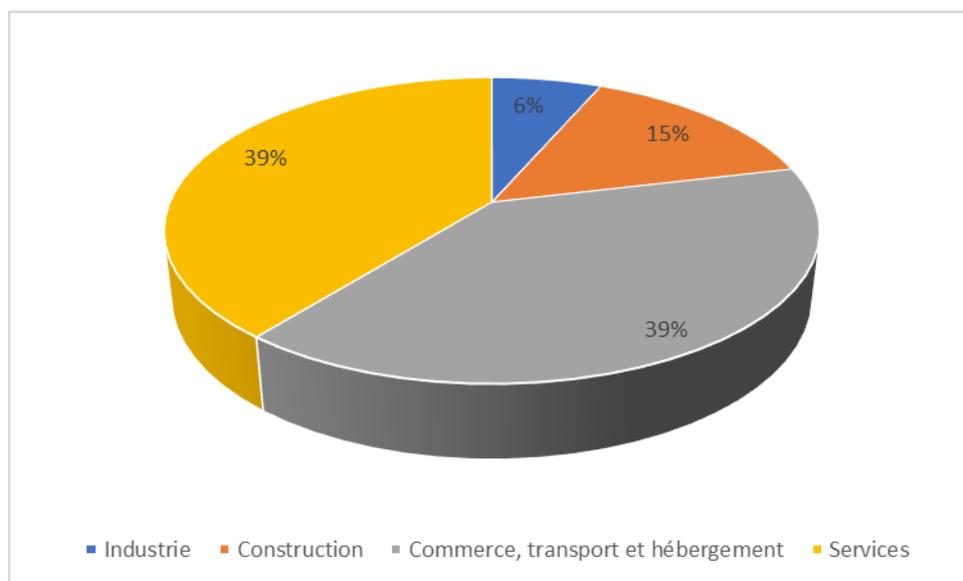


Figura 9 Ripartizione delle società in Galizia nel 2018 per linee di business

Il dinamismo del turismo territoriale si sta rafforzando - la destinazione è tra le zone più dinamiche in termini di turismo in Europa - con ¹² **3,5 milioni di visitatori registrati, durante i primi 8 mesi di traffico turistico, nel 2019** (cioè il 5% rispetto allo stesso periodo 2018) e quasi **7,8 milioni di presenze**. I ricavi generati dal settore alberghiero sono cresciuti dell'8,3% nel periodo gennaio-settembre 2019, pari a oltre 253 milioni di euro generati.

Secondo il cluster turistico in Galizia, il settore del turismo è uno dei pilastri dell'economia locale, con attività generate che rappresentano l'11% del PIL locale e l'11,5% dei posti di lavoro.¹³

In totale, nel 2018, 8,5 milioni di pernottamenti sono stati registrati in Galizia secondo l'Instituto Nacional de Estadística.

¹⁰

https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990

¹¹ <https://www.ine.es/>

¹² <http://clusterturismogalicia.com/tag/ine/>

¹³ Ibidem

Mentre il percorso di Santiago de Compostela è un vero e proprio prodotto turistico, il turismo del vino e la gastronomia sono altre vie di sviluppo del turismo, sostenute dalle autorità locali. **Così, il pellegrinaggio di Santiago de Compostela ha attirato più di 300.000 visitatori nel 2017.**

Per quanto riguarda gli esercizi alberghieri, le strutture alberghiere tradizionali offrono il 40% dei letti turistici del mercato, seguiti dalle offerte dal settore degli affitti. In totale, nel 2018, c'erano più di 75.000 posti letto in Galizia.¹⁴

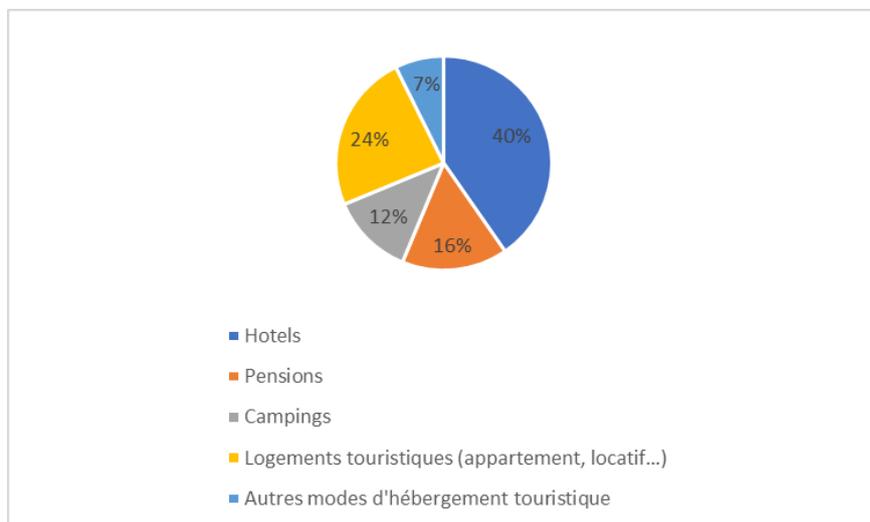


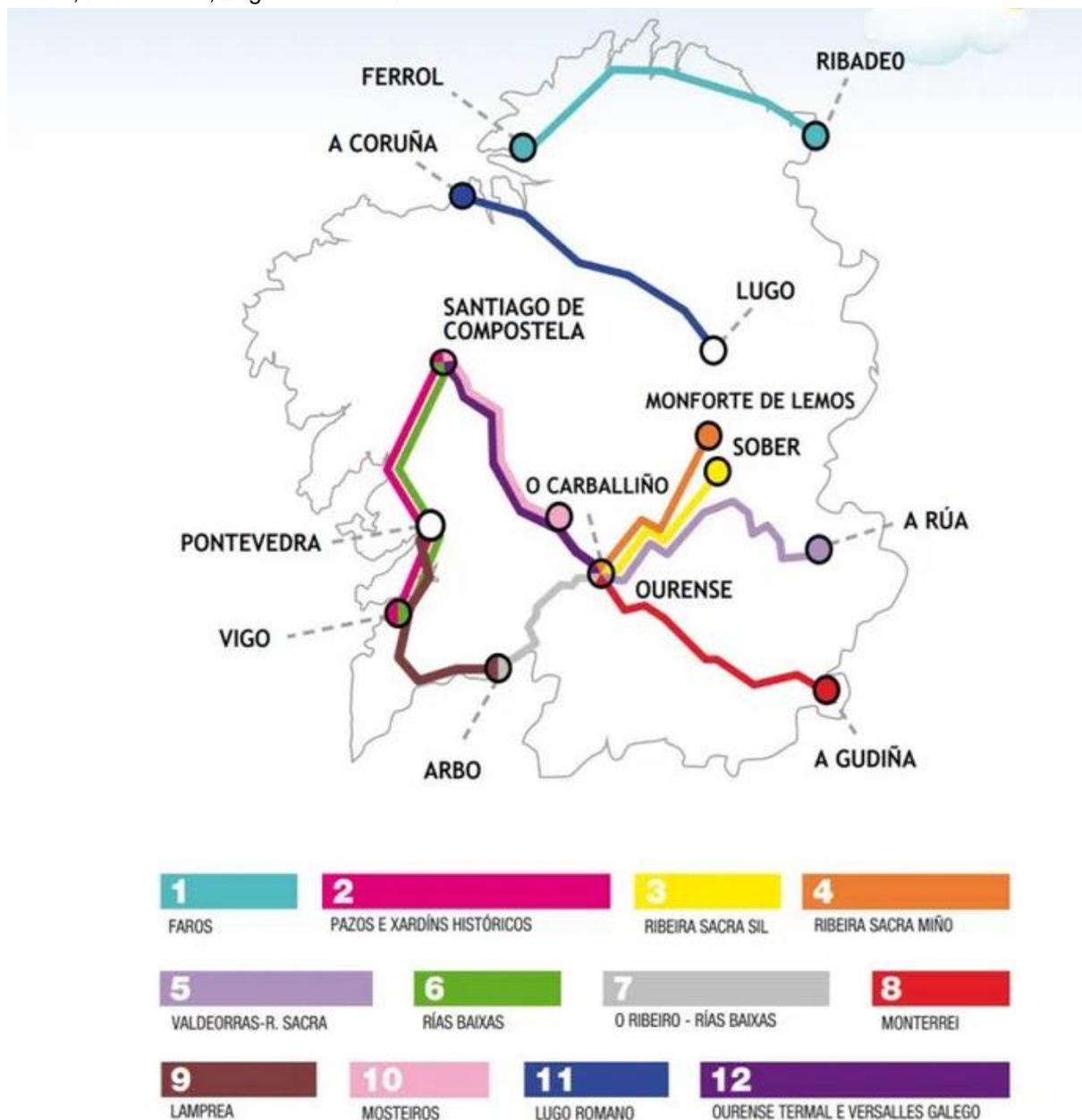
Figura 10. Distribuzione dei posti letto nel 2018 per tipo di alloggio in Galizia

