

# MOBILITÀ TURISTICA NELLE VALLI ALPINE

*Problemi, proposte  
ed esperienze per soluzioni sostenibili*

A cura di  CIPRA Italia



## REDAZIONE

Francesco Pastorelli - CIPRA Italia

## COORDINAMENTO

Stefano Roletti

## TRADUZIONI

Carlo Gubetti

## COPERTINA

Stefano Roletti

Rosa Malfitano

## IMPAGINAZIONE

Rosa Malfitano

Valdimara Mo

## REFERENZE FOTOGRAFICHE

PAG. 8 Archivio Alpenburo

PAG. 21 Archivio F. Pastorelli

PAG. 27 Archivio CIPRA Italia

PAG. 42 Archivio F. Pastorelli

PAG. 46 Archivio CIPRA Italia

Finito di stampare  
nel mese di maggio 2004  
Presso la tipografia  
La Grafica Nuova - Torino

## INDICE

Mobilità turistica nelle valli alpine	6
Chilometri per divertimento? La mobilità nel tempo libero	9
Lasciare l'auto e prolungare la vacanza	19
Traffico e turismo - Un turismo con meno traffico: prospettiva concreta o utopia?	22

## ESPERIENZE

A piedi tra le nuvole - Colle del Nivolet	30
Le navette per il collegamento transfrontaliero Italia-Francia	33
Gestione della mobilità sostenibile nel Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi	34
A piedi e in bicicletta è meglio: Val Genova	35
L'accesso alle Tre Cime di Lavaredo	36
La Legge Regionale della Valle d'Aosta	38
Alps Mobility in Alta Valtellina	40
L'offerta di mobilità di Autopostale (CH)	43
Turismo senz'auto nella regione di Pongau (A)	44
Piano dei trasporti pubblici in Algovia (D)	47
Località turistiche e di cura senz'auto in Baviera (D)	49
Bonus ambientale Zillertal (A)	53
Talerbus: il bus delle valli (A)	54
Il Walserbus della Kleinwalsertal (A)	55
Biglietto turistico Berchtesgaden-Ramsau (D)	56
Giro turistico con autobus e treno a Garmisch Partenkirchen (D)	57
Oberstdorf senz'auto (D)	58
Autobus per turisti all'Alpe di Laguz (A)	59
Progetto mobiltour.ch	60

## LINK UTILI E INDIRIZZI

La vocazione ricreativa e turistica del territorio alpino della Provincia di Torino costituisce un'importante risorsa per le economie locali. L'accesso a queste valli avviene purtroppo spesso con l'esclusivo uso di autoveicoli privati, determinando problemi di inquinamento e di sicurezza che gravano sulle popolazioni locali e su ambienti con caratteristiche di elevata sensibilità. Un traffico veicolare estremamente concentrato nei giorni di festa e nei periodi delle ferie che può comportare anche una notevole perdita di qualità dell'offerta turistica percepita dai visitatori che raggiungono queste località di grande valore ambientale, paesaggistico e culturale.

Tra gli amministratori delle località dell'arco alpino internazionale sta crescendo la consapevolezza che l'organizzazione di un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale può determinare una molteplicità di vantaggi: miglioramento della vivibilità dei paesi, della qualità dell'offerta turistica, nuove possibilità di offerta turistica. In questa direzione la Provincia di Torino ha avviato nel corso degli ultimi anni alcune iniziative che costituiscono esperienze pilota nell'ambito dell'arco alpino piemontese.

Per contribuire ulteriormente allo sviluppo di forme di mobilità sostenibile in tutte le aree del territorio della provincia di Torino e con l'obiettivo non secondario di favorire la crescita della consapevolezza dell'importanza del muoversi sostenibile, abbiamo voluto dare alle stampe questo volume curato dalla CIPRA Italia (Commissione Internazionale per la Protezione della Alpi): un piccolo vademecum che si propone di stimolare, anche attraverso la presentazione di alcune positive esperienze già avviate a livello internazionale (tra le quali notiamo con piacere essere incluse buona parte dei lavori svolti dalla nostra Amministrazione), l'estendersi ed il consolidarsi di progetti di mobilità sostenibile nell'arco alpino provinciale, tali da favorire lo sviluppo sostenibile di un settore, qual'è il turismo, su cui si incentrano molte speranze di crescita economica nel territorio piemontese e nella provincia di Torino.

*L'Assessore al Turismo e Sport*  
Prof.ssa Silvana Accossato

*L'Assessore alle Risorse Idriche ed Atmosferiche*  
Dott.ssa Elena Ferro

## **MOBILITÀ TURISTICA NELLE VALLI ALPINE**

### **Un approccio diverso per la mobilità turistica**

Non costituisce certo una sorpresa il fatto che la maggior parte del volume di traffico dei fine settimana sia costituito da spostamenti per il tempo libero; la domenica, secondo alcune stime, esso costituisce addirittura il 90% del traffico complessivo. Nelle valli alpine, in particolari periodi dell'anno e nei fine settimana, serpentoni di auto, con cadenza più o meno regolare, creano non pochi problemi di sopportazione alle popolazioni residenti a fronte di ricadute economiche spesso irrilevanti per gli stessi operatori turistici locali.

Il territorio alpino, grazie alle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche è divenuto nel corso degli ultimi decenni uno dei maggiori *"impianti di riciclaggio per l'uomo affaticato"* ossia, in altre parole, un luogo dove il cittadino stressato trascorre parte del suo tempo libero per disintossicare fisico e mente dagli stress metropolitani. Sia che si tratti di vere e proprie vacanze, che di scampagnate o gite fuori porta, il turismo che si è sviluppato nelle Alpi è stato anche favorito dalla vicinanza ai grandi centri metropolitani della pianura. Tuttavia, con l'evoluzione dei sistemi di trasporto, i voli aerei a basso prezzo e con le località esotiche divenute alla portata di molti turisti, i soggiorni nelle località alpine hanno perduto la loro attrattività riducendosi sempre più a turismo stagionale e permanenze brevi. Se è vero che le Alpi hanno costituito per più di un secolo la destinazione per il riposo e lo svago per la popolazione europea, esse possono continuare ad esserlo soltanto se quelle attività che contribuiscono a logorare l'uomo che nelle Alpi si reca per soggiornarvi, per riposarsi, per rilassarsi, vengono mantenute lontane. Ed il riferimento va in primo luogo alle auto, dalle quali l'individuo, già frustrato dal traffico cittadino, altro non desidera che rifuggire almeno per i pochi giorni all'anno di vacanza. Può davvero considerarsi vacanza il trascorrere

ore di coda in auto (eventualmente sotto il sole) per fermarsi a trascorrere mezza giornata ai bordi di un torrente o in un prato sul ciglio della strada oppure per effettuare poche discese lungo una pista di sci?

### **Ma il traffico automobilistico serve davvero all'economia alpina?**

Anche se turismo e tempo libero, in quanto attività di scoperta, di avventura, di fuga da casa, non sono concepibili senza mobilità e senza traffico e se per il raggiungimento delle valli alpine è spesso indispensabile l'utilizzo dell'auto privata, in molte valli alpine, in particolari periodi dell'anno, la vivibilità è messa a dura prova e ci si sta rendendo conto che l'economia locale non trae profitti proporzionali ai flussi di auto che intasano le valli.

Da sempre gli abitanti delle Alpi hanno mostrato atteggiamento positivo nei confronti dei vari sistemi di trasporto (da chi si spostava a piedi attraverso i valichi alpini, a chi lo faceva con animali da soma, con i carri, per arrivare alle prime linee ferroviarie) perché da sempre, per secoli, ne hanno potuto trarre vantaggi non indifferenti. Perché allora la popolazione alpina non dovrebbe mantenere lo stesso atteggiamento nei confronti del traffico automobilistico? Non dobbiamo dimenticare uno dei più elementari effetti di questo meccanismo: i risultati economici si verificano solamente laddove i mezzi di trasporto si fermano. E questo è un effetto mai abbastanza preso in considerazione dalla maggior parte dei politici e dagli stessi esperti di traffico e mobilità. Dovunque i mezzi di trasporto sono in movimento ci saranno effetti negativi e danni per l'ambiente; effetti negativi e danni che aumentano proporzionalmente alla velocità di spostamento. Dove i mezzi di trasporto si fermano, dove le merci vengono caricate e scaricate si hanno gli effetti positivi: si vendono i biglietti, si stipulano contratti tra utenti e gestori, si fanno affari, perché il viaggiatore che è fermo compra, quello in movimento no.

Allo stesso modo una località attraversata da colonne di auto ne trae benefici irrilevanti rispetto al disturbo subito.

