

Allegato A.3

Data-Base delle Buone Pratiche

A.3 Data-base delle buone pratiche

L'allegato risponde a due esigenze del manuale:

- fornire ai decisori locali una descrizione delle misure che possono essere implementate al fine di ridurre gli impatti negativi generati dalla pressione turistica in contesti ambientali fragili e vulnerabili;
- disporre di uno strumento in grado di individuare e comparare gli impatti che le diverse esperienze messe in campo in differenti contesti possono generare in termini economici, ambientali e sociali.

I materiali sono restituiti sottoforma di schede monografiche delle *best practice* e di data base in formato Access.

A.3.1 Le buone pratiche

Le *best practice* riportate nelle schede monografiche sono state selezionate considerando le esperienze:

- in contesti turistici. Va tuttavia premesso, che la significativa presenza di casi studio riferiti alle aree turistiche alpine è dovuta al fatto che in quelle regioni le esperienze per la mobilità sostenibile hanno una tradizione più che decennale;
- in ambiti amministrativi confrontabili per dimensioni a quelli delle isole minori;
- che tengono conto tanto di interventi tradizionali del settore dei trasporti (dotazione di infrastrutture) quanto di interventi di gestione della domanda di mobilità (infomobilità, uso di tecnologie innovative applicate ai veicoli, ecc.);
- riferite alle diverse modalità di trasporto, con un'attenzione particolare a quelle relative all'uso dei modi collettivi;
- alla possibilità di fornire indicazioni (anche qualitative) relative agli impatti rilevate nella fase di implementazione della misura. A tale riguardo un ausilio alla valutazione è offerto dal data base delle buone pratiche (cfr. più oltre).

Le schede di restituzione delle singole buone pratiche si caratterizzano da un lay-out semplice ma completo. In particolare esse considerano:

- sintesi dell'intervento: titolo, ambito territoriale, anno di implementazione, obiettivo dell'azione;
- quadro di riferimento: contesto e finalità dell'intervento. Questa sezione è utile per contestualizzare il problema da affrontare e l'obiettivo strategico che è stato individuato dai *policy makers*;
- natura dell'azione: provvedimento e sua applicazione (vengono riportate in modo completo le misure, adottate nelle località in oggetto, atte alla creazione e all'incentivazione dell'utilizzo di modi di trasporto meno impattanti);
- monitoraggio e conclusioni;
- fonte: riferimento bibliografico.

Tab. A.3. 1 Gestione della domanda turistica: buone pratiche selezionate

Titolo	Luogo	Nazione	Parole chiave
Servizi integrati per turisti	Sintra	PT	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Publicar	Città della Svizzera	CH	Trasporto pubblico Infomobilità
Call a bike, noleggio biciclette con telefono cellulare	Città tedesche	D	Ciclabilità Pedonalità
Interscambio auto-bici-bus	Yorkshire	UK	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
In autobus al Brecon Beacons National park	Abergaveny	UK	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Le Dolomiti in bici con il bike'n bus	Dolomiti	I	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Piano di mobilità sostenibile nel parco dell'Adamello Brenta	Trentino Alto Adige	I	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Un modello per il turismo car free	Werfenweng	A	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Riduzione dell'uso dell'auto nella località marina di Isantilla	Isantilla	E	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Turismo senz'auto nelle piccole isole del mare del Nord	Isole Frisone	D	Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica City Logistics
Mobilità sostenibile Val di Fiemme	Val di Fiemme	I	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica
Accessi contingentati nella Valle della Clarée	Vallée de la Carée	F	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica
Zermatt, la località turistica dove il car free è di casa	Zermatt	CH	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica City Logistics

Fonte: Elaborazione TRT-AI

Titolo	Luogo	Nazione	Parole chiave
Parcheggio + treno nel cuore delle Alpi senz'auto	Wengen	CH	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica City Logistics
Servizio di distribuzione merci con veicoli elettrici	La Rochelle	F	Efficienza energetica City Logistics
Malta, una strategia per migliorare l'accessibilità	La Valletta	Malta	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità Efficienza energetica
Piano della mobilità sostenibile nella riserva di Paneveggio	Trentino Alto Adige	I	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
Il piccolo paradiso croato dove vige il divieto alle auto	Arcipelago delle Brijuni	CR	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità Infomobilità
A piedi tra le nuvole, nel parco del Gran Paradiso	Regione Autonoma Valle d'Aosta	I	Ciclabilità-pedonalità Efficienza energetica dei veicoli Infomobilità
Progetto Macimed per favorire la mobilità cicloturistica	Cagliari, Catania, Isole Baleari	I, E	Trasporto pubblico Ciclabilità-pedonalità
MarkPark, ormeggio telematico per natanti da diporto nelle aree marine di pregio	Cinque Terre, Sardegna, Puglia	I	Regolamentazione accessi
Taxi gratuiti in estate a Forte dei Marmi e Riccione	Cinque Terre, Sardegna, Puglia	I	Trasporto pubblico

Fonte: Elaborazione TRT-AI

Le schede monografiche delle buone pratiche sono riferite più oltre.

A.3.2 Data-base

A supporto dell'analisi delle politiche e delle misure il manuale mette a disposizione un data-base in formato Microsoft Access. Scopo del data-base è di fornire una rappresentazione sintetica delle politiche e dei loro impatti, ma soprattutto, attraverso l'attività di aggiornamento, è possibile fornire uno strumento di stimolo a supporto tanto delle amministrazioni locali quanto alle strutture del coordinamento regionale.

Le modalità di funzionamento del data-base sono due: la modalità "Inserimento/Modifica" e la modalità "Ricerca/Consultazione".

Attraverso la maschera di inserimento, protetta da una password per evitare modifiche e cancellazioni non desiderate, è possibile inserire nel data-base e/o modificare tutte le informazioni riguardanti le *best practice*.

Fig. A.3. 1 Data-base Buone Pratiche: maschera di inserimento e modifica

All'interno della parte descrittiva si possono specificare:

- la natura della politica e della misura (parole chiave);
- il soggetto responsabile dell'implementazione (differenti livelli di governo, da quello locale a quello europeo);
- lo stato di attuazione della misura (implementato o in progetto);
- gli impatti specifici per tre sistemi (ambientale, economico e sociale, in termini di accettabilità dell'intervento). La valutazione non può che esprimersi in termini qualitativi, secondo una scala che si sposta da un giudizio negativo ad uno positivo.

Il data-base dispone inoltre di un campo libero ove è possibile inserire un testo a commento e il collegamento diretto alla scheda descrittiva della buona pratica.

Attraverso la maschera di ricerca è possibile trovare e consultare le diverse *best practice* a partire dalla parola chiave che indica la natura della politica descritta nelle singole schede (la cui tassonomia è mostrata nella tabella riportata nelle pagine precedenti).

Selezionando la parola chiave desiderata, il data-base fornisce un elenco di tutte le buone pratiche contrassegnate con tale parola chiave.

Fig. A.3. 2 Data-base Buone pratiche: maschera di ricerca per parole chiave

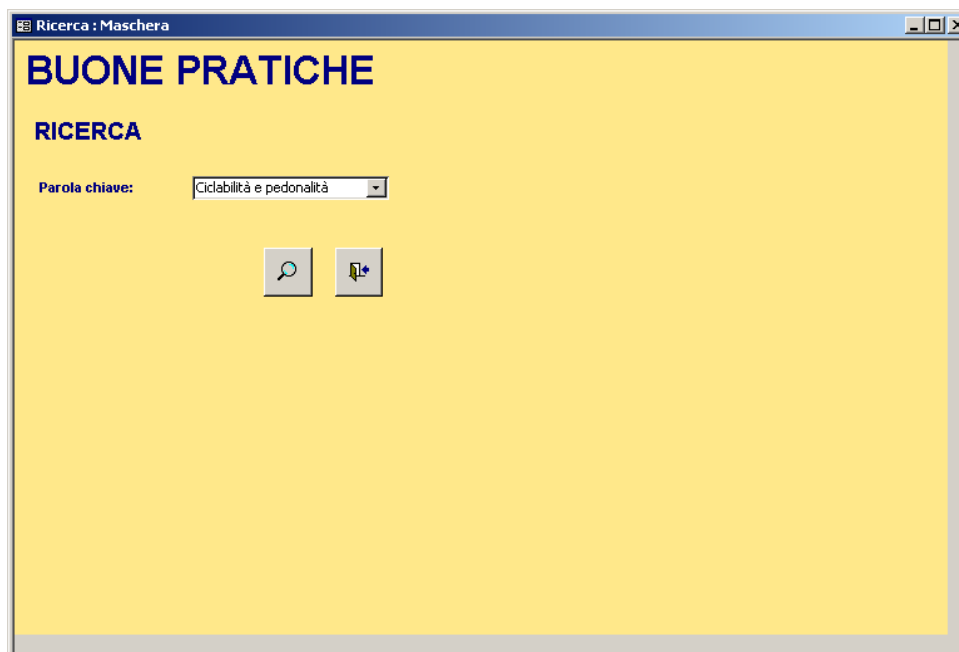


Fig. A.3. 3 Data-base Buone pratiche: esempio di risultati ricerca

Risultati-ricerca

BUONE PRATICHE

RISULTATI RICERCA

Titolo Call a bike, noleggio biciclette con il telefono cellulare	Anno 2002
Luogo	Nazione Germania
DESCRIZIONE	IMPATTI
Parola-chiave Ciclabilità e pedonalità	Ambientale Positivo
Parola-chiave2	Economico Medio
Parola-chiave3	Sociale Positivo
Istituzioni Nazione	Accettabilità Positivo
Stato Implementato	Note Per promuovere gli spostamenti in bicicletta soprattutto per fini turistici, in sei città della Germania la compagnia ferroviaria DB ha lanciato un servizio di noleggio semplice da utilizzare e che,
Link SchedeV03-BiciSMS_Germania.pdf	