¹⁴ <http://www.ige.eu/>

4) Una descrizione dell'offerta ferroviaria

Una rete di treni turistici è stata istituita da RENFE – come Trenitalia un'istituzione pubblica incaricata del trasporto ferroviario e del suo sviluppo- e dalla Comunità territoriale Xunta de Galicia.

In particolare, **nel 2019 sono stati proposti 12 percorsi ferroviari** evidenziando alcuni dei beni del patrimonio locale - ambiente naturale, viticoltura, visite ai monasteri e altri monumenti religiosi, la via di Santiago de Compostela ... mentre imparano la storia della ferrovia galiziana - intorno alle 4 province di Corua, Pontevedra, Lugo e Ourense.



Questi attraversamenti sono possibili solo durante il periodo estivo da giugno a ottobre e molto precisamente, nei fine settimana.

Prodotti	<ul style="list-style-type: none"> Un percorso ferroviario su 12 vie - per un totale di 16.000 km e 57 uscite - che attraversano le quattro province:
-----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La strada dei fari ✓ La strada Pazos e i giardini storici ✓ Ribeira Sacra Percorso Del Vino (Fiume Sil) ✓ Itinerario del vino Sacra di Ribeira (fiume Mio) ✓ Il percorso del vino Ribeira Sacra e Valdeorras ✓ La via del vino Rias baixas ✓ La via del vino Ribeiro (Rias baixas) ✓ La strada per Lamprea ✓ La strada per i monasteri ✓ La strada dei sentieri di Santiago de Compostela ✓ Il percorso termale di ourense e la Versailles galiziana <ul style="list-style-type: none"> • Una guida turistica • Il prodotto è completato da viaggi in autobus per le visite • Ingressi per le visite • Degustazioni
Prezzo¹⁵	<ul style="list-style-type: none"> • 45 € per adulti • 20 € per bambini (dai 3 ai 13 anni) • Sconto del 15% per gruppi (almeno 10 adulti)
Distribuzione	<ul style="list-style-type: none"> • Nelle stazioni della rete RENFE • Sul sito web di RENFE www.renfe.es. • Nelle agenzie di viaggio in collaborazione con RENFE
Comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> • Uffici Turistici Territorio • Comunità territoriale
Flussi aziendali	<ul style="list-style-type: none"> • 2.300 viaggiatori provenienti da 19 nazionalità nel 2018 • Tasso di occupazione: 93% • Fatturato: € 114.000

Focus sui 12 treni¹⁶

La strada dei Fari	<ul style="list-style-type: none"> • Un percorso "ideale" per scoprire le coste • La via più settentrionale della Galizia che raggiunge il punto più settentrionale della penisola iberica • Visita le torri di guardia, le coste e i...
La Pazos Road (resta) e giardini storici	<ul style="list-style-type: none"> • Un itinerario che vi permetterà di visitare imponenti giardini pieni di storia, castelli e altri monumenti del patrimonio...
Ribeira Sacra Percorso Del Vino (Fiume Sil)	<ul style="list-style-type: none"> • Visita le cantine riconosciute a livello nazionale • Alla scoperta del paesaggio in catamarano sul fiume • Visita al monastero e degustazione della "queimada" ...
Itinerario del vino Sacra di Ribeira (fiume Mio)	<ul style="list-style-type: none"> • Visita il convento e l'eco-museo (con la scoperta dell'etnografia, della storia e dell'ambiente locale) • Alla scoperta della "fine del mondo" in catamarano sul fiume Mio...
Il percorso del vino Ribeira Sacra e Valdeorras	<ul style="list-style-type: none"> • Visita alle cantine (degustazione di vini) • Attraversare il fiume Sil • Visita ai monasteri
La via del vino Rias baixas	<ul style="list-style-type: none"> • Visita cantine • Attraversare il fiume

¹⁵ Los trenes coneticonto, 60 pagine

¹⁶ <https://metropolitano.gal/planes/trenes-turisticos-galicia-rutas-precios-fechas-2019/>

<i>La via del vino Ribeiro (Rias baixas)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Visita alle cantine • Visite alle cantine • Visita siti archeologici
<i>La strada per Lamprea</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Visita ai monumenti del patrimonio culturale (castello, fortezza cattedrale...) • Degustazione di prodotti locali (vino, miele,...)
<i>La strada per i monasteri</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Visita i Versailles galiziani e i suoi monumenti barocchi (monasteri)
<i>La strada dei sentieri di Santiago de Compostela</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Itinerario intorno ai sentieri di Santiago de Compostela
<i>Il percorso termale di ourense e la Versailles galiziana</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Visita dei giardini • Visita le terme

5) L'attuazione del progetto

Questo progetto è stato avviato nel 2013 con l'attuazione di azioni pilota, cioè azioni concrete ma sperimentali, con l'obiettivo di giudicare il successo di un progetto più globale. In particolare, l'autorità locale e precisamente, la sua divisione turistica hanno voluto avviare un progetto di sviluppo turistico, valorizzando la ricchezza del patrimonio locale. Una piccola offerta turistica è stata quindi offerta nel 2013 solo durante il periodo estivo, costituita da due itinerari turistici situati su due siti già riconosciuti per la loro attrattività turistica: la via di Santiago de Compostela e la strada dei Fari.