Il sistema dei trasporti funziona secondo meccanismi che hanno dato origine ad un'economia nella quale la competitività dipende dalla rapidità del sistema stesso. L'economia odierna è basata sulla crescita della velocità e necessita di distanze sempre più elevate. Ma questo ha poco a che fare con la storia del territorio alpino, basata invece sulla lentezza o su velocità modeste e su un delicato equilibrio uomo/natura. L'economia della velocità non si adatta al territorio alpino.



## CHILOMETRI PER DIVERTIMENTO? LA MOBILITÀ NEL TEMPO LIBERO

(estratto dal dossier curato della CIPRA International\*)

### Traffico per il tempo libero ▶

Il traffico per il tempo libero è un segmento del traffico viaggiatori. Gli spostamenti per motivi di lavoro o scolastici e i movimenti dei pendolari non sono qui compresi. Più difficile risulta distinguerlo dal traffico per fare acquisti, che viene talvolta considerato un segmento autonomo oppure annoverato tra il "traffico per il disbrigo di commissioni". Dal momento tuttavia che il fattore "esperienza gratificante" del fare acquisti è sempre più rilevante, il traffico che ne deriva deve sicuramente essere compreso tra le attività del tempo libero. Il traffico per il tempo libero si sviluppa in diverse località: nelle città/agglomerati urbani, nelle aree ricreative, marginali o montane. Produce diversi tipi di conseguenze e per ciascuna di esse devono essere adottati provvedimenti adeguati. Il traffico per il tempo libero è anche un fenomeno transfrontaliero. I dati rilevanti per il traffico per il tempo libero consistono perciò anche nel numero di chilometri-persone (cioè il prodotto del numero di persone per i chilometri

percorsi) dei cittadini di un paese all'estero e rispettivamente degli stranieri all'interno del paese. In Svizzera, ad esempio, vengono percorsi 60 miliardi di chilometri-persone per il tempo libero all'interno del paese, sono invece 40 miliardi i chilometri-persone percorsi dagli svizzeri all'estero.

In stati alpini come la Svizzera e l'Austria il traffico per il tempo libero raggiunge già una percentuale del 50-60% del traffico complessivo. La percentuale del traffico motorizzato individuale rispetto al traffico per il tempo libero è molto alta in questi paesi, con valori che raggiungono il 60-80%.

### Il motore del traffico per il tempo libero ▶

Ogni persona che si dedica ad attività del tempo libero che non si svolgano all'interno della propria abitazione produce traffico per il tempo libero. I bisogni psicosociali di libertà, sicurezza, potere, contatti sociali, sfera privata, divertimento determinano il comportamento relativo alla mobilità nel quotidiano e

nel tempo libero.

Il tempo libero è un segmento importante dell'ammontare complessivo del traffico, che deve essere considerato con attenzione. Le condizioni economiche e sociali inoltre fanno costantemente crescere la sua rilevanza.

C'è sempre più tempo libero a disposizione e il rapporto tra tempo di lavoro e tempo libero condiziona direttamente la quantità di traffico per il tempo libero prodotta. Grazie a posta elettronica, cellulari e Internet i tempi di lavoro si sono modificati, la suddivisione del lavoro in generale è diventata più flessibile e si può quindi meglio conciliare con le attività del tempo libero. Anche la crescita economica e dei redditi giocano qui una parte.

È in corso una tendenza all'aumento delle attività esterne al proprio domicilio, anche per l'esplosione delle offerte per il tempo libero.

Le aree ricreative prossime alle città e i centri per il tempo libero, come gli impianti sportivi, si trovano perlopiù al di fuori dei centri urbani, diventando così poli di attrazione per il traffico. I centri commerciali sono anch'essi grandi

attrattori di traffico.

I periodi di vacanza sono sempre più brevi. Se negli anni settanta la durata media di una vacanza era ancora di 8-9 giorni, oggi è scesa a 5. È quindi rimasto inalterato il numero dei pernottamenti, ma il traffico è aumentato, poiché i viaggi di andata e ritorno si succedono con maggior frequenza.

### **Davanti alla scelta ▶**

Quanto e che tipo di traffico per il tempo libero viene prodotto dipende molto da fattori personali e da aspetti socioeconomici: età, reddito, sesso, residenza, strutture residenziali e simili infrastrutture, disponibilità e costi dei mezzi di trasporto influenzano il comportamento nel tempo libero così come la scelta del mezzo di trasporto. Per cui gli abitanti delle aree urbane scelgono i mezzi pubblici (MP) molto più spesso rispetto alle persone residenti in aree rurali o piccole città. In base alle diverse situazioni di vita, sono presenti diverse modalità di mobilità del tempo libero.

Nel confronto per dati disaggregati tra traffico complessivo e traffico per il tempo libero non ci sono dif-

ferenze sostanziali. Il traffico motorizzato individuale (TMI) detiene la quota principale del traffico complessivo. Nei paesi alpini per i quali si conoscono i dati il traffico motorizzato individuale è di gran lunga maggiore rispetto a quello relativo ai mezzi pubblici. Per esempio in Svizzera il traffico motorizzato individuale detiene il 66 % di tutto il traffico per il tempo libero, in Austria il 64% ed in Germania addirittura il 77%.

Secondo una ricerca condotta sui chilometri percorsi in treno, in Svizzera si ha il maggior numero di chilometri percorsi annualmente per abitante (1.850). Segue la Francia (1.130), l'Austria (1.104), la Germania (891) e l'Italia (711) (LITRA, 1999). Anche se questi chilometri non sono riconducibili esclusivamente al traffico per il tempo libero, tali dati rispecchiano tuttavia l'atteggiamento della popolazione verso il trasporto pubblico.

### **Tempo, comfort, denaro ▶**

Quale motivo immediato fa scegliere determinati mezzi di trasporto? Questa domanda è stata oggetto di un'indagine svolta nell'estate 1997

e nell'inverno 1998 da TopSwiss (Tourismus Profil Schweiz) mediante rilevamenti scritti. Ne è emerso che gli utilizzatori di veicoli privati a motore citavano il fattore tempo e il comfort quale motivo principale della loro scelta. Al secondo posto si colloca il prezzo e al terzo l'abitudine. Sono simili i motivi delle persone che decidono per il pullman o l'aereo. Per gli utenti dei trasporti pubblici l'"abitudine" rappresenta il motivo principale, seguito a breve da "comfort" e "prezzo". Il fattore tempo non è in primo piano.

### **I viaggiatori della domenica ▶**

Non costituisce certo una sorpresa il fatto che la maggior parte del volume di traffico dei fine settimana sia costituito da traffico per il tempo libero, di domenica addirittura il 90% del traffico complessivo (Tabella 1). In Svizzera nei giorni lavorativi la percentuale è del 36%, il sabato del 70%. Anche la durata degli spostamenti per il tempo libero è superiore di domenica, sempre in Svizzera, mentre cala durante la settimana.

### Basta con il divertimento - la situazione si fa seria

L'elevato tasso di crescita del traffico per il tempo libero provoca gravi problemi per l'ambiente. Gli effetti negativi del traffico individuale motorizzato sono, come quelli del traffico in generale, inquinamento acustico, consumo di spazio, peggioramento della qualità dell'aria, consumo di carburanti fossili. Gli incolonnamenti provocati dal traffico per il tempo libero - ad esempio all'inizio e alla fine delle ferie, nei week-end, così come per il "cambio di turno" dei vacanzieri - comportano ragguardevoli perdite di tempo, nonché l'inquinamento dell'ambiente. E naturalmente la crescita costante del traffico per il tempo libero contribuisce in misura essenziale al riscaldamento del clima: il traffico nel suo complesso è responsabile

del 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub>, di cui circa il 50-60% è a carico del traffico per il tempo libero. Ciò significa che proprio nel segmento del traffico per il tempo libero si colloca un grande potenziale per ridurre sia i rischi che le emissioni di CO<sub>2</sub>. Nell'ambito del NRP 41 (Programma nazionale di ricerca della Svizzera su trasporti e ambiente) sono stati elaborati criteri e indicatori di sostenibilità per il traffico (Tabella 2).

Per ciascuno di questi indicatori misurabili e rappresentabili possono essere definiti obiettivi (rispetto di valori limite ecc.) e si può stimare nello specifico la necessità di intervenire nel traffico per il tempo libero. Un altro vantaggio degli indicatori è che le strategie e gli sviluppi di diverse città, regioni ecc. diventano così confrontabili.

TABELLA 1

La percentuale del traffico per il tempo libero e la durata degli spostamenti per il tempo libero nei giorni feriali in Svizzera

PERIODO	% DEL TRAFFICO PER IL TEMPO LIBERO SUL TOTALE	DURATA DEGLI SPOSTAMENTI PER IL TEMPO LIBERO
IN SETTIMANA	36%	33 MIN.
SABATO	70%	55 MIN.
DOMENICA	>90%	80 MIN.