Titolo Interscambio auto-bus-bici a tutela dello Yorkshire Dales	Anno 2002
Luogo Yorkshire	Nazione Regno Unito
DESCRIZIONE	IMPATTI
Parola-chiave Trasporto pubblico	Ambientale Positivo
Parola-chiave2 Ciclabilità e pedonalità	Economico Medio

Record: 1 di 14

A.3.3 Buone pratiche: schede monografiche

01. Servizi integrati di mobilità per turisti

Sintra, Portogallo

A Sintra, una delle maggiori località turistiche portoghesi, sono state implementate con successo otto iniziative a favore della mobilità turistica sostenibile, in grado di abbattere il grado di dipendenza dall'auto privata da parte dei visitatori.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Sintra è una delle più importanti attrazioni turistiche portoghesi (il suo paesaggio è Patrimonio Mondiale dell'UNESCO), e per questo richiama una grande quantità di turisti che raggiungono e si spostano in città e nel territorio limitrofo prevalentemente in auto, provocando effetti negativi come congestione ed inquinamento.

L'obiettivo era quello di identificare e costruire soluzioni per intercettare la domanda di mobilità generata dai turisti attraverso l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili.

Provvedimento e sua applicazione

Sono state implementate otto iniziative principali al fine di garantire ai turisti servizi di mobilità sostenibile.

- Miglioramento della possibilità di accesso al trasporto sostenibile: attivazione di una travel card giornaliera che permette l'utilizzo dei servizi autobus e ferroviari della regione, parcheggi per biciclette nei punti di scambio con il trasporto pubblico, nuove linee e servizi autobus per turisti.
- Realizzazione di nuovi tracciati pedonali e ciclabili: espansione delle piste ciclopedonali e loro connessione con i nodi del trasporto pubblico, creazione di una segnaletica dedicata, servizio di noleggio biciclette.

Lancio di una campagna per incoraggiare l'utilizzo della bicicletta e dei sentieri pedonali, attraverso la distribuzione di mappe e guide

- Miglioramento dell'informazione sulle

possibilità offerte dal trasporto pubblico: creazione di una guida unica che racchiude le informazioni di tutti gli operatori.

Servizi di *car sharing*: attivazione di servizi di condivisione dell'auto e di trasferimento dei turisti a cura degli hotel, taxi collettivi dall'aeroporto.

- Informazioni su tutti i servizi di mobilità attraverso l'implementazione del sito internet ufficiale.

- Creazione di centri della mobilità: previsione di due centri all'interno degli uffici turistici esistenti che provvedono a fornire consigli sulla mobilità turistica, implementazione di una linea telefonica gratuita che fornisce informazioni turistiche e sulla mobilità in portoghese, inglese, francese e spagnolo.

- Trasporto biciclette più facile: possibilità di trasportare le biciclette sulle carrozze a cavalli per ovviare al territorio montuoso e avverso a questo modo di trasporto.

Monitoraggio e conclusioni

MobilSintra ha avviato una ricerca al fine di misurare l'impatto di queste iniziative sui comportamenti del gruppo target. La ricerca si concentra su domande legate agli itinerari effettuati e ai modi di trasporto utilizzati, nonché sulle criticità e i punti forti riscontrati sui modi di trasporto collettivo. Sintra considera il progetto un successo e si prospetta un'ulteriore espansione delle misure nel prossimo futuro.

Siti internet

cm-sintra.pt

02. PubliCar, trasporto pubblico a chiamata

Svizzera

Nei casi in cui non è possibile fornire linee di trasporto pubblico fisse in territori a popolazione sparsa (per motivi di bassa efficienza e competitività del servizio) viene esercitato un servizio flessibile a chiamata in grado di intercettare la domanda di mobilità comunque presente.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il trasporto pubblico, per definizione caratterizzato da percorsi ed orari rigidi adatti agli ambiti urbani e suburbani densamente abitati, perde efficienza e competitività nelle zone a bassa domanda di mobilità. Tuttavia in Svizzera l'universalità del servizio rimane uno dei capisaldi fondamentali.

L'obiettivo principale era quello di incrementare la disponibilità spaziale e temporale dei servizi di trasporto pubblico nelle aree rurali e con popolazione sparsa, e di fornire servizi di trasporto in quelle zone caratterizzate dall'assenza di servizi.

Provvedimento e sua applicazione

PubliCar è una tipologia di trasporto pubblico a chiamata attiva in diverse aree della Confederazione e viene gestita da Postauto.

Il servizio deve essere prenotato in anticipo attraverso un call center, e fornisce sia corse di linea che servizi porta a porta. Viene consigliata la prenotazione almeno 24 ore prima dell'effettuazione del viaggio, anche se è possibile prenotare con minore anticipo in quanto le chiamate possono essere deviate direttamente verso gli autisti. In alcuni casi e in alcune regioni è presente un servizio, in coincidenza e senza l'obbligo di prenotazione, presso selezionati nodi ferroviari.

Le tariffe sono generalmente integrate e i titoli di viaggio utilizzabili sono, a seconda delle zone, i medesimi validi sulle reti di trasporto pubblico convenzionale. Le informazioni sul servizio possono essere ricavate attraverso il sito internet dell'operatore, alle fermate principali o chiamando il numero di telefono (in alcuni casi gratuito) del *call center*.

I finanziamenti del progetto sono forniti dal Fondo Federale e dal Governo dei singoli Cantoni.

Monitoraggio e conclusioni

È stata avviata un'azione di monitoraggio sull'andamento del servizio in diverse zone (per esempio nella regione di Huttwil). PubliCar è stato in grado di aumentare la quota di domanda soddisfatta dal modo pubblico, soprattutto nel caso in cui il servizio a chiamata è stato affiancato al regolare servizio di linea nelle fasce orarie di morbida o durante la notte.

Oggi il servizio è attivo in 26 diverse zone svizzere e permette, attraverso la riduzione degli spostamenti effettuati tramite mezzo privato, di risparmiare energia, abbattere le emissioni e migliorare la sicurezza stradale.

Siti internet

autopostale.ch/it

03. Call a bike, noleggio biciclette con il telefono cellulare

Germania

Per promuovere gli spostamenti in bicicletta, soprattutto per fini turistici, in sei città della Germania la compagnia ferroviaria DB ha lanciato un servizio di noleggio semplice da utilizzare e che, oggi, possiede un alto gradimento da parte degli utilizzatori.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Uno dei motivi per cui le persone utilizzano l'automobile privata invece del trasporto pubblico riguarda la flessibilità di utilizzo dei diversi modi di trasporto. Tuttavia, esiste un mezzo di trasporto meno impattante che garantisce prestazioni e flessibilità simili a quelle dell'automobile: la bicicletta.

La compagnia ferroviaria DB (Die Bahn) ha ideato un servizio di noleggio biciclette semplice e veloce da prenotare, adatto soprattutto per i turisti ma anche per i cittadini che desiderano muoversi nel rispetto dell'ambiente.

Provvedimento e sua applicazione

Dopo essersi registrati al servizio, la sola cosa che gli utenti devono possedere per poter noleggiare una bicicletta è un telefono cellulare.

Se la bicicletta che si desidera utilizzare mostra una luce verde significa che il mezzo è disponibile per essere noleggiato, e a quel punto occorre chiamare il numero di telefono che è riportato sul telaio per ricevere una risposta contenente il codice di sblocco.

Una volta ultimato il viaggio, è possibile lasciare la bicicletta in un qualsiasi luogo adibito a parcheggio per cicli (rastrelliere, pali, ecc...) e la bicicletta diventa immediatamente pronta per essere utilizzata da un altro utente.

Il costo del noleggio è di 8 eurocent al minuto fino ad un massimo di 15 euro al giorno o 60 euro a settimana, e il conto viene saldato attraverso la propria carta di credito o con un addebito bancario automatico.