L'obiettivo dell'approccio è chiaro: questo progetto di treno turistico, portato da un ente pubblico, mira a promuovere tutta la diversità del patrimonio territoriale, la sua identità, e in un certo senso, per creare un marchio attraverso questi treni turistici. La ricerca della redditività, o anche del profitto, non è uno degli obiettivi previsti. A questo proposito, l'unico obiettivo perseguito è quello di coprire i costi operativi; pertanto, le sovvenzioni ottenute sono un finanziamento aggiuntivo indispensabile.

Per costruire questo progetto, il governo locale si è affidato all'attuale rete ferroviaria e ai treni già utilizzati durante tutto l'anno per il trasporto dei passeggeri. Successivamente, prima dell'inizio di ogni "campagna", i treni del RENFE - equivalente della SNCF in Spagna - vengono recuperati e rimasterizzati a beneficio del progetto di offerta turistica.

Al termine dell'attuazione della prima azione pilota, il successo è tale che i capofila dei progetti desiderano rinnovare l'esperienza, l'anno successivo, ampliando l'offerta. In pratica, il tasso di occupazione dei treni era stato stimato al 50%; ha raggiunto il 75%. Così, da 2 rotte turistiche, l'offerta è aumentata a 12 nel 2019. Nel corso degli anni, prodotti specifici hanno completato l'offerta, come la creazione di itinerari di turismo del vino, per ogni nome di vino.

Nel 2020, l'offerta ferroviaria si espanderà ulteriormente con la creazione di un nuovo prodotto dedicato ad un altro prodotto di punta della gastronomia locale, il formaggio. Questa nuova offerta sarà anche più completa combinando prodotti intorno alla scoperta della cultura e della storia locale (raccontando fatti storici per esempio).

Tra i partner associati all'iniziativa, il governo locale - Xunta de Galicia e la sua divisione turistica - si basa su:

- Tutti i piccoli enti locali - come i municipi - ma anche e soprattutto l'Istituto di Sviluppo Economico della Provincia di Ourense;
- La società che gestisce la rete ferroviaria in Spagna, RENFE;
- Una rete di guide interpreti;

- Una rete di aziende locali che partecipa alla completezza del prodotto: ristoratori, trasporto fluviale, piccoli produttori locali...

Nel proseguimento di queste lezioni, il fondatore di questo progetto ha segnalato diverse difficoltà, ancora responsabile della sua gestione, le difficoltà presentate da quest'ultimo come errori da evitare. Infatti, mette in guardia contro due possibili insidie, che è stato in grado di soddisfare di fronte alle aspettative degli utenti:

- Prima, ci sarebbe in rischio nel fatto di proporre un offerta all inclusive, ad esempio, l'alloggio e la ristorazione in loco, di fronte ai visitatori, che chiedono più libertà. L'obiettivo qui ricercato dalla comunità era quello di catturare i flussi e conservarli nel territorio (vale a dire presenze alberghiere), al fine di aumentare i benefici per il territorio. Ricordate che il progetto portato dalla comunità è destinato ad essere globale con una rete di percorsi che percorrono tutto il territorio, soprattutto all'interno, al fine di facilitare la diffusione dei flussi turistici, in luoghi meno attraenti, ma altrettanto ricchi di patrimonio;
- Inoltre, uno degli "errori" fatti dall'ammissione dal capofila del progetto è stato il mancato controllo dei prezzi dei fornitori privati nell'offerta all inclusive. In particolare, l'alloggio potrebbe essere associato all'offerta di treni turistici attraverso un alberghiere professionista, attivo nel progetto. Tuttavia, i prezzi offerti da questo professionista, anche se parte di un'offerta all inclusive, sono stati talvolta superiori a quelli offerti sul mercato delle sistemazioni turistiche classiche, che hanno causato il malcontento di alcuni clienti;
- Questi primi due errori hanno portato il gestore di questo progetto ad abbandonare l'aggiunta di servizi di alloggio e ristorazione nell'offerta di treni turistici;
- Un altro possibile punto di miglioramento, anche se non è una difficoltà di per sé, i tassi di occupazione, e più in generale, il successo dell'operazione varia da un treno all'altro : la ragione principale data, la pratica dello stesso prezzo per itinerari con notorietà molto diversa.

Attualmente, precisamente, è noto che la maggior parte degli utenti di questi treni turistici (70%) eseguito dagli spagnoli (22% dei visitatori), seguiti dagli stranieri. Inoltre, una grande maggioranza degli utenti (60%) hanno più di 50 anni. Questo project manager è particolarmente sensibile al profilo dell'utente che diventerà l'"ambasciatore" del patrimonio locale di domani.

Tra i principali fattori di successo individuati, questo manager sottolinea il lato umano dell'esperienza, reso possibile attraverso il contatto con la guida interprete, che sarà in grado di valorizzare al meglio il patrimonio locale.

Infine, se il modello di organizzazione tra i partner sembra essere in atto, questo interlocutore sottolinea la necessità di sensibilizzare e coinvolgere i fornitori privati, che sarebbero mobilitati al servizio del processo (rispetto per la tempistica, ...). Essi sono stati dotati di una retro-pianificazione o cronogramma, e un ufficiale della comunità ha condotto rilanci settimanali per garantire che questi vincoli sono stati soddisfatti. Inoltre, è stato fornito uno strumento di segnalazione e deve essere trasmesso quotidianamente per tracciare eventuali difficoltà incontrate nel contesto dell'itinerario turistico.

A seguito di queste lezioni, la ricchezza del suo patrimonio naturale: nel 2017, la regione del Portogallo settentrionale, in cui si trova la città di Porto e la sua valle, si distingue per la densità di queste aree protette: quasi 252.000 ettari aree protette, di cui la sola Valle del Douro rappresenta 40.000 ettari.¹⁹

In termini demografici, la regione settentrionale aveva al 31 dicembre 2018, 3.572.583 abitanti per una densità di 167,8 abitanti per chilometro quadrato. Pertanto, tra il 2013 e il 2018, la crescita della popolazione rallenta (-2%). Il dinamismo turistico della destinazione è innegabile (in crescita del 7% rispetto al 2017), con ²⁰**ancora più di 5 milioni di visitatori accolti nel 2018** (più di un quarto dei flussi turistici registrati per il paese) e quasi **14 milioni di presenze**. È la destinazione turistica più dinamica del paese, in una delle regioni più povere del Portogallo. Secondo gli ultimi dati disponibili, il livello di ricchezza pro capite, misurato dall'indicatore del PIL pro capite, è stimato intorno ai 15.000 euro nel 2016. Tuttavia, la regione è molto dinamica in termini di esportazioni (che forniscono il 39% delle esportazioni nazionali nel 2011), contribuendo in modo significativo alla bilancia commerciale del paese. È vero che questa regione è distinta, economicamente, dal peso significativo della sua industria rimane predominante. ²¹**In particolare, nel 2012 nel territorio erano 347.939 imprese**, suddivise in settori di attività principali, come segue:

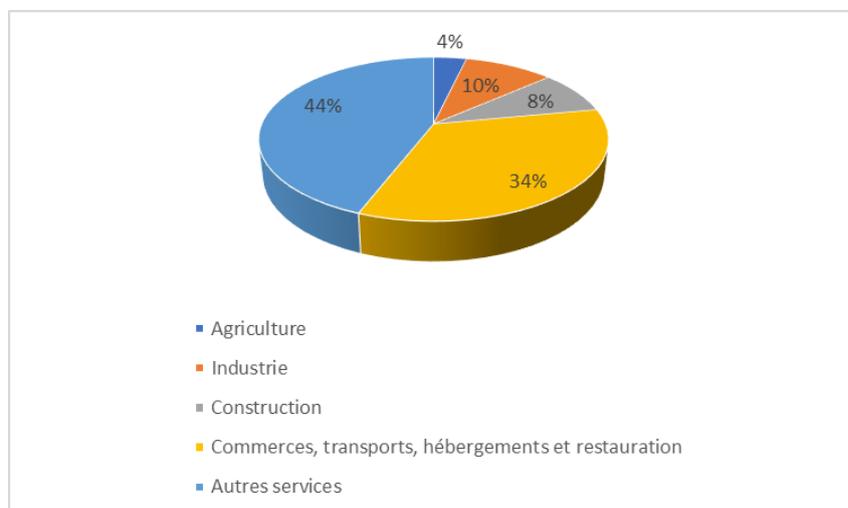


Figura 12 Ripartizione delle imprese nella regione settentrionale del Portogallo nel 2012 per linee di business

Se il settore industriale rappresenta 1 azienda su 10, in questo territorio, ricorderemo anche il ruolo svolto nel modello economico locale dalle attività terziarie.

Il Portogallo, più in generale, sta diventando sempre più una delle principali destinazioni turistiche su scala globale: nel 2018, le entrate finanziarie prodotte dal turismo hanno contribuito all'8% del PIL. Una delle specificità del turismo in Portogallo è senza dubbio il peso del cosiddetto turismo di affinità, con soggiorni con la famiglia o gli amici come la loro ragione principale (come mostrato nel grafico qui sotto):²²

¹⁹

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0009053&contexto=bd&seITab=tab2

²⁰ Instituto nacional de estatística, estatísticas demogr-ficas 2018, edizione 2019, 179 pagine

²¹ <https://www.cedr-n.pt/regiao-norte/apresentacao>

²² TravelBI di Turismo de Portugal, Turismo em Portugal 2018, 22 pagine

Figura 3.3.3 - Repartição das viagens por motivos, segundo as regiões NUTS II de destino, 2018

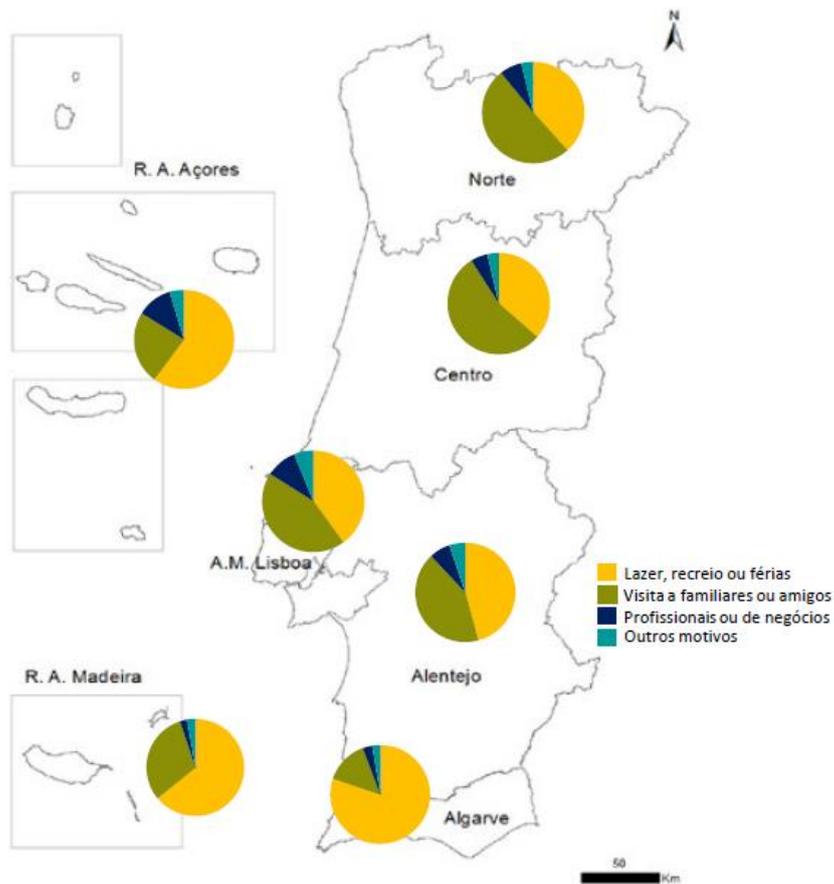


Figura 13. Suddivisione dei soggiorni in base al modello e alla regione nel 2018²³

Per dimostrarlo, più della metà dei soggiorni nel 2018 nella regione settentrionale proveniva da turismo di affinità.

²³ Instituto Nacional de Estatística, Estatísticas do Turismo 2018, ediao 2019, 125 pagine
32

Inoltre, all'interno di questa forte dinamica turistica, i prodotti d'appello come la Valle del Douro e il suo fiume sono punti di forza molto captive dei flussi: ad esempio, uno studio condotto dall'Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo, in collaborazione con l'Aeroporto Internazionale Sa Carneiro di Porto, tra 1.147 turisti, rivela la notorietà di questi siti, dal momento che il 17% degli intervistati cita spontaneamente il fiume Douro, e il 9% della Valle, come elementi di attrattiva che li hanno abbagliati. Il Patrimonio Mondiale dell'Umanità rappresenta il prodotto più attrattivo della



destinazione, anche se la valle viene visitata principalmente in barca piuttosto che in treno.²⁴

In totale, le entrate del turismo nella regione sono stimati a 483 milioni di euro nel 2018, entrate che sono in costante crescita negli ultimi anni.²⁵

Per quanto riguarda gli esercizi alberghieri, ci sono 1.438 strutture turistiche nella regione, un quarto dei quali sono nel settore alberghiero tradizionale. Questa offerta alberghiera globale consente di immettere sul

mercato più di 30.000 posti letto turistici (il 69% dei quali viene portato solo dall'attività alberghiera).