SETTORE	CRITERI	INDICATORI
<b>Ambiente Risorse</b>	CLIMA	Emissioni di CO <sub>2</sub>
	QUALITÀ DELL'ARIA	Emissioni di NO <sub>x</sub> , di polveri fini accessibili ai polmoni
	RUMORE	Inquinamento acustico
	HABITAT, PAESAGGIO	Fabbisogno di superfici/aree non tagliate da vie di comunicazione
	RISORSE /ENERGIA	Consumo di combustibili fossili
<b>Economia</b>	VERITÀ DEI COSTI	Costi per danni esterni
	PREZZO	Richiedere un prezzo per specifiche prestazioni di trasporto, imporre tasse in modo neutrale tra i diversi vettori rispetto alla verità dei costi
	CRESCITA	PIL annuale
	ABITAZIONI /SUPERFICI	Superfici per i trasporti per km <sup>2</sup> , percentuale delle superfici per i trasporti rispetto alle superfici per abitazioni
<b>Società</b>	SOLIDARIETÀ	Prestazione economico-collettiva dei trasporti pro capite all'anno, accessibilità dei centri regionali con i mezzi di trasporto pubblici
	SICUREZZA	Vittime del traffico, reati (infrazioni del codice della strada commesse nello spazio pubblico)
	PARTECIPAZIONE	Soddisfazione soggettiva con possibilità partecipative
	INDIVIDUALITÀ	Non si è trovato alcun indicatore adeguato

TABELLA 2

Fonte: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

### **Per potersi di nuovo divertire: sostenibilità nella mobilità ▶**

Gli obiettivi sono qui la promozione di veicoli ad alta efficienza energetica, l'introduzione della verità dei costi, la regolamentazione dei parcheggi e l'incentivazione alla rinuncia dell'automobile.

### **Impostazioni nella pianificazione territoriale e dei mezzi pubblici ▶**

Il traffico per il tempo libero deve essere inserito nelle pianificazioni strategiche e specifiche. La pianificazione territoriale deve incentivare l'ubicazione delle abitazioni in zone centrali ed impedire uno sviluppo urbanistico a tappeto, l'ubicazione delle infrastrutture per il tempo libero deve essere coordinata con l'accessibilità con i mezzi pubblici. Le infrastrutture per i trasporti svolgono una funzione determinante: la rete di vie pedonali e piste ciclabili deve essere migliorata e completata, segnalata e mantenuta in buono stato. Nuove circonvallazioni e tangenziali per l'alleggerimento delle aree residenziali e ricreative devono essere realizzate solo contestualmente a misure per il decongestio-

namento del traffico.

Il trasporto pubblico deve essere potenziato e migliorato. In tal senso sono importanti collegamenti diretti e veloci tra i centri e tra i centri e le aree ricreative.

Per quanto riguarda la gestione del traffico nelle località turistiche, l'attività di ricerca del NRP evidenzia che l'integrazione dei quattro pacchetti di misure "circonvallazioni", "limitazione del traffico diffusa", "aumento dell'attrattività e potenziamento del mezzo pubblico" e "dislocamento mirato e gestione dei parcheggi" consente la massima efficienza per migliorare la situazione ambientale e costituisce l'unica possibilità di contrastare l'aumento del traffico stradale e i punti di forte concentrazione dell'inquinamento.

### **La riscoperta delle aree vicine ▶**

L'area attorno alla località di residenza dovrebbe essere abbastanza attraente affinché vi si trascorra almeno una parte del tempo libero. Questo obiettivo può essere raggiunto con la creazione di una rete di aree verdi ricreative all'interno dei centri residenziali e nelle zone di

nuova urbanizzazione. La percentuale di aree verdi esercita una grande influenza sui comportamenti di mobilità. Nelle aree verdi o ricreative prossime ai centri abitati l'utilizzo di veicoli privati deve essere limitato. Ciò rende possibile collegamenti adeguati ai bisogni con i mezzi pubblici e le biciclette.

### **Nuovi orizzonti nel trasporto pubblico... ▶**

I servizi offerti dai trasporti pubblici devono essere migliorati e potenziati orientandosi ai bisogni dell'"uomo del tempo libero": rientrano qui il servizio bagagli, le prenotazioni, il noleggio attrezzature ecc. La politica tariffaria del trasporto pubblico dovrebbe prevedere offerte speciali per attività del tempo libero. I mezzi di trasporto compatibili con l'ambiente dovrebbero essere promossi in occasione di manifestazioni, ad esempio mediante la combinazione biglietto di viaggio + ingresso.

I trasporti pubblici devono diventare più attraenti anche di sera e durante i fine settimana. Il traffico per le gite di fine settimana offre però un potenziale ancora maggiore. Le

principali mete del turismo domenicale dovrebbero perciò essere facilmente e velocemente raggiungibili con i mezzi pubblici. Secondo un'indagine, la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento del comfort sarebbe in grado di convincere chi viaggia utilizzando veicoli a motore privati a passare ai mezzi pubblici.

Il solo miglioramento dell'offerta non è tuttavia sufficiente a modificare i comportamenti legati alla mobilità. Si dovrebbe perseguire anche un'adeguata presa di coscienza e ripensare il rapporto con il tempo e la velocità, con l'autonomia e la comodità. Ma anche la miglior offerta nel settore dei trasporti per il tempo libero sarà presa in considerazione solo se le persone saranno sufficientemente informate. Informazioni di qualità, pubblicità e marketing rappresentano il primo passo. E qui devono collaborare in modo ottimale tutte le società coinvolte, ciò che presuppone un'intensa cooperazione tra imprese di trasporti e società di trasporto municipalizzate, imprese attive nel settore del tempo libero, società di gestione di mezzi

di trasporto legati al tempo libero come funivie, linee di navigazione e aziende per il turismo.

Nell'ambito del NRP 41 sono stati analizzati più approfonditamente tre segmenti del traffico per il tempo libero in Svizzera:

- lo svolgimento del traffico durante le grandi manifestazioni;
- il traffico giornaliero per la pratica di sci e snowboard;
- il traffico di andata e ritorno per le ferie.

Con il 15-20% del volume di traffico, le grandi manifestazioni con più di 500 visitatori costituiscono una percentuale determinante del traffico per il tempo libero.

Dallo studio di due casi è emersa una percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici in tali occasioni molto superiore alla media, dovuta principalmente ad una regolamentazione restrittiva dei parcheggi unita all'offerta di collegamenti rapidi e diretti con i mezzi pubblici. Il prezzo di tali collegamenti sembra svolgere un ruolo secondario. I ricercatori individuano ulteriori potenzialità di trasferimento di quote di traffico ai mezzi pubblici. Le soluzioni collau-

date valgono quali "Examples of good practice", che possono essere ripetute.

Il traffico giornaliero per lo sci e lo snowboard rappresenta con il 7% un altro segmento del traffico per il tempo libero. L'elevata percentuale di traffico motorizzato individuale è quasi dell'80%. Anche qui secondo i ricercatori è presente un notevole potenziale di trasferimento al mezzo pubblico, in particolare attraverso il miglioramento degli orari e del comfort dei mezzi pubblici, unito alla regolamentazione dei parcheggi.

I viaggi per andare e tornare dalle ferie ammontano a circa il 7% dei volumi di traffico per il tempo libero, con una percentuale relativamente alta di trasporto pubblico. Nei prossimi 20-30 anni per questa categoria di traffico è prevista una crescita fino al 30%. Anche in questo settore c'è un considerevole potenziale di crescita e di trasferimento ai mezzi pubblici, se, come provvedimento prioritario, si riesce ad aumentare l'attrattiva dei mezzi pubblici, ad esempio migliorando la qualità dei servizi nel settore dei bagagli.

### **... e nel settore turistico ▶**

Per alleviare la problematica delle vacanze brevi, e dei frequenti spostamenti ad esse connessi, si dovrebbe rafforzare un turismo basato su un rapporto di "solidarietà" con la regione prescelta, in modo che i visitatori rimangano più a lungo nell'area, e si riduca quindi il numero dei viaggi di andata e ritorno.

### **Orientamento del traffico automobilistico del tempo libero ▶**

Una possibilità di orientare il traffico consiste nell'imposizione di pedaggi. Tuttavia, l'esperienza dimostra che la soglia di accettazione per i pedaggi è molto elevata e l'importo da pagare non trattiene quasi nessuno dall'arrivare fino alla meta con il proprio mezzo. Nel 1997 ad esempio, la strada alpina del Grossglockner in Austria, nonostante un pedaggio piuttosto elevato, è stata percorsa da quasi 43.000 moto. Da questo punto di vista, i pedaggi servono "solo" a coprire i costi interni delle strade d'alta quota o di valico - comunque un contributo verso la verità dei costi.