Monitoraggio e conclusioni

Oggi, dopo alcuni anni di funzionamento del servizio, è possibile osservare una crescita costante dei noleggi. Tra il 2004 e il 2005 è stato segnalato un incremento degli utilizzi del 17,4%.

Il servizio è attivo in 6 città tedesche (Berlino, Francoforte, Colonia, Stoccarda, Monaco e Karlsruhe).

Siti internet

callabike.de

04. Interscambio auto-bus-bici a tutela dello Yorkshire Dales

Yorkshire, Regno Unito

La congestione automobilistica nei luoghi turistici è probabilmente ancora più inopportuna di quella che si rileva negli ambienti urbani. La limitazione dell'accesso al parco attraverso la creazione di un parcheggio d'interscambio ha risolto il problema.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il Parco Nazionale dello Yorkshire Dales è ubicato nel nord dell'Inghilterra ed è meta di oltre 8 milioni di visitatori l'anno. La gran parte dei visitatori (90%) raggiunge e attraversa il parco in automobile.

Era perciò necessario porre un freno alla progressiva crescita dell'utilizzo dell'auto in relazione anche alla grave congestione che ne derivava, alla continua erosione di spazi naturali per la creazione di parcheggi e agli alti livelli di inquinamento atmosferico ed acustico prodotti.

Provvedimento e sua applicazione

La piccola cittadina di Grassington è stata scelta per diventare la porta d'accesso al parco naturale. In questa località è stato costruito un parcheggio d'interscambio capace di raccogliere tutte le auto in arrivo dall'esterno ed incoraggiare i viaggiatori ad utilizzare il trasporto pubblico o altri modi di trasporto più ecocompatibili (bici, piedi) per proseguire all'interno del parco.

Il polo d'interscambio comprende, oltre ad un parcheggio sicuro dove lasciare la propria auto, una nuova stazione autobus dotata di sale d'attesa e pensiline e una zona informativa dove è possibile ottenere chiarimenti sull'utilizzo del trasporto pubblico e sulle piste ciclopedonali esistenti. In aggiunta, è stata applicata una politica di riduzione delle tariffe degli autobus locali al fine di privilegiarne l'utilizzo direttamente dai luoghi di provenienza dei turisti.

E' attivo anche un sito internet dedicato esclusivamente alla mobilità di accesso ed interna al parco.

Monitoraggio e conclusioni

Un numero significativo di visitatori utilizza oggi l'interscambio di Grassington, proseguendo nel parco con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili. Questo ha permesso di ridurre i livelli esasperanti di congestione e gli impatti negativi che le troppe auto erano solite produrre nell'ecosistema.

Siti internet

yorkshiredales.org.uk
traveldales.org.uk

05. In autobus al Brecon Beacons National Park

Abergavenny, Regno Unito

La politica fornisce un buon esempio di gestione dei flussi di traffico nelle aree ad elevata vocazione turistica attraverso la creazione di servizi di trasporto pubblico tarati sull'esigenza del turista, che accompagnano il visitatore direttamente nelle destinazioni chiave.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il *Brecon Beacons National Park* è utilizzato da turisti e residenti come area ricreativa e di svago. Esso è ubicato nel Galles del sud e i suoi visitatori raggiungono i parcheggi ai limiti del parco utilizzando in modo preponderante l'auto privata.

Il livello di utilizzo dell'auto causava perciò un'alta concentrazione di visitatori in particolari punti di accesso, e trasferiva sull'ambiente e l'ecosistema del parco gli impatti negativi generati

Provvedimento e sua applicazione

Nel tentativo di fornire un accesso al parco più sostenibile, nel 1998 è stata messa in esercizio una rete di bus attiva, nei mesi caldi, la domenica e durante le festività in grado di trasportare direttamente nel parco turisti e residenti. I fondi necessari per la completa operatività del servizio sono stati assicurati dalle municipalità locali e dal Autorità dei Parchi Nazionali prima, e dall'Unione Europea poi. E' stato così possibile espandere ulteriormente il servizio e lanciare diverse campagne promozionali.

Il servizio prevede l'utilizzo di bus accessibili che collegano le aree urbane circostanti con il punto di scambio di Brecon, nel quale è possibile scegliere di proseguire con una delle diverse linee che transitano nel parco.

Attualmente il servizio collega sette città e tre stazioni ferroviarie con il parco nazionale, portando i visitatori direttamente nei luoghi più richiesti.

Alcuni servizi sono dotati di appositi sostegni che permettono ai viaggiatori di trasportare le proprie biciclette.

Il servizio di trasporto pubblico, operato dalla Beacons Bus, viene monitorato dalle amministrazioni che indicano anche pubbliche consultazioni al fine di illustrare gli sviluppi futuri della rete.

Monitoraggio e conclusioni

A partire dal 1998 la rete è stata continuamente estesa, incontrando il favore di cittadini e turisti. Il numero dei visitatori che giungono al parco in auto si è sensibilmente ridotto, mentre le persone che utilizzano il trasporto pubblico sono aumentate di circa il 120% in tre anni (3311 nel 2003 e 7543 nel 2006).

E' da sottolineare che molti utilizzatori del servizio bus non possiedono un'automobile, e che senza questo servizio essi non sarebbero stati in grado di fruire del parco.

Il servizio Beacons Bus è da considerarsi un buon esempio di applicazione del trasporto sostenibile, essendo in grado di alleviare i problemi generati dall'utilizzo sconsiderato dell'auto accompagnando direttamente i turisti presso le destinazioni chiave.

Siti internet

breconbeacons.org

06. Le Dolomiti in bici con il Bike'n Bus

Dolomiti, Italia

Attraverso le Dolomiti si snoda un percorso ciclabile meta di numerosi turisti con bicicletta al seguito. Per ovviare agli impatti negativi che si generano con l'utilizzo dell'auto da parte dei ciclisti che intendono raggiungere la partenza dell'itinerario è stato attivato un servizio bus innovativo.



Quadro di riferimento ed obiettivi

La Lunga via delle Dolomiti è un itinerario ciclabile che si snoda lungo l'arco alpino orientale. Specie durante la bella stagione, ogni giorno un gran numero di ciclisti giungono con la propria auto presso i punti di accesso alla pista ciclabile.

Lo scopo del progetto è quello di favorire l'accesso diretto, in bicicletta, ad un'area di grande importanza ambientale, evitando di concentrare automobili nei punti critici e promuovendo il trasporto pubblico, notoriamente più ecologico e meno impattante.

Provvedimento e sua applicazione

Il percorso del Bike'n Bus è finalizzato a valorizzare la pista ciclabile denominata Lunga via delle Dolomiti. Ad orari prestabiliti ed in coincidenza con treni provenienti da Treviso, Padova e Venezia, un autobus dotato di carrello adatto al trasporto di 30 biciclette parte da Calalzo e prosegue per Tai di Cadore, Venas di Cadore, San Vito di Cadore, Cortina d'Ampezzo, Passo Cimabanche e arriva a Misurina.

Le corse sono quattro al giorno e sono attive durante mese di agosto e nel primo *week end* di settembre. Il servizio fornisce anche un collegamento comodo per coloro che non sono in grado di coprire in bicicletta la parte più lunga e faticosa dell'itinerario dolomitico.

Il progetto include anche uno studio sulla programmazione del servizio (orari e definizione dei percorsi), la predisposizione dei mezzi di trasporto da parte dell'operatore e l'apertura di un centro di prenotazione.

Monitoraggio e conclusioni

Durante il primo anno di funzionamento il servizio ha trasportato 399 passeggeri, con una media di 12 persone trasportate al giorno. Tuttavia, a causa del tempo atmosferico poco clemente durante il mese di agosto che ha limitato le potenzialità del servizio e del lancio della campagna pubblicitaria effettuato con un certo ritardo, la risposta dell'utenza è stata timida ma comunque significativa.

Siti internet

provincia.belluno.itdolomiti-inbici.com/code/BikeAndBus.htm

07. Piano di mobilità sostenibile nel Parco Adamello Brenta

Trentino Alto Adige, Italia

Il piano della mobilità sostenibile nel Parco Naturale Adamello Brenta ha modificato gli stili di fruizione dell'area naturalistica verso un approccio più eco-compatibile. I risultati positivi in termini di riduzione delle auto in circolazione e in sosta si consolidano di anno in anno.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il Parco Naturale Adamello Brenta è ubicato nella parte occidentale della Provincia autonoma di Trento. Come succede spesso nelle località turistiche montane, la maggior parte dei visitatori raggiunge e attraversa il parco in automobile.

I principali obiettivi del progetto mirano a creare dei deterrenti alla fruizione del parco naturale come una mera "escursione automobilistica", che impatta negativamente sull'ecosistema, non genera ritorni economici e crea una forte perdita culturale.