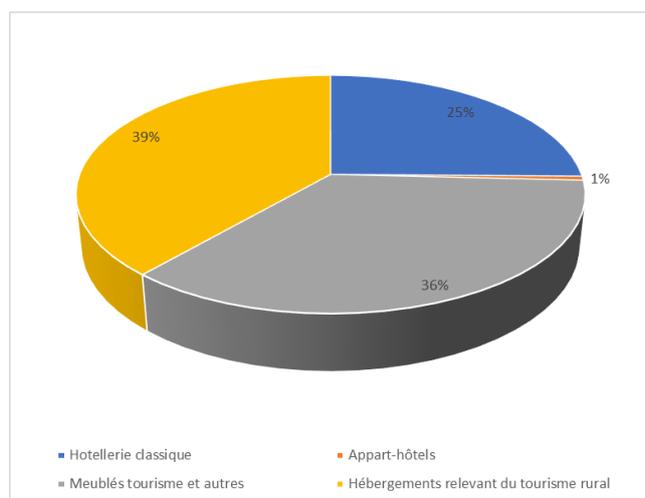


Figura 14. Ripartizione del numero di strutture turistiche al 31 luglio 2018 per tipo di alloggio per la regione settentrionale del Portogallo

Nel 2005, la Valle del Douro ha offerto 36 alberghi, o 2.317 posti letto turistici, che rappresentano circa il 7% della capacità di alloggi turistici regionali.

²⁴ <https://expresso.pt/economia/2019-09-27-Lider-do-Turismo-do-Porto-e-Norte-contra-descentralizacao-do-sector-Receio-que-se-va-ligar-o-complicador>

²⁵ <https://www.dn.pt/dinheiro/turismo-porto-e-norte-com-o-maior-crescimento-a-nivel-nacional-10579084.html>

2) Una descrizione dell'offerta ferroviaria

Il treno storico che attraversa la Valle del Douro è uno dei prodotti turistici che contribuiscono all'attuazione di un piano di sviluppo turistico completo per la Valle, la cui ambizione dichiarata è quella di costruire la Valle del Douro come destinazione l'eccellenza del turismo. Questo treno storico stagionale gestito da Comboios de Portugal (l'equivalente della SNCF in Francia), offre un ambiente unico per visitare la valle classificata, proprio nel cuore del turismo del vino.²⁶



Questa locomotiva a vapore costruita nel 1925 - 5 vagoni di legno e 250 posti a sedere - offre un viaggio indietro nel tempo, salendo la valle. Va notato che prima del 2013, la locomotiva utilizzava diesel; da allora, il manager ha voluto utilizzare il vapore, "una soluzione più efficiente dal punto di vista operativo ed efficiente dal punto di vista energetico".²⁷

A bordo del treno, viene offerta un'animazione con un gruppo di musicisti, che canta canzoni tradizionali della regione, mentre un bicchiere di porto viene offerto ai passeggeri. All'interno di una stazione, i passeggeri saranno in grado di osservare alcuni "azulejos" allo stesso tempo come la splendida vista della valle e delle sue banche elaborate. All'interno della terza e ultima stazione (Estaaoo da Régua - Estaaoo do Pinhao - Estaaoo do Tua), viene offerta una dimostrazione intorno ai prodotti regionali.²⁸

La figura seguente mostra il percorso di 36 chilometri percorso nel cuore della valle, su una rete ferroviaria risalente al 1887, che attraverserà 26 gallerie e 30 ponti:

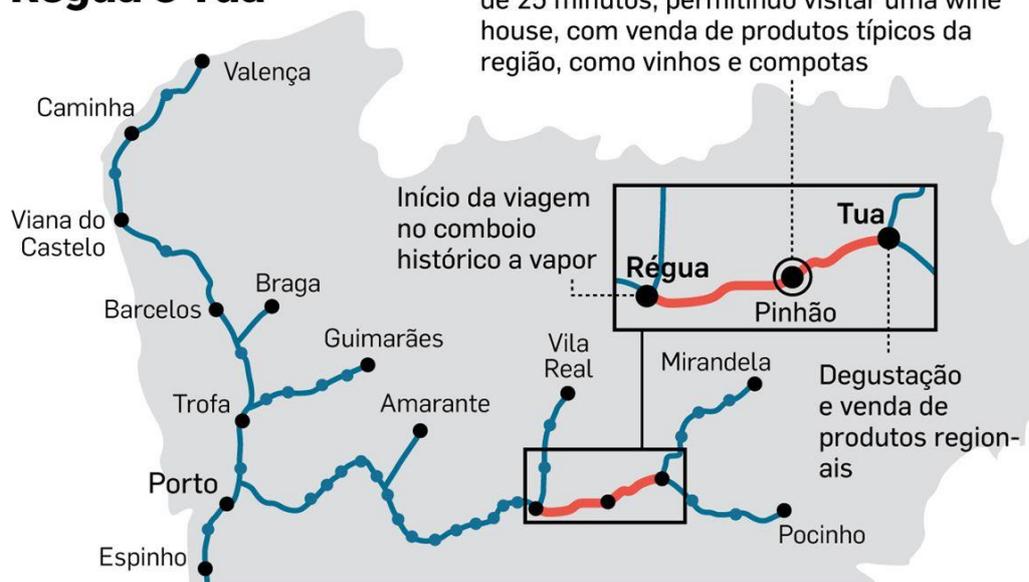
²⁶ Comissao de coorddena'ao e desenvolvimento regional do norte, Plano de desenvolvimento turstico do vale do douro, 2007-2013, 51 pagine

²⁷ <https://www.dn.pt/sociedade/comboio-historico-uma-viagem-a-todo-o-vapor-no-coracao-do-douro-8531302.html>

²⁸ <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/Roteiros/blog-ch>

Ligação entre Régua e Tua

À ida (Régua-Tua) paragem de cerca de dez minutos no Pinhão. No regresso paragem de 25 minutos, permitindo visitar uma wine house, com venda de produtos típicos da região, como vinhos e compotas



Questi attraversamenti sono offerti solo durante il periodo estivo da giugno a ottobre, soprattutto nei fine settimana.

Prodotti²⁹	<ul style="list-style-type: none"> ● Un percorso di scoperta della valle di quasi 3 ore ● Canzoni tradizionali a bordo ● Degustazione Porto vino ● Degustazione di prodotti regionali
Prezzo	<ul style="list-style-type: none"> ● 42,50 euro per adulti ● 19 euro per i bambini (dai 4 ai 12 anni) ● Sono proposti vari packs che includono non solo il viaggio a bordo di un treno storico lungo la Valle del Douro ma anche il trasporto (AR), 7 giorni prima e dopo la data prevista del viaggio sul Douro, all'interno della rete ferroviaria nazionale, con: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pack Norte; ✓ Pack Centro; ✓ Pack Alentejo; ✓ Pack di Algarve;
Distribuzione	<ul style="list-style-type: none"> ● Nelle stazioni della rete Comboios in Portogallo ● Sul sito di Comboios de Portugal
Comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> ● Sito Web Comboios de Portugal ● Facebook de Comboios de Portugal
Flussi aziendali	<ul style="list-style-type: none"> ● 6.190 passeggeri nel 2018 (rispetto ai 10.100 passeggeri del 2017) ● 234.100 euro di fatturato nel 2018 (rispetto ai 375.700 dollari del 2017) ● Numero medio di passeggeri: 218 per treno nel 2016

Inoltre, sono previsti sconti per l'alloggio turistico, nella rete partner, dall'acquisizione di un biglietto per il treno storico.