Un'altra possibilità è di chiudere al

traffico automobilistico, temporaneamente o continuativamente, le strade di montagna, offrendo un mezzo di trasporto pubblico o alternativo. Un esempio in tal senso è la strada nella Gschlössstal, nell'area del Parco nazionale degli Alti Tauri nel Tirolo orientale, che può essere percorsa solo con carrozze trainate da cavalli messe a disposizione del pubblico. Favorevoli alle restrizioni sono perlopiù i proprietari di fondi, i cacciatori, i pescatori e gli ambientalisti, mentre si mostra piuttosto critico il settore dell'ospitalità e della ristorazione. Decisiva è sempre l'armonizzazione e l'integrazione dei diversi provvedimenti, che si devono fondere in un'unica strategia complessiva.

### **Trasporti per il tempo libero - con lungimiranza ▶**

La rapidità con cui aumenterà il traffico per il tempo libero dipende tra l'altro dal tasso di crescita e dallo sviluppo demografico. Per il futuro si prevede tuttavia una rilevanza sempre maggiore del traffico per il tempo libero rispetto al volume di traffico complessivo. La percentuale delle persone attive non è desti-

nata ad aumentare in tempi prevedibili, mentre continuerà ad aumentare il numero dei pensionati.

Misure efficaci per risolvere i problemi prodotti dalla forte crescita del traffico per il tempo libero devono integrare una serie di provvedimenti coordinati. I fattori economici e sociali devono qui essere considerati, così come gli aspetti ecologici, poiché anche le forze trainanti del traffico per il tempo libero sono di natura socioeconomica. Occorre intraprendere iniziative volte alla creazione di consenso tra i "produttori" di traffico per il tempo libero, cioè gli utenti dei mezzi di trasporto,

per cercare di ottenere effetti sostenibili. Le conclusioni dedotte attraverso l'attività di ricerca svolta nell'ambito del programma svizzero NRP 41, lasciano spazio alla fondata speranza di poter ottenere uno sviluppo sostenibile del traffico per il tempo libero.

Si stima che, rispetto all'evoluzione di riferimento, nel trasporto di persone su strada entro il 2020 si potrebbero ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa il 30-50% e nel trasporto aereo fino al 15-50%. I chilometri per il tempo libero possono quindi continuare ad essere divertimento - se percorsi in modo sostenibile.

*\*Il dossier completo può essere consultato sul sito: [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net)*

## LASCIARE L'AUTO E PROLUNGARE LA VACANZA

Si è già detto che i periodi di vacanza saranno sempre più brevi. Se negli anni settanta la durata media di una vacanza era ancora di 8-9 giorni, oggi è scesa a 5. È quindi rimasto inalterato il numero dei pernottamenti, ma il traffico è aumentato, poiché i viaggi di andata e ritorno si succedono con maggior frequenza.

Gli incolonnamenti provocati dal traffico per il tempo libero - ad esempio all'inizio e alla fine delle ferie, nei week-end - comportano ragguardevoli perdite di tempo, nonché l'inquinamento dell'ambiente.

Se facciamo riferimento alle località delle valli italiane questo fenomeno è ulteriormente accentuato dal turismo mordi e fuggi giornaliero. Qui non possiamo neanche parlare di pernottamenti, ma solo di presenze. I pendolari dello sci in inverno, i gitanti domenicali in estate. Questo fenomeno va visto negativamente sotto due punti di vista: aumento di traffico e quindi disturbo, pericolo, inquinamento e diminuzione della spesa turistica. Infatti, a seguito di questa esasperazione della mobilità del tempo libero, non poche sono le località che pur se caratterizzate da attrattive turistiche, subiscono solamente gli effetti negativi della mobilità stessa, in quanto il turista non viene indotto a fermarsi. Altre località sono oggetto di un turismo di giornata, basato in prevalenza sul pic-nic, in grado di portare un beneficio economico minimo agli esercizi commerciali locali.

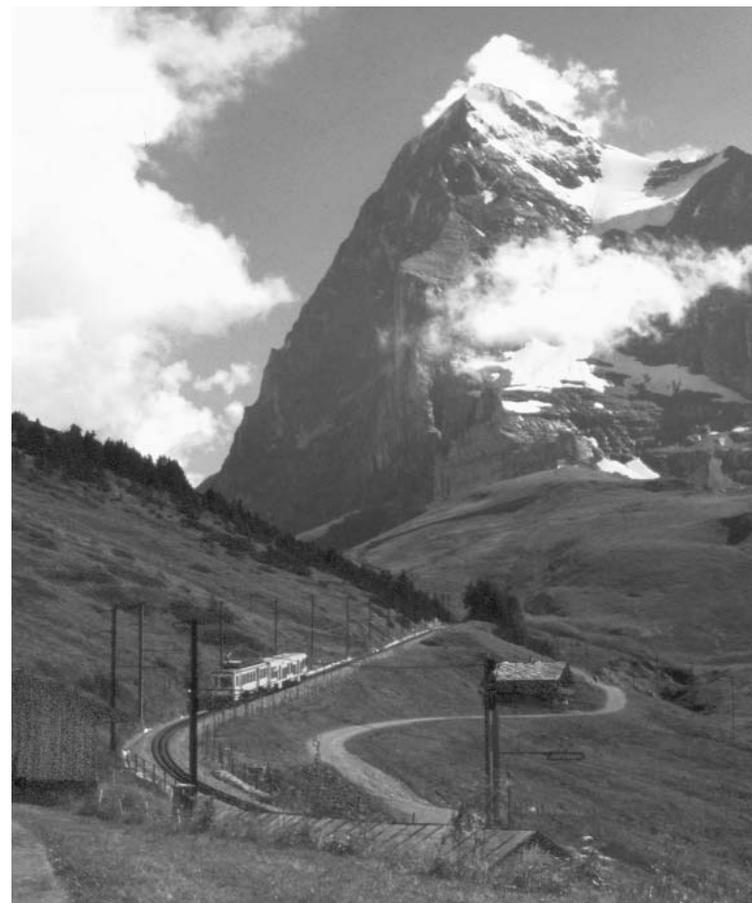
Per alleviare la problematica delle vacanze brevi e dei frequenti spostamenti ad esse connessi, si dovrebbe rafforzare un turismo basato su un rapporto di "solidarietà" con il territorio, in modo che i visitatori possano rimanere più a lungo e si riduca quindi il numero dei viaggi di andata e ritorno. A questo punto è d'obbligo evidenziare il fallimento del modello del turismo delle seconde case che si è con-

traddistinto negli ultimi trent'anni in molte delle valli alpine italiane e che genera un turismo tutt'altro che di solidarietà col territorio.

Alternativa ad un turismo di massa con molto traffico potrebbe essere la svolta ad un turismo di qualità con elevata creazione di reddito, con innovazioni nella logistica e nella tecnologia accompagnate da opportune campagne di marketing. Alcune località delle Alpi hanno intrapreso con successo questa strada. Si tratta spesso di località destinate ad un turismo di élite come quelle del circuito GAST (Gemeinschaft autofreier Schweierer Tourismusorte = Comunità delle località turistiche senz'auto della Svizzera) in Svizzera. In queste località si è partiti dalle limitazioni del traffico interno al centro di villeggiatura per arrivare a località senza auto e quindi ad una vacanza senza auto. Il turista non soltanto non utilizza l'auto nel periodo di vacanza, ma non necessita dell'auto neppure per raggiungere la località. Si possono prestare ad intraprendere questa strada tanto le stazioni climatiche (località termali, di cura o convalescenza) quanto quelle località che hanno necessità di rilanciare la loro immagine verso un turismo sostenibile, guadagnando l'attenzione di un segmento sempre crescente di potenziali clienti.

Della possibilità di chiudere al traffico automobilistico, temporaneamente o continuativamente, le strade di montagna, offrendo un mezzo di trasporto pubblico o alternativo, predisponendo se dal caso regolamentazioni ad hoc, si è già accennato e si tornerà nella seconda parte di questa pubblicazione con degli esempi concreti; tuttavia va ricordato che contrariamente a quanto si potrebbe pensare, la chiusura al traffico privato di una strada di montagna porta più turismo, nel senso che consente di allungare le permanenze. Consideriamo ad esempio il caso di un rifugio alpino: il fatto che sia raggiungibile (o anche solo avvicinabile) con mezzi motorizzati tramite una strada

aperta al pubblico ha l'effetto di favorire le escursioni di giornata. Molti degli escursionisti che avrebbero impiegato qualche ora in più per raggiungere il rifugio senza strada, con la strada saranno indotti a compiere l'escursione in giornata, senza la necessità del pernottamento (e delle relative consumazioni). Con la strada aperta alle auto si avrebbero molte più presenze, ma con permanenze brevi.