Provvedimento e sua applicazione

Sia per la Val Genova che per la Val di Tovel il progetto è strutturato intorno a tre principali linee d'azione:

- Regolazione degli accessi, attraverso la creazione di particolari limitazioni al traffico di alcuni tratti di strada, la riorganizzazione dei parcheggi a pagamento e il blocco totale della circolazione nelle aree più vulnerabili.
- Miglioramento e organizzazione dei servizi turistici, come l'attivazione di servizi bus navetta, la possibilità di noleggio delle biciclette, la realizzazione di centri informativi ed il completamento di due sentieri al fine di favorire l'accesso al parco in modo maggiormente sostenibile.

- Attivazione della campagna comunicativa "opportunità, non costrizione" attraverso la distribuzione di volantini, poster ed altre iniziative a mezzo stampa e non solo.

Si è inteso sperimentare anche modelli di gestione dei flussi turistici e degli accessi pedonali e veicolari al fine di monitorare nel tempo i risultati.

Monitoraggio e conclusioni

I risultati dell'iniziativa sono piuttosto positivi: il numero di visitatori è rimasto stabile, ma l'uso dell'automobile è diminuito dal 93% all'82% e, al contrario, la quota degli spostamenti effettuati con il trasporto pubblico è salita fino al 13%. In generale, si è assistito ad una diminuzione delle distanze percorse dalle auto, con un drastico crollo (dal 46% al 18%) dei veicoli privati che decidono di arrivare al termine delle valli.

La misura ha avuto talmente successo che diverse municipalità hanno chiesto all'ente parco di adottare misure simili per i propri territori, e per questa ragione il parco ha deciso di implementare gradualmente un progetto simile sulla totalità del parco naturale.

Siti internet

pnab.it

08. Un modello per il turismo car free

Werfenweng, Austria

Il modello turistico di Werfenweng si basa sul concetto di mobilità dolce e si concretizza attraverso la realizzazione di un ventaglio di iniziative forti volte a ridurre il traffico e i suoi effetti indesiderati. L'obiettivo delle misure è quello di offrire un turismo car free di alta qualità.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il villaggio di Werfenweng è situato nel cuore delle Alpi, a 45 km a sud di Salisburgo. Sebbene i residenti siano solo 800, durante i periodi turistici la congestione e l'inquinamento generato dalle automobili provocava ricadute negative sull'ambiente e sulla vivibilità del luogo.

La coraggiosa scelta portata avanti dalle amministrazioni interessate ha puntato verso la completa espulsione dei veicoli non ecologici, al fine di migliorare la qualità ambientale, diminuire lo stress e promuovere un turismo responsabile di tipo *car free*.

Provvedimento e sua applicazione

I provvedimenti messi in atto fanno parte di una strategia globale volta alla riduzione degli aspetti negativi legati all'utilizzo delle automobili private. In particolare:

Estensione delle piste ciclabili e delle zone pedonali, e conseguente ridisegno delle sezioni stradali in modo da fornire più spazio ai modi di spostamento dolci.

- Nuova offerta del trasporto pubblico, con servizi di collegamento tra le stazioni e il centro del paese, nonché bus per sciatori, bus di connessione urbani e perfino linee notturne.
- Possibilità di noleggio di biciclette e auto elettriche.
- Sostituzione della flotta di veicoli con motore a combustione interna utilizzata per scopi speciali (*car sharing*, hotel, consegne, noleggio) con 65 nuovi mezzi elettrici.

- Realizzazione di una stazione di ricarica per i mezzi elettrici funzionante ad energia solare.

Implementazione di un innovativo servizio di raccolta e consegna bagagli porta a porta per i visitatori che giungono in treno o lasciano l'auto nei parcheggi esterni.

- Realizzazione di un centro per la mobilità a Pongau, responsabile per il trasporto pubblico.

Ogni visitatore che arriva a Werfenweng con il treno o lascia le chiavi della propria auto all'ufficio turistico riceve una carta elettronica che gli permette di utilizzare gratuitamente tutti i servizi di mobilità sostenibile.

Tutte le attività sono state accompagnate da campagne informative, pubblicazioni, stampe, *newsletter* ed eventi, e hanno avuto molto risalto sui mezzi di comunicazione di massa.

Monitoraggio e conclusioni

Gli effetti di questa gamma di politiche sono solamente positivi. È stato innanzitutto riscontrato un aumento delle presenze e dei pernottamenti, con conseguenti ricadute positive sull'economia locale.

L'uso del trasporto pubblico è cresciuto di molto, e gli arrivi dei turisti in treno (lasciando l'auto direttamente a casa) sono triplicati rispetto ai livelli antecedenti il progetto.

Werfenweng può considerarsi ora un'isola felice, e nel prossimo futuro sono previste ulteriori limitazioni a favore della mobilità sostenibile.

Siti internet

werfenweng.org
energie-cites.org/db/salzburg_569_it.pdf

09. Riduzione dell'uso dell'auto nella località marina di Islantilla

Islantilla, Spagna

Per poter migliorare la qualità ambientale e offrire ai visitatori nuove possibilità di muoversi, nella località turistica sono state gettate le basi per incrementare l'offerta di trasporto pubblico e le possibilità di concrete alternative all'utilizzo dell'automobile.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Islantilla, una nota località turistica sulla costa meridionale spagnola, sta conoscendo negli ultimi anni un consistente aumento delle presenze turistiche. Il nuovo traffico generato supera la capacità delle infrastrutture di trasporto della regione, provocando episodi di forte congestione (il trasporto pubblico è pressoché assente).

E' perciò giunto il momento di ridurre la dipendenza dei turisti nei confronti dell'auto e puntare sul miglioramento della mobilità verso scelte più sostenibili, con l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale e offrire ai visitatori nuove possibilità di muoversi.

Provvedimento e sua applicazione

I provvedimenti messi in atto puntano sulla costruzione e sullo sviluppo di effettive possibilità di scelta nelle modalità di spostamento tra le zone del centro turistico. E' stata perciò realizzata una rete di percorsi ciclabili e pedonali tra i siti di interesse culturale e naturale, e in parallelo sono state distribuite guide dedicate alle nuove misure.

In aggiunta, la municipalità ha stipulato accordi con l'operatore di trasporto pubblico locale che è stato in grado di aumentare le frequenze e il numero delle linee in servizio tra Islantilla, Lepe ed Isla Cristina. L'operatore ha altresì provveduto a stampare volantini e libretti con i nuovi orari, che sono poi stati distribuiti negli hotel e presso i principali punti di interesse turistico.

Il servizio dell'ufficio turistico locale è stato migliorato attraverso la creazione di una zona dedicata alla promozione dei modi di trasporto pubblico e sostenibile.

Monitoraggio e conclusioni

Parallelamente all'implementazione di questi servizi dedicati alla mobilità alternativa all'auto, è stata condotta una ricerca per valutare i comportamenti dei turisti prima e dopo l'attuazione delle misure. La municipalità di Islantilla considera il programma attuato un successo, e la negoziazione dell'aumento delle corse avviata con l'operatore di trasporto pubblico ha posto le basi per uno sviluppo ulteriore dei servizi.

Siti internet

www.islantilla.es
www.mo.st

10. Turismo senza auto sulle piccole isole del Mare del Nord

Langeoog, Baltrum, Helgoland (Isole Frisone), Germania

Le tre isole dell'arcipelago delle Frisone godono di particolari condizioni per le quali è stato possibile rendere completamente interdetti alle auto dei turisti i propri territori. Per assicurare la qualità del soggiorno ai visitatori senz'auto sono stati istituiti servizi di trasporto dedicati.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Le Isole Frisone costituiscono un arcipelago del mare del Nord nell'Europa nord-occidentale. Le isole sono situate a poca distanza dalla terraferma (5-30 km) e seguono parallelamente parte della costa. Dato l'ecosistema particolarmente delicato e l'ampiezza non eccessiva dei territori, le automobili dei turisti non sono ammesse.

Tuttavia, siccome il turismo si configura come principale risorsa di queste isole, vengono adottate alcune misure per favorire gli spostamenti interni e rendere comoda la permanenza dei visitatori.

Provvedimento e sua applicazione

Se si viaggia alla volta delle isole di Langeoog, Baltrum ed Helgoland l'auto deve essere lasciata sulla terraferma, in modo tale da evitare la sottrazione di prezioso territorio naturale alle isole. Presso l'attracco continentale dei traghetti convergono anche numerose linee di trasporto pubblico, oltre che alcune navette di collegamento con le stazioni ferroviarie limitrofe.

A Langeoog, dove anche le auto di servizio (dottori, polizia) a motore sono bandite, è presente una breve linea ferroviaria che collega l'attracco al centro del paese. Una volta arrivati nel centro, è possibile proseguire verso la propria destinazione a piedi o con veicoli elettrici. I bagagli vengono trasportati direttamente dall'attracco sulla terraferma alla stazione ferroviaria del centro, e se si necessita di un trasporto ulteriore ci si può rivolgere al servizio di accoglienza presso la stazione.

Lungo l'isola sono presenti numerosi sentieri pedonali ed alcune piste ciclabili (le biciclette di possono noleggiare in paese).