²⁹ <https://www.cp.pt/institucional/pt/comunicacao/notas-imprensa/comboio-historico-volta>

Tuttavia, lo storico treno attira la maggior parte della clientela turistica portoghese (che rappresenta l'82% dei flussi totali). Il successo sta crescendo secondo il capo del dipartimento di comunicazione di Comboios de Portugal, per questo treno, che rappresenta il prodotto turistico ferroviario più popolare. Ad esempio, nel 2017 sono stati proposti 50 viaggi (rispetto ai 18 del 2014), con tassi di riempimento crescenti.³⁰

Infine, vengono offerti prodotti turistici sostitutivi, non più dalla rete di ritorno comboios del Portogallo, con la possibilità di viaggiare attraverso la valle, in treno verso la strada e in barca per il ritorno (contro un viaggio di ritorno in treno).

3) L'attuazione del progetto

La riflessione sul funzionamento commerciale dello storico treno do Douro, dalla rete dos Comboios del Portogallo, è iniziata nel 1990, ed è stato acquistato, alla fine dello stesso decennio, per diventare operativo.³¹

Nel 2013, la vecchia locomotiva a vapore è stata recuperata per soddisfare le esigenze ambientali; invece, una locomotiva diesel prodotta nel 1967 è stata messa in atto. Quattro anni dopo, la locomotiva a vapore "mitica" tornò con una caldaia, riprodotta identica all'originale, ma basata sul vapore e non sul carbone.

Il gestore del treno storico del Douro, non ha risposto alle nostre sollecitazioni che miravano a completare lo studio di questa linea.

³⁰ <https://www.dn.pt/sociedade/comboio-historico-uma-viagem-a-todo-o-vapor-no-coracao-do-douro-8531302.html>

³¹ Ibid

II. Un richiamo alle linee ferroviarie e alle buone pratiche presenti nei territori della zona di cooperazione

Le seguenti tabelle includono la presentazione delle linee ferroviarie evidenziate nell'ambito del progetto TRENO alla fine del Componente T1. Per la cronaca, le righe presentate sono:

Linea Principe - Granarolo (Liguria);

Linea Genova - Casella (Liguria);

Trenino verde (Sardegna);

Linea Cecina - Salina (Toscana);

Linea Grosseto - Siena (Toscana);

Linea Lucca-Aulla (Toscana);

Linee Bastia - Corte - Corte - Ajaccio e Calvi-Ponte Leccia-Casamozza (Corsica);

Linee Cuneo-Ventimiglia e Nizza-Breil (Région Sud)

Tutte queste linee sono state considerate buone pratiche a livello italiano e francese.

Per la cronaca, i criteri per l'identificazione e la selezione delle migliori pratiche e dei seguenti casi di riferimento sono stati evidenziati in T1:

Criticità	Criterio di Selezione della buona pratica	Stakeholder locale/i da coinvolgere	Valore aggiunto del Partenariato Transfrontaliero
a) Fragilità Infra e strutturali connesse alla storicità delle Linee e alla complessità dei territori attraversati	Buone Pratiche di gestione strutturale di percorsi storici anche attraverso modalità innovative di organizzazione degli interventi di manutenzione, riparazione, ecc..	Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture Soggetti gestori delle Linee Università e centri di ricerca (parte tecnica)	Favorire il confronto fra i vari soggetti pubblici coinvolti per sperimentare soluzioni condivise Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare percorsi di innovazione con le Università e i centri di ricerca
b) Limitata valorizzazione della dimensione storico-culturale della ferrovia storica	Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come patrimonio storico-culturale di un determinato territorio	Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture Soggetti gestori delle Linee Università e centri di ricerca (parte umanistica)	Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per sperimentare soluzioni condivise Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare percorsi di innovazione con le Università e i

Criticità	Criterio di Selezione della buona pratica	Stakeholder locale/i da coinvolgere	Valore aggiunto del Partenariato Transfrontaliero
		<p>Associazioni e gruppi di volontariato</p> <p>Operatori privati (es. guide turistiche, artigiani appassionati di modellismo, ecc..)</p>	<p>centri di ricerca, nonché con i volontari e gli operatori privati</p> <p>Strutturare una narrativa comune alle Linee individuate che diventi la base di un'offerta congiunta</p>
c) Scarsa integrazione delle Linee storiche nell'offerta turistica territoriale	<p>Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come opportunità di ulteriore attrattività del territorio</p> <p>Buone pratiche di pacchetti turistici territorio-linea storica</p>	<p>Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture</p> <p>Soggetti gestori delle Linee</p> <p>Università e centri di ricerca (parte umanistica ed economica)</p> <p>Operatori privati (profit e no profit) del turismo e delle attività di supporto</p>	<p>Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per sperimentare soluzioni condivise</p> <p>Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare laboratori di co-progettazione di nuove iniziative con le Università e i centri di ricerca e tutti gli operatori privati</p>
Sub c) Migliorare ulteriormente l'integrazione con le altre modalità di fruizione "lenta e dolce" del territorio (ciclovia, sentieristica, percorsi natura e altre attività di escursionismo)	<p>Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come opportunità di fruizione lenta e dolce del territorio</p> <p>Buone pratiche di pacchetti turistici escursionismo-linea storica</p>	<p>Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture</p> <p>Soggetti gestori delle Linee</p> <p>Università e centri di ricerca (parte scienze ambientali, umanistica ed economica)</p> <p>Operatori privati (profit e no profit) del turismo escursionistico e delle attività di supporto</p> <p>Associazioni di valorizzazione ambientale / natura, di settore (es FIAB, CAI)</p>	<p>Definire pacchetti specifici da promuovere nell'area di cooperazione e basati sulla narrazione comune</p>
d) Degrado delle strutture pubbliche lungo le Linee Storiche	<p>Buone pratiche di valorizzazione dei beni pubblici ormai in disuso lungo le ferrovie storiche, a scopi turistici e di valorizzazione della tratta</p>	<p>Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture</p>	<p>Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per avviare processi di concessione / privatizzazione di strutture pubbliche</p>

Criticità	Criterio di Selezione della buona pratica	Stakeholder locale/i da coinvolgere	Valore aggiunto del Partenariato Transfrontaliero
	dal punto di vista storico-culturale	<p>Soggetti gestori delle Linee</p> <p>Università e centri di ricerca (parte umanistica ed economica)</p> <p>Operatori privati (profit e no profit) del turismo e delle attività di supporto</p> <p>Associazioni culturali, gruppi di volontari ed operatori privati interessati alla valorizzazione di tali strutture</p>	<p>dismesse e percorsi di riqualificazione</p> <p>Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare laboratori di co-progettazione di nuove iniziative con le Università e i centri di ricerca e tutti gli operatori privati potenzialmente interessati</p> <p>Definire pacchetti specifici da promuovere nell'area di cooperazione e basati sulla narrazione comune</p>

III. Un panoramica dei casi individuati dai partner nell'area transfrontaliera

Questo approccio ha perseguito come obiettivo preliminare il panorama delle iniziative pertinenti, in termini di valorizzazione del patrimonio, attraverso la creazione di treni, linee o porzioni di linea, turistici e/o storici nell'ambito della cooperazione.