## TRAFFICO E TURISMO

### Un turismo con meno traffico: prospettiva concreta o utopia?

Wolfgang Rauch (dal 1° Rapporto sullo stato delle Alpi\*)

Alcune località turistiche delle Alpi incontrano crescenti problemi per la qualità dell'ambiente più prossimo alle zone residenziali. Gli straordinari panorami alpini non bastano più per imporsi sulla concorrenza mondiale che può trarre vantaggio dai voli aerei a basso prezzo.

E per chi ha imparato a conoscere i vantaggi dei quartieri residenziali a traffico limitato e delle aree pedonali nei centri urbani è doppiamente inaccettabile trovare durante le vacanze un traffico di dimensioni cittadine. Sulle Alpi - dove tra l'altro i rumori si diffondono a grande distanza - tutti, ospiti e residenti, sentono che una mobilità senza limiti svaluta in modo persistente lo spazio vitale. Un turismo senza traffico non è possibile. Ma la questione è: quanto accettarne?

Quali sono i limiti? Quando noi oggi riflettiamo sulle prospettive di un turismo sostenibile, la riduzione dell'impatto del traffico gioca un ruolo centrale.

#### La diminuzione del traffico ▶

- corrisponde agli obiettivi di ampi

settori dell'economia turistica di affermare in prospettiva una svolta del turismo di massa al turismo di qualità, con una più elevata creazione di reddito;

- soddisfa le richieste di politica ambientale (leggi sui limiti delle immissioni inquinanti e dei rumori) e le esigenze della politica dei trasporti di innovazioni nella logistica e nella tecnologia (trasporti pubblici, veicoli elettrici);
- e soprattutto va incontro ai desideri di quei turisti che cercano in primo luogo distensione, ristabilimento e l'esperienza di una natura e di un ambiente intatto e che nelle località di villeggiatura si rilassano, fanno passeggiate ed escursioni, praticano sport e hanno la curiosità di vedere cose nuove.

Questa impostazione viene ostacolata prima di tutto dall'eccesso di traffico locale (Indagine tra i turisti in Austria, 1991/1992 - società austriaca di scienze turistiche applicate, 1992).

Qui ci si dovrebbe tuttavia chiedere criticamente se questo bisogno di

distensione e tranquillità non venga espresso proprio da coloro che si spostano con la propria auto.

#### Richiesta di località turistiche sostenibili ▶

La riduzione dell'impatto del traffico veicolare nelle località turistiche è quindi necessaria per soddisfare i turisti e garantire così le future possibilità di mercato.

Gli obiettivi di un centro turistico sostenibile sono:

- conservare una natura e un ambiente intatti;
- rafforzare in modo durevole la struttura economica locale e regionale;
- migliorare la qualità e l'immagine dei soggiorni offerti;
- offrire una mobilità in forme compatibili;
- creare consapevolezza e svolgere un ruolo modello.

L'analisi delle località turistiche senza auto, come ad esempio per le località del GAST (Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte = Comunità delle località turistiche svizzere senza auto) in Svizzera, oppure i centri con limitazioni del

traffico, come Oberstdorf (Baviera), conferma il successo di questa soluzione (Autofreie Tourismusorte in Österreich, Machbarkeitsanalyse, Vienna 1993).

#### Modello di partenza.

#### Limitazione del traffico nel centro di villeggiatura ▶

Il modello di partenza "Limitazione del traffico" inizia dalla creazione di zone pedonali possibilmente estese, comprendenti però almeno la zona centrale, e di "vie residenziali" nelle aree adiacenti. Nello stesso tempo occorre mettere a disposizione mezzi di trasporto pubblici (tram o bus di villaggio, taxi collettivo) con veicoli a ridotta emissione di inquinanti. Il traffico viene fortemente ridotto mediante la limitazione dell'accesso e la creazione di parcheggi nelle aree periferiche. In merito a all'utilizzo dell'auto individuale, gli ospiti permanenti e i residenti vengono trattati allo stesso modo, cercando di favorire lo sviluppo di un comportamento consapevole e di ottenere la massima accettazione delle misure introdotte. Gli ospiti che giungono senza auto, così come gli ospiti permanenti, devono

tendenzialmente avere particolari condizioni di privilegio rispetto ai turisti giunti con l'auto e ai visitatori giornalieri. Il modello di partenza sarebbe realizzabile senza problemi in molte località, tuttavia sono solo pochi i comuni alpini, come Berchtesgaden e Oberstdorf, che hanno compiuto questo passo.

### **Modello finale "Località di villeggiatura senza auto" ▶**

A partire dal modello di partenza si dovrebbe gradualmente passare al modello finale "Località di villeggiatura senza auto". In questo caso dovrebbero poter circolare solo i veicoli che ne hanno assoluta necessità (per la consegna merci, traffico commerciale delle aziende situate in loco, traffico di servizi a cantieri, mezzi di trasporto pubblici e taxi, mezzi di alberghi e hotel e, in determinati casi, gli abitanti delle borgate isolate). Possono inoltre circolare veicoli che non producono emissioni in loco, come per esempio i veicoli elettrici. Possono essere utilizzati senza limitazioni biciclette, elettrobiciclette, carrelli e carri elettrici. Sono previste eccezioni per veicoli con motore a combustione utilizzati

in agricoltura, veicoli per la manutenzione stradale, per la raccolta dei rifiuti e, in caso di necessità, per veicoli pesanti di servizio a cantieri (nell'orario e per un numero di viaggi stabiliti e solo al di fuori dell'alta stagione).

Tutti i veicoli privati con motore a combustione, di residenti così come di villeggianti, vengono lasciati in parcheggi o garage a pagamento situati in zone periferiche. Viene istituito un servizio di bus o taxi. I veicoli ammessi a circolare nel centro abitato possono parcheggiare solo nelle aree a tale scopo designate.

### **Mobilità senza auto nei centri e nelle zone di villeggiatura ▶**

Un centro di accoglienza presso la stazione ferroviaria, degli autobus regionali oppure nei parcheggi di scambio fornisce tutte le informazioni per gli ospiti (prenotazione camere, accettazione e recapito bagagli, noleggio sci e biciclette, informazioni su viaggi ed escursioni, biglietteria per mezzi di trasporto, pass per impianti di risalita e mezzi pubblici). Qui si trovano anche le stazioni di bus locali e taxi. Nelle località turistiche senza auto si offro-

no condizioni ottimali per i pedoni e per le biciclette e si mettono a disposizione elettrotaxi e bus elettrici a condizioni favorevoli. Viene inoltre curato con particolare attenzione il collegamento con la rete di trasporti pubblici regionali e la si integra con l'offerta di bus per escursionisti, sciatori, ecc.

### **Possibilità di vacanze senza auto ▶**

L'obiettivo di un trasferimento "dolce" verso le località turistiche scelte è quello di evitare completamente l'uso dell'automobile, oppure di passare quanto prima ai mezzi di trasporto pubblici. In tal modo possono essere liberati da intasamenti veicolari anche le località situate lungo le strade di accesso alle mete turistiche. Ciò consente inoltre notevoli risparmi sugli investimenti necessari per raccordi stradali, parcheggi di scambio, garage, ecc. Per incentivare l'utilizzo della ferrovia si deve innanzitutto migliorare il sistema complessivo dei trasporti pubblici. È necessario creare i presupposti di una mobilità garantita da una "catena" di interconnessioni - a condizioni ottimali per tariffe e orari

- a partire dai mezzi pubblici nelle città di partenza, attraverso le ferrovie, fino ai bus navetta e ai taxi per la località di villeggiatura e gli hotel.

### **Promozione pubblicitaria e gruppi di riferimento ▶**

Mediante un'intensa campagna pubblicitaria e di marketing, il marchio "Località turistica priva di auto" deve essere affiancato dal marchio "In vacanza senz'auto": si viaggia su confortevoli treni per le vacanze con servizio navetta (i cosiddetti shuttle) e consegna bagagli. È necessario mettere a disposizione dei turisti pacchetti di offerte personalizzati, comprendenti il viaggio in treno, la prenotazione del soggiorno e altre agevolazioni nella località turistica. All'atto della prenotazione di un soggiorno, sia presso l'associazione turistica che direttamente presso l'hotel o la pensione, si deve promuovere attivamente il viaggio con mezzi pubblici e il relativo pacchetto di condizioni particolari.