A Baltrum è vietato anche l'uso delle biciclette, poiché paese ed isola sono facilmente attraversabili a piedi. Il servizio di trasporto bagagli trasporta i colli dal molo di partenza del traghetto all'appartamento del visitatore e, al momento della ripartenza, riporta le valigie sulla terraferma (occorre avvisare un giorno prima). E' possibile raggiungere Baltrum anche a piedi, nei momenti di bassa marea, insieme ad una guida esperta.

A Helgoland una particolare norma presente nel Codice della Strada tedesco proibisce l'uso di auto e biciclette. Si accede all'isola con il traghetto o l'aliscafo, oppure via aria. Sull'isola ci si muove esclusivamente a piedi ed è presente un ascensore di collegamento tra la parte bassa e quella alta del borgo.

Monitoraggio e conclusioni

Le piccole isole del Mare del Nord sono da sempre attente alla protezione dell'ecosistema attraverso l'adozione di misure volte ad evitare la trasformazione della loro principale risorsa, il turismo, da opportunità a minaccia.

Le limitazioni all'uso dell'auto sulle diverse isole sono ormai attive da molti anni, ed è proprio questa particolarità che rende questi territori meta privilegiata di turisti stanziali o giornalieri.

Siti internet

langeoog.de

baltrum.de

helgoland.de

11. Mobilità sostenibile in Val di Fiemme

Val di Fiemme, Italia

Un primo set di iniziative per permettere ai turisti di muoversi all'interno della valle senza dover utilizzare l'auto privata. Si tratta di azioni volte ad ottimizzare i servizi in gran parte esistenti in modo tale da renderli più appetibili agli appassionati di bicicletta e montagna.



Quadro di riferimento ed obiettivi

L'obiettivo è quello di promuovere la mobilità sostenibile dando ai turisti la possibilità di muoversi senza dover utilizzare l'automobile privata.

Un problema comune delle località turistiche montane è quello per cui i turisti sono abituati a spostarsi in auto perché in alcuni casi l'auto diventa l'unica possibilità per praticare determinate attività.

Provvedimento e sua applicazione

Dall'inizio della stagione estiva nei comuni di Castello-Molina di Fiemme, Cavalese e Varena vengono resi disponibili alcuni servizi per la mobilità sostenibile:

- Noleggio di biciclette elettriche e di *mountain-bike*.

- Servizio di Bike Bus: per permettere ai turisti di raggiungere i percorsi pedonali e i sentieri ciclabili senza dover utilizzare la propria auto, è possibile salire sul bus caricando la propria bicicletta.

- Trasporto biciclette su funivia: è stato reso possibile il trasporto delle proprie biciclette a bordo della funivia di Cavalese, affinché i turisti possano salire comodamente e successivamente scendere a valle utilizzando i numerosi percorsi pedonali.

Il progetto contiene anche la previsione di interventi riguardanti la promozione dei carburanti alternativi, attraverso la realizzazione di una stazione di distribuzione di gas metano e la conversione della flotta municipale con veicoli alimentati a gas.

Monitoraggio e conclusioni

I fattori di successo principali di questo progetto sono, oltre alla riuscita collaborazione tra le tre municipalità, l'apertura di una strada verso una mobilità futura più sostenibile e la possibilità di trascorrere una vacanza *car free* da parte dei turisti che giungono in valle.

L'iniziativa è ancora nella fase sperimentale, ma denota un cambiamento culturale positivo in vista di una concreta e più articolata azione a favore della mobilità sostenibile nelle aree turistiche.

Siti internet

valdifiemme.it

12. Accessi contingentati nella Valle della Carée

Vallée de la Clarée, Francia

Per debellare gli ingorghi e il parcheggio selvaggio è stato messo a punto un sistema di controllo degli accessi alla valle coordinato con la creazione di un parcheggio di interscambio e un servizio di autobus per il trasporto dei turisti.



Quadro di riferimento ed obiettivi

La valle in oggetto è un *cul de sac* nel quale, durante la stagione estiva, entrano giornalmente più di 1500 auto private. L'ambiente particolarmente delicato viene sottoposto a continue pressioni a causa delle esternalità prodotte dal flusso automobilistico, rendendo poco piacevole per i turisti percorrere gli itinerari.

Inoltre, il problema dello stazionamento dei veicoli (spesso parcheggiati sul bordo della strada o addirittura nei prati) danneggia inevitabilmente l'immagine del comprensorio alpino.

Provvedimento e sua applicazione

È stato deciso di istituire un contingentamento delle autovetture all'ingresso della valle, in modo tale da accogliere solo i veicoli che il sistema della sosta è effettivamente in grado di accogliere.

Una volta che i due parcheggi superiori vengono completamente occupati, la strada viene chiusa al traffico e i visitatori sono invitati a parcheggiare la vettura nel fondovalle.

Un sistema di conteggio degli accessi unito a pannelli a messaggio variabile informa i viaggiatori della possibilità di sosta, dirottando il flusso verso il parcheggio a valle.

Per agevolare la salita dei visitatori è stato inoltre istituito un servizio navetta, operato con minibus da 20 posti ciascuno, tra il parcheggio inferiore e il termine della valle. La navetta compie circa 40 viaggi al giorno.

In aggiunta, è stato migliorato il sistema di sentieri che percorrono la valle, e se si desidera arrivare sul posto senza auto sono stati istituiti 5 servizi navetta al giorno che partono direttamente da Briançon.

Monitoraggio e conclusioni

I risultati ottenuti dalla misura corrispondono a quanto ci si aspettava. Il sistema della mobilità alternativa ha sostituito la fruizione "all car" della valle con una meno impattante, e sono stati completamente debellati gli ingorghi e il parcheggio selvaggio.

Il servizio di navetta è apprezzato dai suoi utilizzatori (93% dei favorevoli) e il numero dei visitatori trasportati durante la stagione estiva è cresciuto in un anno dai 43.000 ai 50.000 passeggeri. Per la gestione del sistema sono state inoltre assunte 6 nuove persone.

Siti internet

grandsitedefrance.com
ccbrianconnais.fr

13. Zermatt, la località turistica dove il car free è di casa

Zermatt, Svizzera

La località turistica estiva ed invernale svizzera convive con le limitazioni totali al traffico privato da molti anni, e le misure di protezione del territorio vengono sempre migliorate. Il turismo non ne risente e si sviluppa, grazie anche a servizi comodi e spesso compresi nel prezzo.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Zermatt è una famosa località turistica alpina nella Svizzera tedesca che offre sia in inverno che in estate circa 15.000 posti letto.

A causa dell'alto numero di presenze e del conseguente peggioramento della mobilità nella valle, da parecchi anni è stato deciso di vietare la circolazione delle auto all'interno del centro abitato principale. Gli obiettivi di sostenibilità ambientale e preservazione del patrimonio naturale si sono perciò imposti in un contesto da sempre sensibile alle tematiche ecologiche.

Provvedimento e sua applicazione

A Zermatt l'uso dell'automobile è vietato, e i turisti che provengono dalla bassa valle devono obbligatoriamente lasciare l'auto in uno dei parcheggi a pagamento di Täsch. Tra il parcheggio e l'abitato (5km) è attivo un servizio di treni navetta che circolano ogni 20 minuti durante il giorno ed ogni ora durante le notti del *week end*.

Una volta giunto a Zermatt, il turista può utilizzare le linee del trasporto pubblico servite da mezzi elettrici, oppure spostarsi con il taxi (anch'essi elettrici) o con le carrozze trainate da cavalli. D'inverno, il costo dei biglietti e degli abbonamenti del trasporto pubblico è compreso nel prezzo dello *skipass*. E' inoltre possibile noleggiare biciclette in 25 punti diversi del paese.

Grazie al collegamento ferroviario con la valle e alle ardite ferrovie che si arrampicano sulle montagne circostanti, è possibile muoversi in tutte le direzioni e per qualsiasi necessità senza il bisogno di utilizzare l'auto.

Il trasporto bagagli tra la propria automobile e il luogo di pernottamento può avvenire a cura del turista utilizzando apposite carrozze ferroviarie sulle quali è possibile viaggiare con trolley di tipo aeroportuale, oppure a cura del servizio porta a porta messo a disposizione presso il parcheggio.

Per i gruppi è a disposizione uno speciale servizio di trasporto che consegna gratuitamente (previa prenotazione) i bagagli presso gli hotel.

Monitoraggio e conclusioni

Zermatt è considerato uno dei migliori esempi di applicazione di una strategia globale volta a proteggere il territorio e l'ecosistema senza negare ai turisti la possibilità di fruire delle bellezze del comprensorio.

Le misure adottate, alcune delle quali entrate in vigore diversi decenni fa, fanno ormai parte della cultura del luogo e dei turisti che scelgono Zermatt. La strategia vincente è risultata essere quella di offrire servizi comodi che eguagliano i comfort del mezzo privato senza però riprodurne le externalità.