A. Buone pratiche in Corsica

Corsica	Caratteristiche Treno/Ferrovia
Anno di apertura	1930 (definitivamente operativa nel 1935)
Lunghezza / stazioni	232 km / 16
Funzionamento	Non elettrificata
Peculiarità	Rete ad un unico binario attraversa un percorso caratterizzato da una successione di rampe da salire
Territorio attraversato	La linea centrale collega Bastia in Alta Corsica ad Ajaccio in Corsica del Sud, a 158 km di distanza in treno. Fa parte di un asse Nord-Est / Sud-Ovest, e passa per Vizzavona e Corte. Una linea di 74 km collega con Ponte-Leccia e attraversa la Balagne per raggiungere Calvi attraverso l'Île Rousse.
Periodicità	La linea è funzionante regolarmente durante tutto l'anno e serve residenti e turisti.
Tipologia utenza	Residenti e turisti
Vicinanza a luoghi di interesse	Da Bastia, il treno ondeggia, aggrappato alle pareti rocciose, attraversando diverse montagne e alcuni torrenti, incontra il "velo della sposa", una magnifica cascata che domina la linea, segue il fiume fino all'atmosfera tropicale del Golfo di Ajaccio. Sulla linea della Balagne, il treno percorre le gole attraverso il deserto della valle della Navaccia. Tra l'Île-Rousse e Calvi, il treno corre lungo il mare e passa dalle insenature ai promontori, servendo il mare e i campeggi.
Domanda turistica connessa	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano la rete per raggiungere le località balneari
Offerta turistica connessa	Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato. Non si registrano attività specifiche per la promozione e valorizzazione della rete ferroviaria
Sistema informativo dedicato	Sito del gestore per informazione di servizio su orari e tariffe
Elementi da valorizzare	Vista la numerosità di punti di interesse localizzati in prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio potrebbe essere ulteriormente valorizzato a fini turistici attraverso uno sviluppo coordinato delle infrastrutture turistiche e una "regia" a livello regionale

B. Buone pratiche in Liguria

Liguria	Caratteristiche Treno/Ferrovia	
	Liguria 1 Principe-Granarolo	Liguria 2 Genova-Casella
Anno di apertura	1929	1929
Lunghezza / stazioni	1,13 km / 9	25 km / 11
Funzionamento	Elettrificata	Elettrificata
Peculiarità	Impianto inclinato a cremagliera	Percorso caratterizzato da forti pendenze e strette curve come se fosse una ferrovia di alta montagna, tuttavia mantenendosi nei primi 6 km in vista dal mare
Territorio attraversato	Dal centro città porta ai quartieri in collina	Collega il centro città con l'entroterra, attraversando 4 Comuni e 2 valli
Periodicità	Tutto l'anno, dalle 6.00 alle 24.00	Tutto l'anno, dalle 6.00 alle 20.30 circa
Tipologia utenza	Turisti e pendolari	Turisti e pendolari
Vicinanza a luoghi di interesse	Tutte le attrazioni di Genova	Forti genovesi, Rifugio Ciaè, Rifugio Lorefice, Acquedotto storico Monte Sella, Creto, Monte Valle, Alta Via, Santuario N. S. della Vittoria, Montemaggio, Crocefieschi. Tutte le attrazioni di Genova
Domanda turistica connessa	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti che vogliono visitare la città e/o i quartieri collinari. Un certo interesse specifico per la ferrovia poiché è fra le più antiche	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti che vogliono visitare la città e/o i paesi interni anche per attività di escursionismo Interesse specifico per la presenza della più antica locomotiva funzionante in Italia)
Offerta turistica connessa	Servizi e attrazioni della città di Genova. Non si registrano attività specifiche per la promozione o valorizzazione a fini turistici	Sito e brochure dedicati al Mondo FGC che presenta le migliori proposte del territorio per completare la gita e propone sconti e agevolazioni per gli utenti presso i ristoranti e gli esercizi commerciali convenzionati nei comuni attraversati dalla Ferrovia. Possibilità di noleggiare il convoglio storico per eventi. Numerose strutture di ospitalità lungo tutto il percorso
Sistema informativo dedicato	Sito del gestore (AMT) con pagina dedicata alla Cremagliera (storia, orari, percorsi e tariffe)	Intero sito dedicato, con indicazioni sulle possibili attività turismo/svago connesse alla ferrovia
Elementi da valorizzare	Storicità Funzionalità dei collegamenti città-colline e colline-città	Il Treno storico Migliorare l'infrastruttura in modo da dare più continuità al servizio con valenza turistica

C. Buone pratiche in Sardegna

Sardegna	Treno/Ferrovia - Caratteristiche
Anno di apertura	Non specificato, ma già presente nel 1921, come testimoniato da una citazione dello scrittore Lawrence
Lunghezza / stazioni	604 km
Funzionamento	Non elettrificata Su richiesta possono essere utilizzati mezzi d'epoca a vapore
Peculiarità	4 percorsi "lenti" che attraversano quasi tutta l'isola e per tale motivo fin dal dopoguerra sono stati attrattori di un vero e proprio turismo ferroviario.
Territorio attraversato	I percorsi consentono di passare da paesaggi costieri di bellezza unica alle aree interne dell'Isola, caratterizzate da una natura più selvaggia, rocciosa e in parte montuosa
Periodicità	Da agosto 2019 ha ripreso la funzionalità giornaliera. Durante l'anno però il calendario viene concordato con enti e operatori del territorio
Tipologia utenza	Soprattutto turisti estivi
Vicinanza a luoghi di interesse	Cagliari Aree interne fino a Isili-Sorgono Itinerario Lawrence (montagne Tonneri – Ogliastra) Macomer – Bosa Altopiano Campeda Alghero – Sassari Regione dell'Angiona Tempio Alta Gallura Costa Smeralda
Domanda turistica connessa	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano la rete per raggiungere le località balneari o le aree interne di pregio
Offerta turistica connessa	Logo dedicato. Possibilità di noleggio del treno per eventi
Sistema informativo dedicato	Intero sito dedicato, con indicazioni sulle possibili attività turismo/svago connesse alla ferrovia
Elementi da valorizzare	Parco rotabile storico e locomotive a vapore Integrazione con feste e sagre diffuse nei territori montani Integrazione della rete con gli attrattori naturalistici, forestali, paesistici, archeologici delle aree attraversate Collegamento con la rete ciclistica regionale e l'utilizzo di mezzi leggeri nel periodo invernale Sviluppo attività turistiche nei caseggiati lungo la ferrovia (ex uso ferroviario)