La trasformazione strutturale in atto nelle ferrovie dovrebbe rendere possibile ai principali comuni turistici e alle zone di villeggiatura formare società con le ferrovie o le a-

genzie di viaggi, che potrebbero promuovere sul mercato pacchetti con il marchio "in vacanza senza auto" comprendenti soggiorno e trasferimenti. Le società di trasporti e i relativi partner nel settore turistico si dovrebbero orientare agli esempi sperimentati con successo in Svizzera (Swiss Pass, Swiss Card). Gli ospiti di alcuni hotel dei Grigioni ricevono per esempio un pass gratuito per il trasferimento con mezzi pubblici dalla frontiera e per l'utilizzo a metà prezzo di tutti i mezzi pubblici della regione.

Oltre ai prospetti pubblicitari di comuni e regioni turistiche, anche gli opuscoli degli hotel devono pubblicizzare l'opzione "senza auto". L'attributo "senza auto" deve essere equiparata a turismo di elevata qualità.

Le località turistiche senza auto si possono caratterizzare evidenziando il proprio ruolo di battistrada verso uno sviluppo sostenibile in campo ambientale, sociale ed economico. I gruppi di riferimento che possono essere attratti dalla "liberazione dalle auto" sono soprattutto:

- famiglie con bambini, anziani, coppie e single attenti ai problemi

dell'ambiente

- turisti in cerca di distensione e ricreazione, nonché gruppi di sportivi e di amanti di attività del tempo libero, che privilegiano le attività ricreative a diretto contatto con la natura e una elevata qualità dell'ambiente.

### **Realizzabilità di località turistiche con traffico limitato o senza auto ▶**

Le seguenti categorie di località turistiche sembrano particolarmente indicate per una limitazione globale del traffico o per una completa liberazione dalle auto:

- *località di cura e di convalescenza*: il concetto "senza auto" corrisponde in modo ideale alle aspettative degli ospiti e alla necessità di una elevata qualità dell'ambiente delle località di cura. Per le stazioni di cura climatiche questa è addirittura una condizione vincolante;
- *località turistiche con problemi*: i centri turistici che devono confrontarsi con notevoli problemi di traffico e perdita di attrattività hanno qui la possibilità di cambiare radicalmente strategia e

profilo per riguadagnare il favore dei turisti;

- comuni in evoluzione verso un "turismo sostenibile": località impegnate nella creazione di un settore turistico possono realizza-

re fin dall'inizio forme di turismo sostenibile mediante un programma di riduzione del traffico, guadagnando l'attenzione di un crescente segmento di potenziali clienti.



\* Il 1° Rapporto sullo stato delle Alpi, Edizione CDA, a cura di CIPRA, contiene diversi capitoli dedicati a traffico, turismo e mobilità, con un'analisi approfondita e dati su tutto l'arco alpino.

## ESPERIENZE

*“Le Parti contraenti favoriscono i provvedimenti destinati a ridurre il traffico a motore all’interno delle stazioni turistiche. Inoltre incoraggiano le iniziative pubbliche o private miranti a migliorare l’accesso ai siti e ai centri turistici tramite i mezzi pubblici e a incentivarne l’uso da parte dei turisti”.*

Convenzione delle Alpi - Protocollo Turismo.

*“Le Parti contraenti sostengono la creazione e la conservazione di zone a bassa intensità di traffico o vietate al traffico, nonché l’istituzione di località turistiche vietate al traffico e tutte le misure atte a favorire l’accesso e il soggiorno dei turisti senza automobili”.*

Convenzione delle Alpi - Protocollo Trasporti.

## **A PIEDI TRA LE NUVOLE - COLLE DEL NIVOLET**

L'altipiano del Nivolet, nel cuore del Parco Nazionale Gran Paradiso, rappresenta un ambito di eccezionale valore sotto il profilo paesaggistico e naturalistico.

La presenza della Strada Provinciale n. 50, di circa 20 chilometri di lunghezza, che da Ceresole Reale giunge ai 2600 metri del Colle, permette, in particolare nelle domeniche estive, l'accesso di un flusso di visitatori eccessivo per il delicato ambiente alpino, arrecando disturbo alla fauna ed incidendo sulla vegetazione e sul paesaggio di alta montagna.

La situazione tendeva anno dopo anno ad aggravarsi, imponendo interventi non più rinviabili; dagli studi effettuati, i fruitori abituali si limitano a visite giornaliere e contribuiscono a creare situazioni di ingorgo e alti costi per la comunità locale, per quanto riguarda la raccolta dei rifiuti. Il problema è stato oggetto nel corso degli anni di studi, accesi dibattiti, sollecitazioni da parte dell'opinione pubblica e delle associazioni ambientaliste.

Cercando di individuare delle forme di fruizione alternative, più compatibili con le finalità del Parco, dopo aver coinvolto tutti i soggetti pubblici e privati (è stato firmato nel 2002 un Protocollo d'intesa tra il Parco Nazionale, la Provincia di Torino, la Regione Valle d'Aosta ed i Comuni Ceresole e Valsavarenche) nell'estate 2003 è stato avviato un progetto che prevedeva la regolamentazione del traffico sull'ultimo tratto di strada, con accanto il rilancio dell'intera area con proposte turistiche di qualità.

### **Regolamentazione del traffico privato e parcheggi**

Nell'estate 2003 il transito privato è stato così regolamentato.

Nelle domeniche e nei festivi dei mesi di luglio ed agosto è stato applicato il divieto di transito privato ai mezzi motorizzati dalle ore 9.00 alle ore 18.00 sull'ultimo tratto di strada (dalla diga del Lago Serrù

al Colle del Nivolet); dalle ore 13 veniva consentito il rientro a valle dei mezzi motorizzati saliti in precedenza (escursionisti, alpinisti).

Presso il Lago del Serrù è stato realizzato un sistema di parcheggi con capienza di 200 auto; una volta esauriti i posti auto disponibili era necessario sostare nei parcheggi situati a valle, presso le borgate di Ceresole. Personale del Parco in servizio presso il parcheggio del lago avvertiva via radio in modo che gli automobilisti potessero evitare di inoltrarsi inutilmente lungo la strada senza poi trovare parcheggio.

### **Servizio navetta ed autobus di linea**

È stato predisposto un servizio navetta da 48 posti dal parcheggio Serrù al Colle del Nivolet, con frequenza di 15-20 minuti, al costo di 1,30 Euro a persona (andata e ritorno) ed è stata prevista, inoltre, una corsa di linea da Pont Canavese (località di fondovalle raggiungibile con ferrovia e mezzi pubblici) al Colle del Nivolet.

Il costo della navetta veniva rimborsato ai possessori del biglietto che si recavano a consumare il pranzo presso i due rifugi presenti al Colle. La Provincia di Torino si è resa disponibile, attraverso la GTT (Gruppo Torinese Trasporti), per l'organizzazione del trasporto pubblico nell'area interessata dalla regolamentazione.

### **Progetto di comunicazione**

Per la riuscita dell'iniziativa è stato necessario coinvolgere l'opinione pubblica, gli operatori locali, le associazioni ambientaliste, le associazioni sportive e in generale i fruitori con adeguati mezzi informativi.

### **Progetti di valorizzazione**

La regolamentazione degli accessi al Colle del Nivolet comporta la necessità di indirizzare la distribuzione degli afflussi a valle, nei comuni limitrofi; da parte del Parco Nazionale Gran Paradiso e degli Enti che hanno sottoscritto il Protocollo, sono state attivate iniziative di fruizione turistica a valle della zona di transito regolamentato, compatibili con le valenze naturalistiche della zona, in accordo con gli operatori economici locali.

### **Aspetti finanziari**

La Provincia di Torino ha finanziato la realizzazione dei parcheggi in località Lago Serrù e si è impegnata a garantire la manutenzione del piano viabile.

### **Alcuni dati relativi all'estate 2003**

Mediamente 403 turisti al giorno hanno raggiunto il Colle del Nivolet utilizzando le navette nelle giornate di chiusura. Sono state effettuate, mediamente, 20 corse al giorno. Le auto parcheggiate al Colle del Nivolet sono state l'86% in meno di quelle che vi si trovavano nelle domeniche estive degli anni precedenti. Dai sondaggi effettuati sui visitatori tramite la compilazione di questionari, il 95% si è dimostrato favorevole alle domeniche senz'auto ed il 25% sostiene che bisognerebbe ampliare il periodo di chiusura mentre per il 70% degli intervistati il servizio navetta era dichiarato soddisfacente.

Informazioni:

segreteria turistica del Parco Nazionale Gran Paradiso 0124-901070

[www.pngp.it/ita/Area/Nivolet.htm](http://www.pngp.it/ita/Area/Nivolet.htm)



## **LE NAVETTE PER IL COLLEGAMENTO TRANSFRONTALIERO ITALIA - FRANCIA**

Nell'estate 2003, per il terzo anno consecutivo, la Provincia di Torino in collaborazione con l'ATL 2 Montagnedoc ed in accordo con il Dipartimento francese Hautes Alpes e Savoia, ha proposto un servizio di collegamenti transfrontalieri tra Italia e Francia tramite navetta tra le località dell'Alta Valle di Susa e la Francia.