Siti internet

zermatt.ch
matterhornterminal.ch

14. Parcheggio + treno: nel cuore delle Alpi senza auto

Wengen, Svizzera

Un modello esemplare di integrazione tra servizi di trasporto ha trasformato il problema dell'isolamento del centro abitato in risorsa turistica. Il turista arriva a Wengen con la ferrovia dello Jungfrau e gode della possibilità di muoversi lungo le strade completamente pedonali.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il paese di Wengen si trova nel cuore della Svizzera e ha una popolazione invernale di circa 10.000 abitanti. Il turismo (Wengen è patrimonio UNESCO) è il principale settore economico della zona.

Gli obiettivi delle politiche di mobilità sostenibile hanno puntato e tutt'ora puntano verso il mantenimento di un'isola ambientalmente protetta dove cittadini e soprattutto turisti possono muoversi e fruire del territorio senza dover utilizzare l'auto.

Provvedimento e sua applicazione

La località turistica è raggiungibile dalla valle attraverso una ferrovia che collega dalla mattina presto alla sera tardi Wengen a Leuterbrunnen, a sua collegata con il resto della Svizzera tramite la rete ferroviaria nazionale. I visitatori in arrivo in auto devono obbligatoriamente lasciare l'auto nel parcheggio a pagamento a valle e proseguire con il treno. È possibile prenotare il parcheggio per soste superiori ai 7 giorni.

Nel paese si circola esclusivamente a piedi e in bicicletta, oppure si possono utilizzare il servizio taxi, effettuato con mezzi elettrici. Sono presenti servizi di noleggio delle biciclette per muoversi, d'estate, lungo il paese e i sentieri naturali.

Le merci e la posta vengono inviate dalla valle a Wengen e viceversa a bordo del treno, e la distribuzione porta a porta a monte avviene per mezzo di piccoli veicoli elettrici.

Monitoraggio e conclusioni

Wengen è storicamente una località turistica *car free* poiché ha sempre dovuto fare i conti con la mancanza di collegamenti stradali. Inoltre, lo spazio all'interno del paese è poco e l'eventualità di accogliere e far circolare veicoli non sarebbe stata praticabile. Come succede per altre località alpine, a Wengen le misure incontrano il favore di residenti e turisti, soprattutto se si pensa che la località turistica è meta di numerose famiglie con figli al seguito.

Siti internet

wengen.com
jungfraubahn.ch

15. Servizio di distribuzione merci con veicoli elettrici

La Rochelle, Francia, 2001

Un progetto pilota per la distribuzione delle merci nel centro storico (caratterizzato da spazi angusti e vie strette) attraverso la creazione di una piattaforma logistica di scambio ed una flotta di veicoli elettrici per le consegne porta a porta.



Quadro di riferimento ed obiettivi

La Rochelle è un agglomerato composto da diciotto municipalità per un totale di 140mila abitanti, di cui 80mila residenti nel comune centrale, che vanta una lunga tradizione in tema di salvaguardia ambientale. Il problema della distribuzione delle merci nelle strette vie del centro storico necessitava di una soluzione drastica.

Gli obiettivi che hanno guidato il progetto sono stati l'ottimizzazione degli spazi di consegna delle merci e la promozione di sistemi organizzativi che generino meno congestione ed inquinamento.

Provvedimento e sua applicazione

Questa città ha abbracciato ormai da tempo la filosofia del veicolo elettrico, introdotta da una convenzione tra la città, PSA Peugeot Citroen e EDF. Si è trattato del primo progetto pilota europeo che ha trasformato La Rochelle nella città leader della mobilità elettrica.

Il successo riscontrato ha stimolato lo sviluppo di un piano per l'introduzione della distribuzione urbana delle merci.

Il City Freight Distribution, questo il nome della struttura, è localizzato a 1 km dal centro medievale, vicino alla stazione ferroviaria e serve un'area con 1.300 esercizi commerciali. Vengono effettuate consegne all'interno del centro storico utilizzando mezzi elettrici di dimensioni adatte.

Dal febbraio 2001 è in vigore una limitazione oraria per le consegne con mezzi di portata superiore alle 3,5 t (consegne consentite solo dalle 6.30 alle 7.00), ma l'uso della piattaforma non è obbligatorio, quindi chi lo desidera può effettuare le proprie consegne nella finestra oraria consentita.

Il gestore, identificato con una gara, è una società di trasporti privata che opera con un sostegno pubblico erogato in funzione del numero di colli e di pallet consegnati dalla piattaforma, che ammonta a 0,70 euro/collo a fronte di un costo medio di consegna di 3,75 euro/collo.

Monitoraggio e conclusioni

Il CDU movimentata circa il 30% delle consegne complessive nel centro della città (circa 450 colli/giorno).

Il sistema ha reso possibile una drastica diminuzione del traffico merci all'interno del centro medievale, rendendolo più vivibile e meno congestionato. Persistono dei problemi riguardo la redditività del sistema, per cui è stato stabilito che per il proseguimento dell'iniziativa occorrerà aumentare i volumi movimentati dagli attuali 450 colli ai 600 colli/giorno, per soddisfare il fabbisogno giornaliero di consegne

Siti internet

transports.equipement.gouv.fr
agglo-larochelle.fr
comox.fr

16. Malta, una strategia per migliorare l'accessibilità

La Valletta, Malta

Il governo dell'isola ha commissionato ad un team di esperti lo studio di diverse misure atte a migliorare l'accessibilità e la mobilità sostenibile all'interno della capitale maltese: parcheggi di corrispondenza, tariffazione degli accessi, isole pedonali e nuovi trasporti pubblici le principali iniziative.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Malta è un'isola-stato nella quale il settore turistico riveste grossa importanza all'interno dell'economia nazionale, e il tema della mobilità dei visitatori, ma anche dei molti cittadini, è attualmente all'ordine del giorno.

Uno dei problemi principali riguarda l'elevato tasso di motorizzazione del Paese, con il conseguente utilizzo indiscriminato dell'auto e la successiva creazione di congestione ed inquinamento. La qualità della vita dei cittadini e l'opinione dei turisti stava dunque declinando, ed era necessario un piano globale di miglioramento.

Provvedimento e sua applicazione

La "Strategia per Valletta", approvata a seguito di una consultazione popolare, comprende i seguenti provvedimenti:

- Attivazione di un parcheggio di interscambio al margine del centro abitato di Valletta, dove raccogliere i flussi di auto dirette nel centro storico.
- Introduzione di un sistema di controllo e tariffazione degli accessi (*Controlled Vehicular Traffic System*) in grado di leggere la targa delle auto, in modo tale da disincentivare l'accesso tramite il mezzo privato.
- Estensione delle aree pedonali interne al centro abitato, intervento in grado di rivitalizzare e liberare dalla crescente pressione automobilistica il centro storico commerciale.

- Introduzione di nuove linee di trasporto pubblico servite da minibus elettrici, in grado di dare una reale alternativa sostenibile alla crescente domanda di mobilità.

- Reintroduzione dei battelli come servizio di trasporto collettivo, in grado di fornire un collegamento via mare veloce tra le diverse località dell'isola.

- Creazione di percorsi pedonali e connessioni verticali più diretti (poiché sono presenti delle alture) al fine di collegare direttamente gli attracchi, i parcheggi e le zone turistiche del centro.

Tutte queste misure sono state messe in atto in modo graduale, ma fanno parte di un'unica strategia multisettoriale rivolta alla costruzione di una mobilità più sostenibile ed all'aumento della fruibilità delle zone storiche e turistiche.

Monitoraggio e conclusioni

Attualmente sono in corso le valutazioni dei provvedimenti adottati in modo da verificare l'effettiva corrispondenza tra obiettivi preposti e raggiunti.

I primi effetti positivi sono già riscontrabili: il parcheggio di corrispondenza dal terzo giorno di attivazione ha esaurito i posti disponibili, le linee del trasporto pubblico viaggiano con molti passeggeri a bordo e, grazie alle zone pedonali, il centro storico e turistico è più vivibile.

Siti internet

miti.gov.mt

17. Mobilità sostenibile nella riserva di Paneveggio

Trentino Alto Adige, Italia

Un primo passo verso la possibilità, da parte dei turisti, di fruire di un territorio protetto senza rischiare di comprometterne l'equilibrio: sono state create nuove linee di trasporto pubblico e la rete stradale è stata gerarchizzata al fine di limitare la circolazione nelle aree più sensibili.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino è interessato da importanti flussi turistici, e la gran parte dei visitatori raggiunge e attraversa il parco in automobile. Gli obiettivi del provvedimento mirano a sviluppare il turismo attraverso alcune iniziative e provvedimenti legati al concetto di mobilità sostenibile.

Provvedimento e sua applicazione

Per accedere all'interno della riserva sono state istituite dal 2005 cinque linee di autobus, alcune delle quali utilizzabili gratuitamente, i cui mezzi sono equipaggiati con carrelli adatti al trasporto delle biciclette. In aggiunta, sono state create delle navette che collegano il parco con le principali località turistiche esterne alla riserva.