D. Buone pratiche in Toscana

Toscana	Treno/Ferrovia - Caratteristiche		
	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Toscana 3 Lucca-Aulla
Anno di apertura	1912	1927	
Lunghezza / stazioni	30 km / 5	90 km / 10	
Funzionamento	Non elettrificata	Non elettrificata	
Peculiarità	Il vecchio tracciato di collegamento con Volterra è ancora ben visibile e oggetto di attrazione escursionistica	La stazione di MonteAntico è sede di incrocio ed è dotata di un ulteriore binario che consente la sosta prolungata dei treni e che permetterebbe di inserire, nella linea, anche la tratta, chiusa al servizio ordinario, che si dirama verso l'Amiata ed è abitualmente utilizzata dal TrenoNatura. La Asciano-Monteantico è stata di recente inserita nella rete dei "binari senza tempo" della Fondazione FS.	
Territorio attraversato	Il percorso attraversa la porzione di paesaggio collinare toscano che va da Cecina a Saline di Volterra	Collega Siena con Grosseto attraverso la Valdarbia, seguendo successivamente il corso del fiume Ombrone	
Periodicità	Il servizio è attivo solo durante il periodo scolastico, in orario mattutino	Gli orari attuali, sia nei giorni feriali che nei festivi, non sono cadenzati e sono organizzati per servire soprattutto studenti e lavoratori pendolari	
Tipologia utenza	Studenti e altri pendolari	Studenti e altri pendolari	

Toscana	Treno/Ferrovia - Caratteristiche		
	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Toscana 3 Lucca-Aulla
Vicinanza a luoghi di interesse	Presenza di numerosi SIC e ANPIL Sistema di siti estrattivi di valore storico e identitario Sorgenti sulfuree Giacimenti alabastro e cave di travertino Aree di necropoli e di interesse archeologico Ecosistemi dunali e aree umide retrodunali Volterra e le sue mura medioevali ed etrusche Aree geotermiche e villaggi operai di rilevanza storica	Numerosi centri abitati di pregio, di impianto medioevale, sono collocati sulle colline e sono raggiungibili potenzialmente in pochi km a partire dalla ferrovia. Le zone attraversate si caratterizzano per produzioni di qualità (vino, olio).	
Domanda turistica connessa	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa alle poche manifestazioni culturali che si sono svolte sul percorso, come il Treno Letterario	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa al TrenoNatura e ai "binari senza tempo"	
Offerta turistica connessa	Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato. Non si registrano attività specifiche per la promozione o valorizzazione a fini turistici	Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato. Non si registrano attività specifiche per la promozione se non per le iniziative TrenoNatura e "binari senza tempo"	
Sistema informativo dedicato	No	No	

Toscana	Treno/Ferrovia - Caratteristiche		
	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Toscana 3 Lucca-Aulla
Elementi da valorizzare	Vista la numerosità di punti di interesse localizzati in prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio dovrebbe essere realizzato anche durante il periodo estivo e soprattutto promosso in chiave turistica, anche come mezzo di connessione i sentieri e le ciclabili che portano alle aree SIC, SIR, ANPIL di valore naturalistico e paesaggistico	Vista la numerosità di punti di interesse e delle strutture di accoglienza di pregio localizzati in prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio dovrebbe essere maggiormente valorizzato a fini turistici e potenziato con orari consoni a servire anche questa tipologia di utenti	

Linea aggiuntiva : Lucca - Aulla

E. Buone pratiche nella Région Sud

Région SUD	Treno/Ferrovia - Caratteristiche	
	Nizza - Breil	Nizza - Digne
Anno di apertura	1928	1911 (in base all'anno di completamento)
Lunghezza / stazioni	99 km / 12	151 km
Funzionamento	Non elettrificata	Non elettrificata
Peculiarità	Consente l'accesso alla Costa Azzurra Il tracciato della linea costituisce una grande opera architettonica e attraversa paesi storici, paesaggi e siti di grande ricchezza naturale. A Tenda, è possibile accedere al Parco Nazionale del Mercantour	È l'unica sopravvissuta dell'antica rete delle Ferrovie della Provenza, garantisce il collegamento tra le Alpi Marittime e dell'Alta Provenza e tra questi territori montuosi con la costa mediterranea. Durante la stagione estiva un treno a vapore gestito da volontari percorre parte della linea
Territorio attraversato	Connette la Valle de la Roya con la Costa Azzurra e porta al Parco Nazionale del Mercantour	Garantisce il collegamento tra le Alpi Marittime e dell'Alta Provenza e tra questi territori montuosi con la costa mediterranea.
Periodicità	La linea è funzionante regolarmente durante tutto l'anno e serve residenti e turisti.	Trasporta i viaggiatori, in maggior misura studenti e lavoratori, tutto l'anno
Tipologia utenza	Residenti e turisti	
Vicinanza a luoghi di interesse	Costa Azzurra Parco nazionale del Mercantour Saorgio Cappelle affrescate a Briga Chiese barocche a reil Sospello Tenda	Costa Azzurra Piana del Var a Digne-les-Bains Val de Durance
Domanda turistica connessa	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano la rete per raggiungere le località balneari della Costa Azzurra e il Parco del Mercantour e le sue bellezze torico-culturali-naturali	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa dei turisti che possono utilizzare la ferrovia come mezzo di spostamento tra la Costa Azzurra e la Provenza. Un certo interesse specifico esiste per il treno a vapore effettuato durante l'estate
Offerta turistica connessa	"Treno delle Meraviglie" con attività a cadenza regolare, durante le corse offre, senza costi aggiuntivi o obblighi di prenotazione, un servizio di informazioni turistiche (in francese e inglese) sui paesi, i siti e le eccezionali caratteristiche tecniche della linea. Questo servizio di guida turistica viene proposto tutti i giorni da giugno a settembre, così come nei fine settimana di maggio e ottobre. Il tracciato della linea costituisce una grande opera architettonica e attraversa paesi storici, paesaggi e siti di grande ricchezza naturale.	Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato. Non si registrano attività specifiche per la promozione e valorizzazione della rete ferroviaria, eccezion fatta per il treno a a vapore durante l'estate
Sistema informativo dedicato	Nessun sito dedicato, alcune informazioni sul Treno delle Meraviglie sono riportate sul sito del Parco del Mercantour	No
Elementi da valorizzare	Possibilità di sinergia con il Comitato Regionale del Turismo Costa Azzurra Francia che gestisce il marchio "Côtédazur" per migliorare la promozione turistica e stimolare l'offerta, che risulta ancora piuttosto limitata in termini di servizi	Storicità Funzionalità dei collegamenti Costa Azzurra – Provenza, Alpi Marittime e Alpi Alta Provenza

1. Focus sul Treno delle Meraviglie

- Descrizione generale: parte della sezione, quella che collega il Mercantour Park, è gestita in estate e nei fine settimana di maggio e ottobre dal Treno delle Meraviglie, che offre servizi regolari durante le gare, senza costi aggiuntivi o obblighi prenotazione, un servizio di informazione turistica (in francese e inglese) sui paesi, siti e caratteristiche tecniche eccezionali della linea. Non esiste un sito web dedicato al Treno delle Meraviglie.
- Interesse di pratica per il territorio: sviluppo economico
- Aree interessate: linea Nice-Breil su Roya
- Partner coinvolti: TER zou, SNCF, professionisti del turismo
- Gruppi target: turisti e professionisti del turismo