Sono quattro le tratte sulle quali viene effettuato il servizio:

- Oulx - Briancon transitando per Cesana, Claviere, Monginevro, attivo tutto l'anno;
- Bardonecchia - Briancon transitando per Nevache, attivo tutti i giorni dal 5 luglio al 24 agosto (2003);
- Bardonecchia - Valle Stretta, anche questo servizio attivo dal 5 luglio al 24 agosto (2003);
- Susa - Lanslebourg, transitando per il valico del Moncenisio. Questo servizio è attivo nei soli giorni di martedì, venerdì e domenica dall'8 luglio al 24 agosto (2003).

Questo sistema di collegamento con bus navetta ha avuto origine dal progetto Interreg "Informazione e sensibilizzazione per favorire l'uso dei servizi di trasporto pubblico nella zona di frontiera", con l'obiettivo, da un lato, di soddisfare una domanda esistente da parte di tutti gli utenti, che per ragioni diverse - turismo, shopping, sport, lavoro - richiedono l'attivazione di tale servizio pubblico, dall'altro - è il caso soprattutto della tratta Bardonecchia Valle Stretta, meta di turisti ed escursionisti - per disincentivare l'utilizzo dell'auto privata attraverso un servizio ad orari frequenti ed a costi ragionevoli.

Per tutte le tratte è possibile acquistare a bordo delle vetture i biglietti e le fermate sono segnalate da totem sui quali sono riportati gli orari dei passaggi.

Nel corso del progetto Interreg, nell'estate 2001, sono pure state lan-

ciate delle iniziative pilota di taxi e minibus a chiamata, attivi su diversi itinerari; questo tipo di iniziativa non è stata ripetuta negli anni successivi anche perchè non ha riscosso particolare successo tra il pubblico.

Informazioni: [www.montagnedoc.it](http://www.montagnedoc.it)

## **GESTIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL PARCO NAZIONALE DOLOMITI BELLUNESI**

Il Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi ha preso parte in qualità di partner cofinanziatore al progetto dimostrativo denominato “SMA-SCH-Events” finanziato dal programma LIFE Ambiente dell’Unione Europea. Il coordinamento dell’iniziativa è stato svolto dall’Ökoinstitut Südtirol. Scopo del progetto è quello di dimostrare l’utilità degli strumenti di gestione della mobilità quali soluzioni efficienti per sviluppare un’accessibilità sostenibile nell’area del Parco in particolare in concomitanza di eventi che attirano ingenti quantità di turisti.

### **Azioni intraprese:**

- realizzazione di un “centro informativo per la mobilità sostenibile”;
- servizio bus navetta di collegamento tra le stazioni ferroviarie di Feltre e Belluno, il centro visitatori del Parco e la Fiera in occasione della Mostra Regionale dell’Artigianato Artistico;
- “Al Parco con l’autista”: per i visitatori giunti in treno è stato allestito in occasione delle domeniche estive un servizio navetta gratuito con destinazione le valli del Parco;
- offerte di treni speciali e sconti sui biglietti ferroviari per i visitatori che raggiungono, ogni domenica d’estate, l’area del Parco;
- servizio navetta gratuito in partenza dalle stazioni ferroviarie di Feltre e Belluno e per il collegamento fra le località della Val del Mis;
- campagna di marketing e monitoraggio svolte dall’Ente Parco.

Informazioni: [www.dolomitiipark.it](http://www.dolomitiipark.it)

## **A PIEDI E IN BICICLETTA È MEGLIO: VAL GENOVA**

La Val Genova (Parco Naturale Adamello - Brenta, Trentino) è una valle che possiede un patrimonio naturalistico molto importante e pertanto merita di essere tutelato, specie nei mesi estivi, quando la massa dei visitatori del Parco assume le dimensioni più consistenti. Il Parco Adamello Brenta ed i comuni del territorio hanno pensato di non “recintare” quello che è uno dei più suggestivi angoli naturali delle Alpi, ma di farlo riscoprire ai visitatori in modo diverso. Non si propone più ai turisti di visitare la valle con l’automobile, restando ore incolonnati a guardare le cascate ed i paesaggi dal finestrino, ma di viverla in modo tranquillo, a piedi, in bicicletta o con un bus navetta.

Per chi non vuole muoversi a piedi sui sentieri del Parco o non vuole pedalare (è stato predisposto anche un noleggio di mountain bike) e non vuole o non può fare a meno della propria auto, il progetto - anche per evitare ingorghi e problemi a causa della sede stradale tortuosa e stretta - prevede la seguente regolamentazione dell’accesso automobilistico con la suddivisione della strada in tre tratti:

1. il tratto Carisolo - Ponte verde è libero ed il parcheggio è gratuito. Tuttavia, non è consentito sostare la notte (tra le 18 e le 8 del mattino). Ai camper viene sconsigliato di proseguire; per i pullman è vietato;
2. il tratto Ponte Verde - Ponte Maria è subordinato al pagamento di un ticket per la sosta giornaliera (moto 2 Euro, auto 4, pulmini 10);
3. il tratto Ponte Maria - Bedole, sul quale fino alle ore 9.45 si può accedere con lo stesso ticket del parcheggio, mentre dalle 9.45 alle 18 l’accesso in auto è consentito solo ai residenti autorizzati (come nei centri storici delle città).

L’alternativa all’auto è costituita dal bus navetta organizzato dal Parco. Dalle 10 alle 15, ogni mezz’ora, parte una navetta da Ponte Maria con corse fino a Malga Bedole (1 Euro) o fino al rifugio Stella

Alpina (0,5 Euro). Il viaggio è gratuito per i bambini fino ai 14 anni. Per il ritorno (stesse tariffe e stessa cadenza) l'ultima corsa parte da Bedole alle ore 17.

Se poi il turista desidera lasciare l'auto a casa oppure all'albergo, una corsa speciale parte ogni giorno alle 10 da Pinzolo e giunge fino a Bedole. Il rientro per Pinzolo è previsto per le 18.

Il Parco ha poi previsto una serie di proposte del tipo escursioni a tema (anche di più giorni), passeggiate guidate, giochi alla scoperta della valle e della sua storia.

Parco Adamello Brenta Tel. 0465.804.637 - Fax 0465.804.649

Informazioni: [www.parcoadamellobrenta.tn.it](http://www.parcoadamellobrenta.tn.it)

## L'ACCESSO ALLE TRE CIME DI LAVAREDO

Il Comune di Auronzo di Cadore (Belluno), ha proceduto, già da diversi anni, alla regolamentazione della strada comunale che da Misurina sale alle Tre Cime di Lavaredo (Rifugio Auronzo), nota meta turistica delle Dolomiti.

Il sistema adottato (Delibera del Consiglio Comunale del 10/06/1988, assunta in base all'allora vigente Codice della Strada) prevede l'istituzione di parcheggi a pagamento con esazione a valle e l'istituzione, in subordine, di un servizio speciale di autocorriere.

Le motivazioni che hanno indotto il comune ad assumere questa iniziativa erano soprattutto di carattere ambientale (si voleva evitare un indiscriminato utilizzo degli spazi erbosi a titolo di parcheggio). Si voleva inoltre garantire maggior sicurezza alla circolazione evitando così pericolosi intasamenti ed offrire al turista un servizio adeguato al prestigioso richiamo delle Tre Cime.

Il Comune di Auronzo ha quindi predisposto le aree parcheggio

nelle immediate vicinanze della parete Sud Est delle Tre Cime di Lavaredo (purtroppo per la realizzazione dei parcheggi è stato effettuato un drastico intervento di spianamento di alcuni ghiaioni che ha modificato in maniera irreversibile il paesaggio delle Tre Cime).

Il regolamento adottato dal Comune prevede quindi l'esazione della tariffa di pedaggio (8 Euro per i motocicli, 18 per le auto, 26 per i camper ed i pulmini, 37 per i pullman fino a 30 posti e 78 per i pullman con più di 30 posti) presso un casello a valle con rilascio di biglietto numerato recante data e ora, il divieto di sosta con rimozione forzata lungo il tratto di strada che da Misurina sale alle Tre Cime (la strada oltre ad essere tortuosa presenta pendenze in alcuni tratti superiori al 20%) ed il parcheggio consentito unicamente sui piazzali di proprietà comunale in prossimità delle Tre Cime. In alternativa al ticket di parcheggio, nel periodo estivo è attivo un servizio di trasporto effettuato con bus di linea che, con partenza da Misurina, trasporta i turisti al rifugio Auronzo, alla base delle Tre Cime. Nella delibera del Consiglio Comunale che istituisce la regolamentazione, si stabilisce che i proventi dell'esercizio vengano utilizzati anche per la sistemazione dei parcheggi a monte, la manutenzione della strada e il rinverdimento delle scarpate.