Per informare i visitatori sulle novità riguardanti gli orari e le linee è stata pubblicata e distribuita presso i centri turistici una guida ("Il Parco in Tasca") contenente tutte le indicazioni per vivere la riserva naturale in modo sostenibile.

I parcheggi situati ai bordi e all'interno del parco sono stati resi a pagamento, con tariffe più elevate a seconda della fragilità del contesto in cui sono situati.

Le strade che attraversano la riserva sono state suddivise in tre categorie di appartenenza (rosse, gialle, verdi) e ogni categoria è soggetta a particolari norme e restrizioni di accesso: sulle strade verdi la circolazione è sostanzialmente libera, mentre su quelle rosse il transito è riservato esclusivamente a pedoni, ciclisti e a mezzi di servizio (ente parco, accesso ai rifugi, ecc...)

In aggiunta, sono stati creati nuovi sentieri e migliorati quelli esistenti, al fine di promuovere i modi di spostamento più eco-compatibili.

Monitoraggio e conclusioni

Il turismo non sembra aver sofferto molto in seguito all'attivazione delle misure di limitazione della circolazione e di tariffazione della sosta. Dall'altro lato, la pressione esercitata dalle auto dei visitatori sui parcheggi più interni al parco è costantemente diminuita, mentre la creazione di percorsi protetti dal traffico veicolare di massa ha ridotto notevolmente il traffico di attraversamento.

Questo significa che più persone hanno scelto di raggiungere le zone interne a piedi o con i mezzi pubblici, abbattendo la congestione, l'inquinamento atmosferico e il rumore.

Siti internet

parcopan.org

18. Il piccolo paradiso croato dove vige il divieto alle auto

Arcipelago delle Brijuni, Croazia

L'arcipelago delle Brioni è un paradiso naturale di rara bellezza. Per mantenere inalterata questa condizione la circolazione delle auto è stata vietata mentre quella delle biciclette avviene solo a particolari condizioni, per cui sulle isole ci si sposta principalmente a piedi o in barca.



Quadro di riferimento ed obiettivi

L'arcipelago delle Isole Brioni è inserito nell'omonimo Parco Nazionale e sorge nel Mare Adriatico a pochi chilometri dalla costa sud-occidentale croata. Dato l'ecosistema particolarmente delicato e l'ampiezza non eccessiva di Brioni Grande (la principale isola), la circolazione delle automobili dei turisti non è ammessa.

Il turismo da diporto è, negli ultimi anni, in netto sviluppo, ma non assume attualmente dimensioni preoccupanti per l'ecosistema dell'arcipelago.

Provvedimento e sua applicazione

Il punto di partenza per i traghetti di collegamento con l'isola è Fasana, collegata al nodo principale di Pola con frequenti servizi di autobus pubblici. Se si giunge a Fasana con la propria auto, è obbligatorio parcheggiare il veicolo in un parcheggio custodito al costo di circa 11 Euro a giorno. Si prosegue poi con il traghetto, che in estate viaggia tra le 6.40 e le 23.00.

Il pernottamento sull'isola è consentito in uno dei pochi alberghi presenti, e per chi alloggia a Brioni il costo del traghetto (viaggi illimitati) è compreso nella tariffa dell'hotel.

Sull'isola non possono circolare le automobili, quindi ci si sposta a piedi, in bicicletta o con le auto a trazione elettrica. Sull'isola vige anche il divieto di portare le proprie biciclette, che vengono quindi messe a disposizione direttamente all'arrivo. I mezzi noleggiabili sono circa 300, ma nei periodi in alta stagione può capitare di non trovarne di disponibili.

Monitoraggio e conclusioni

Le piccole isole del Parco Nazionale di Brioni sono attente alla protezione dell'ecosistema attraverso l'adozione di misure volte ad evitare la trasformazione della loro principale risorsa, il turismo, da opportunità a minaccia. Lo spirito che ha guidato l'amministrazione verso l'adozione dei divieti è il medesimo che ha portato alla nascita, nel 1983, dell'omonimo parco, e il turismo non sembra risentire (anzi, si sviluppa!) di queste limitazioni.

Siti internet

brijuni.hr

19. “A piedi tra le nuvole” nel Parco del Gran Paradiso

Piemonte e Valle d’Aosta, Italia

L’iniziativa mira a rendere fruibile ai visitatori una parte del parco senza che questi, attraverso l’uso dell’automobile, possano comprometterne l’equilibrio naturale. La soluzione proposta (il divieto alle auto) si lega ad una serie di eventi in modo da rendere più completo l’intero set di offerte.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il turismo motorizzato di massa è intrinsecamente portatore di alcune problematiche tali da impattare in modo negativo sull’ambiente circostante (rumore, inquinamento, consumo di suolo). Nel Parco Nazionale del Gran Paradiso la situazione si era fatta insostenibile, con problemi di congestione e automobili parcheggiate nei prati.

Gli obiettivi che hanno portato all’attuazione delle politiche sono: conservazione e qualificazione dei beni paesistici e naturalistici esistenti, promozione di una pianificazione ambientale integrata, riduzione dei flussi veicolari e garanzia di un turismo di qualità nel rispetto dell’ambiente.

Provvedimento e sua applicazione

Il piano si chiama “A piedi tra le nuvole” ed è stato avviato d’estate, nei periodi di maggior affluenza di visitatori. Accanto alla regolamentazione del traffico, prevede il rilancio dell’intera area con proposte turistiche di qualità. Un programma fitto di eventi e iniziative propone ogni domenica un tema diverso.

L’intervento principale consiste nella chiusura al traffico privato (dalle 9,00 alle 18,00 delle domeniche di luglio e agosto) dell’ultimo tratto della strada (6km) dal Serrù al Colle del Nivolet.

La misura viene integrata con l’effettuazione di un servizio di bus navetta tra il parcheggio e il termine della strada che fornisce ai turisti un nuovo modo di fruire il territorio.

La navetta (bus da 48 posti) parte ogni mezz’ora dal parcheggio custodito in valle e il prezzo del biglietto di andata e ritorno è di soli € 1,30 a persona, con possibilità di rimborso se si consuma un pranzo completo in alcuni selezionati rifugi e ristoranti posizionati in quota.

Un calendario fitto di incontri e proposte costituisce inoltre il tessuto connettivo del progetto, nato con l’obiettivo di rilanciare il territorio della Valle dell’Orco oltre che proteggere e far conoscere il Nivolet.

Durante la stagione estiva è disponibile presso i centri visita del parco e gli esercizi commerciali della zona anche un depliant con il programma eventi e le informazioni pratiche sull’iniziativa “A piedi tra le nuvole”.

Monitoraggio e conclusioni

Un numero significativo di visitatori utilizza oggi la navetta messa a disposizione dal parcheggio, oppure sale lungo la strada a piedi o in bicicletta. Questo ha permesso di ridurre i livelli di congestione e gli impatti negativi che le troppe auto erano solite produrre nell’ecosistema, nonché di stroncare la pratica del parcheggio abusivo delle vetture lungo la strada e nei prati alpini.

Siti internet

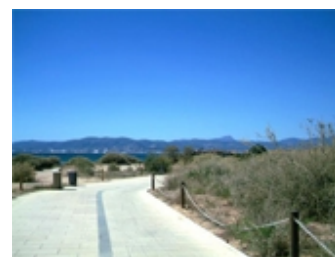
pngp.it

gelso.apat.it

20. Progetto Macimed per favorire la mobilità cicloturistica

Cagliari e Catania, Italia e Isole Baleari, Spagna

Il progetto Macimed utilizza fondi dell'Unione Europea per sviluppare, nell'ambito delle politiche legate alla sostenibilità ambientale nelle zone turistiche, la mobilità ciclopedonale attraverso la costruzione di percorsi dedicati percorribili con facilità da residenti e visitatori.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il Macimed è un progetto transnazionale sviluppato nell'ambito del programma Interreg III B Medocc, cofinanziato dalla UE e sviluppato in partenariato dalla Provincia di Cagliari, dalla Provincia di Catania e dal Governo delle Isole Baleari.

Il progetto propone l'incentivazione dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto economico, ecologico, salutare e a basso impatto ambientale.

L'idea di progetto scaturisce dall'esigenza di migliorare l'accessibilità e la fruibilità di territori con particolare valenza naturalistica e storico-culturale attraverso la creazione di itinerari ciclabili e la promozione della intermodalità con i mezzi di trasporto collettivi.

Provvedimento e sua applicazione

Il progetto prevede tre step fondamentali: la fase metodologica, con azioni di monitoraggio del territorio, redazione di Analisi Territoriali e Studi di fattibilità; la fase sperimentale, con la realizzazione di un progetto pilota sul territorio, miglioramento di piste ciclabili esistenti o realizzazione di nuove piste o percorsi; la fase di promozione e comunicazione, con azioni di formazione, informazione, divulgazione al pubblico, incontri e confronti con gli operatori pubblici e privati.

A Cagliari il progetto ha portato alla realizzazione di un itinerario ciclabile lungo un tratto di ferrovia dismessa. Il tracciato è corredato da minimi interventi infrastrutturali ed è riconoscibile attraverso l'adozione di un'apposita cartellonistica dedicata.

In aggiunta, sono stati ristrutturati alcuni edifici da adibire ai servizi di noleggio dei cicli, ai centri d'informazione e alle officine di riparazione.

A Catania l'idea progettuale di fondo si è basata sulla realizzazione di un percorso cicloturistico privilegiato su sede stradale già esistente, con una idonea segnaletica orizzontale e verticale, dotato per un ampio tratto di una corsia dedicata ai pedoni e, soprattutto, alle persone con problemi di movimento.

Nelle Isole Baleari il progetto consiste nell'adattare e convertire vari tratti di strada della rete terziaria di Maiorca in vere e proprie piste ciclabili usufruibili sia dai residenti che dai visitatori. Il progetto parte utilizzando strade rurali fuori uso in quanto più sicure e tranquille. Dal momento che lo stato di conservazione delle strade è buono, gli interventi previsti si sono concentrati principalmente nella collocazione della segnaletica verticale e orizzontale per agevolare i ciclisti col traffico dei veicoli. Si prevede anche l'utilizzo di una squadra di vigilanza ambientale.

Monitoraggio e conclusioni

Nel complesso, i tre progetti pilota descritti hanno avuto un buon successo, anche se mancano in questo senso analisi mirate.

Degna di nota la nuova strategia adottata dal governo delle Baleari volta a far progredire un sistema dei trasporti più ecologico, più pulito e più sicuro per i cittadini e i turisti presenti nelle isole, proteggendo al tempo stesso un ambiente ed un ecosistema fragili e sviluppando una forma di turismo più sostenibile che possa favorire la riduzione del fenomeno di stagionalità.

Siti internet

macimed.org

21. MarPark, ormeggio telematico per natanti da diporto nelle aree marine di pregio

Cinque Terre, Sardegna e Puglia, Italia

MarPark è un sistema telematico di ormeggio eco-compatibile per imbarcazioni da diporto per la protezione dell'ambiente e la fruizione turistica sostenibile delle Aree Marine Protette.



Quadro di riferimento ed obiettivi

Il sistema di ormeggio MarPark è finalizzato a garantire una fruizione a basso impatto ambientale di aree marine di pregio:

- regolando il flusso del turismo nautico, tramite l'installazione di un numero di posti ormeggio in rada limitato e commisurato alla capacità di carico dell'area marina;
- evitando l'azione distruttiva di ancore e catene sui fondali, tramite l'impiego di sistemi di ancoraggio eco-compatibili installati in seguito ad attenti studi dei fondali;
- consentendo l'ormeggio solamente ad imbarcazioni dotate di dispositivi ecologici come le holding tank.

Provvedimento e sua applicazione

Da giugno 2005, Italgest Mare, titolare del brevetto MarPark, gestisce la fase sperimentale di avviamento del Sistema per conto dell'Area Marina Protetta di Cinque Terre (Liguria) e di Capo Carbonara (Sargegna) in virtù di una Convenzione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Con MarPark si possono prenotare ormeggi su gavitelli in specchi d'acqua protetti. I gavitelli elettronici riconoscono automaticamente chi ha prenotato l'ormeggio e consentono l'attivazione di eventuali servizi aggiuntivi. Un piccolo anello galleggiante dotato di microchip (il "SeaPass") viene consegnato agli utenti MarPark per posta o presso le strutture delle aree marine MarPark. Inserito nella cima di ormeggio, il SeaPass permette all'utente di essere identificato dal gavitello telematico. L'ormeggio è consentito solo ad imbarcazioni dotate di *holding tank*. In caso contrario, è possibile occupare il gavitello al massimo per 12 ore e la prenotazione è valida solo se accompagnata da quella di un posto in porto.

Inoltre, in assenza di *holding tank*, il cliente si impegna a sottoscrivere un impegno formale a non utilizzare i bagni, a non lavare biancheria e a non riversare rifiuti in mare.

La prenotazione del gavitello garantisce, dietro corresponsione di una tariffa:

- l'ormeggio e l'assistenza all'ormeggio;
- la sorveglianza video e in loco per tutto il periodo prenotato;
- l'allerta meteo;
- il servizio di *Concierge Telefonico* per avere informazioni e prenotare i servizi opzionali a pagamento.

Tra i servizi aggiuntivi opzionali, si segnalano:

- il prelievo dei rifiuti e il catering a bordo,
- la prenotazione di alberghi, ristoranti, taxi nautico, ecc.
- la prenotazione di visite guidate (a piedi, in bicicletta, a cavallo ecc.), di immersioni subacquee, spa, centri sportivi, ecc.
- la consulenza per reperire un medico, una farmacia, un meccanico, per noleggiare un auto, ecc.

Il titolare della Concessione Demaniale Marittima è impegnato ad investire gli eventuali utili di gestione nella ricerca e nelle opere di monitoraggio, salvaguardia e ripristino ambientale.

Monitoraggio e conclusioni

Nel complesso, il sistema descritto ha avuto un buon successo, anche se mancano in questo senso analisi mirate.

Siti internet

marpark.it

22. Taxi gratuiti in estate

Forte dei Marmi, Riccione

City Limousine Service a Forte dei Marmi e Operazione Rycione Vyp: servizi di taxi gratuiti nel periodo estivo rivolti a turisti e residenti



Quadro di riferimento ed obiettivi

Forte dei Marmi e Riccione, rispettivamente con due e tre milioni di presenze nei mesi estivi, sono due località turistiche di eccellenza in Italia che sono sottoposte ad una forte pressione da parte del traffico veicolare e di occupazione del suolo da parte delle auto in sosta. La presenza di discoteche genera inoltre un traffico notturno che può presentare elementi di insicurezza e pericolosità. Obiettivo delle due amministrazioni era quello di trovare una soluzione in grado di alleggerire l'impatto sul territorio dalla pressione veicolare nel periodo estivo.

Provvedimento e sua applicazione

A Forte dei Marmi nell'estate 2008 sono state messe a disposizione gratuitamente sessanta city limousine Lancia Musa Poltrona Frau di chiunque (turista o residente) intende spostarsi all'interno del territorio comunale compresa l'area ZTL.

In collaborazione con i gestori dei più importanti locali, il comune ha previsto di utilizzare anche le Lancia Musa per il trasporto al ritorno dalle discoteche di chi ne avesse bisogno, all'insegna del divertimento in sicurezza.

Per ottimizzare il servizio sono state previste tre aree di parcheggio, individuabili dalla presenza di un cartello "Forte dei Marmi Vip Service All Areas - Parking" dove le auto sostano a disposizione di tutti coloro che vorranno usufruire del servizio. Oltre ai tre parcheggi, vi sono quattro fermate poste in punti strategici del centro della cittadina, da dove sarà possibile "prendere al volo" una city limousine Lancia Musa.

La Musa 1.6 da 120 CV adotta le più avanzate tecnologie di trattamento dei gas di scarico che garantiscono minori emissioni e riduzione dei consumi in linea con i limiti imposti dalla futura normativa Euro5.

A Riccione a partire dall'estate 2007 sono state messe a disposizione dei turisti 100 vetture riconoscibili da logo "Riccione VYP" apposto sulle portiere. Il nome ufficiale dell'iniziativa, infatti, è "Giallo a Riccione - Operazione Rycione VYP", dove con "giallo" ci si riferisce al colore delle vetture utilizzate.

Questa flotta ha il compito di offrire ai turisti un servizio di trasporto gratuito in giro per le strade di Riccione che per l'occasione si trasforma in una gigantesca isola pedonale agibile solo alle auto dei residenti. La zona pedonale della città (via Milano), diventare "Z.T.L." ovvero "Zona Traffico Lancia" dove solo le Ypsilon possono accedere. Per ottimizzare il servizio sono state previsti cinque grandi parcheggi di scambio, dove sono posizionate le Ypsilon che si diramano capillarmente verso tutti i possibili percorsi. Altre vetture sono infine in uso presso gli alberghi a 4 e 5 stelle che porteranno i turisti nell'entroterra (San Leo, San Marino, Gradara) attraverso un servizio che sarà gestito da un numero verde.

Il servizio è operativo dalle 16,30 alle 2 di notte. In alcuni giorni il servizio viene prolungato alle 4 della mattina.

Monitoraggio e conclusioni

Nell'estate 2007 il servizio Rycione VYP ha effettuato oltre 11.000 tratte trasportando 30.000 persone. L'iniziativa ha quindi avuto successo e, presumibilmente, dopo Forte dei Marmi, altre realtà potrebbero adottare tale provvedimento

Siti internet

riccione.it
lancia.it