La gestione del servizio viene fatta da personale assunto con rapporto di lavoro stagionale; il Comune appalta il servizio di biglietteria e gestione della strada. In questo modo, anche se per il solo periodo che va da maggio ad ottobre, si sono creati diversi posti di lavoro in loco.

Tuttavia questa regolamentazione non è riuscita a risolvere appieno il problema delle auto in quanto, stante l'importo del ticket, la disponibilità del servizio bus e la distanza limitata (anche a piedi in poco più di un'ora si raggiunge la base delle Tre Cime), la fama della località continua ad attrarre visitatori che non rinunciano all'auto.

Informazioni: Comune di Auronzo di Cadore, Tel. 0435-400035

[www.cadorennet.it/cadore/comuni/auronzo/](http://www.cadorennet.it/cadore/comuni/auronzo/)

## LA LEGGE REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA

La legge della Regione Valle d'Aosta n. 20 del 1996 "Istituzione di una tariffa d'uso su strade di competenza comunale e regionale interessate da elevata congestione di traffico veicolare" contiene forti elementi di novità e di interesse sotto diversi punti di vista. Si tratta del primo e forse unico caso nella legislazione regionale italiana che può sicuramente interessare non solo le altre regioni o località dell'arco alpino ma anche realtà assai distanti.

Il provvedimento offre ai comuni, anzitutto, uno strumento organico di governo di flussi veicolari turistici nelle testate di valle tale da consentire contemporaneamente sia la programmazione di una limitazione graduale dell'accesso delle automobili sia il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico da offrire, ad un costo assai contenuto o addirittura completamente gratuito, a turisti e visitatori.

L'individuazione di un limite di carico di una determinata strada, con la conseguente determinazione di un numero massimo di auto ammissibili e l'istituzione per i veicoli ammessi di una tariffa di accesso possono consentire di gestire in modo ottimale i flussi veicolari (consentendo l'afflusso nei giorni di tempo incerto) e di introitare le risorse necessarie per potenziare e facilitare l'accesso ai servizi di trasporto pubblico. La fissazione del numero chiuso, permettendo un flusso controllato di automobili, consente, ai comuni che volessero avvalersene, di promuovere una transizione morbida da un'attività turistica basata essenzialmente sull'attesa del turista di passaggio, sul godimento di una posizione particolarmente vantaggiosa ad un'offerta turistica basata sulla proposta di natura, di tranquillità, di servizi di qualità. Un'offerta che rappresenta il futuro stesso del turismo.

Seppure ancora in modo limitato, con questa legge la Regione Valle d'Aosta ha, per la prima volta, affrontato una delle questioni fondamentali della propria offerta turistica. Un'offerta turistica che si è man mano

modellata sulle esigenze dei rapidi spostamenti del turismo pendolare, giornaliero, proveniente dalle grandi città del nord Italia in un susseguirsi di interventi infrastrutturali, di cui ancora non si intravede la fine, tutti tesi a favorire gli spostamenti in automobile: dagli ampliamenti delle strade, alle tangenziali, ai parcheggi, ai raccordi con l'autostrada, alla continua crescita delle capacità di portata oraria degli impianti di risalita sempre più dimensionati su picchi del fine settimana.

L'introduzione di un limite di carico ha pochi precedenti nella legislazione italiana: lo si può rapportare alla legislazione riguardante l'introduzione dei limiti per il rilascio di sostanze inquinanti nelle acque o in atmosfera. Forse, però, per la prima volta si fa così esplicito riferimento ad una regola fondamentale di rispetto degli equilibri ambientali, la quale prevede che ogni corpo naturale (territorio, corso d'acqua, ecc.) abbia una propria capacità ricettiva ("carrying capacity") limitata, superata la quale si va verso la compromissione del bene naturale in questione.

L'istituzione della tariffa d'uso si riallaccia alla necessità di rendere espliciti quei costi esterni causati dal traffico degli autoveicoli (inquinamento acustico e atmosferico, realizzazione e manutenzione delle sedi stradali, incidenti, congestionamento ecc.) che in gran parte sono nascosti perché scaricati sull'intera collettività. Rendere evidenti questi costi significa responsabilizzare maggiormente ogni automobilista e porre su una condizione di maggiore parità la competizione sul mercato delle diverse modalità di trasporto.

La legge alla quale si fa riferimento è attualmente in vigore nonostante le contestazioni di legittimità sollevate dall'Amministrazione Centrale dello Stato che ha ritenuto di dover ricorrere, in ultimo, innanzi alla Corte Costituzionale. La Corte, con sentenza n. 264 del 10 luglio 1996, che stabilisce un punto fermo al quale potranno fare riferimento anche le altre Regioni italiane, ha accolto le approfondite argomentazioni prodotte dalla Regione, accertando l'equilibrio, la ra-

gionevolezza e la piena ammissibilità costituzionale della normativa votata dal Consiglio Regionale.

La legge è attualmente applicata ai fini della regolamentazione dei flussi estivi motorizzati nelle Valli Veny e Ferret ai piedi del Monte Bianco, limitatamente all'individuazione del limite di carico veicolare, raggiunto il quale scatta il divieto di accesso per ogni tipo di veicolo a motore, fissato rispettivamente in 800 e 1100 unità per le due valli.

## ALPS MOBILITY IN ALTA VALTELLINA

Alps Mobility è un progetto internazionale nell'ambito dell'iniziativa della Comunità Europea "Spazio Alpino" (art. 10 FESR Fondo Europeo sviluppo regionale) ed ha coinvolto diversi paesi alpini.

**Caratteristiche dell'area.** 24.000 abitanti distribuiti su 6 centri urbani di cui Livigno posto completamente a Nord delle Alpi (Bacino del Danubio) e raggiungibile superando un colle, Passo Foscagno, a 2.300 metri di quota sullo spartiacque alpino; 60.000 persone nei momenti di massimo carico turistico; gran parte del territorio è situato sopra i 2.000 metri di quota, fatto che rende difficoltose le comunicazioni tra agglomerati urbani distanti tra loro anche più di 50 km.

La distanza dalla rete ferroviaria (Tirano a 40 km) e dal sistema aeroportuale (200 km), ha reso prioritario il superamento del "problema trasporti pubblici" tramite l'organizzazione di una rete di collegamenti collettivi su gomma, operativa da qualche stagione, al fine di favorire la mobilità turistica interna tra le diverse aree sciabili e per migliorare la vivibilità riducendo l'inquinamento derivante dal traffico privato.

**Alps Mobility Card.** Il progetto Alps Mobility ha favorito l'integrazione dell'offerta turistica attraverso la creazione di una Card, valida 8 giorni, che consente l'utilizzo gratuito dei trasporti collettivi oltre alla fruizione, a prezzi scontati, di molteplici servizi pubblici: terme, impianti

di risalita, avvenimenti culturali, musei, impianti sportivi etc.

Soprattutto ha razionalizzato ed ampliato i servizi di trasporto collettivi estendendoli anche all'estate ed ha consentito di realizzare nuovi collegamenti interregionali soprattutto con la vicina Svizzera.

**Realizzazione.** Si è reso possibile l'utilizzo gratuito dei trasporti pubblici tra i comprensori sciistici (Santa Caterina, Bormio, San Colombano, Livigno) fruendo dei servizi già in essere, con una razionalizzazione degli orari in funzione delle esigenze degli sciatori. Sono oltre 60.000 i trasporti effettuati in ogni stagione. Inoltre è stato previsto l'utilizzo gratuito dei servizi ski bus interni a Bormio e Livigno, nonché Bormio - Bagni Vecchi e la creazione di un collegamento bus Livigno - Zernez (CH) e Livigno - Ospizio Bernina (CH), per favorire la connessione con la rete ferroviaria dell'Engadina (Ferrovie Svizzere) al fine di favorire l'integrazione del sistema trasporti Alta Valtellina con la rete ferroviaria europea, quindi l'incoming dal Centro-Nord Europa con servizi pubblici in sostituzione del traffico privato su gomma. È stata realizzata la connessione dei servizi bus Bormio - Tirano con il Trenino "Rosso" del Bernina, Tirano - St.Moritz (CH). Ed ancora si è reso possibile l'utilizzo gratuito dei trasporti pubblici tra le diverse località per favorire l'escursionismo intervallivo nel Parco Nazionale dello Stelvio, razionalizzando gli orari in funzione delle esigenze dei turisti.

**Coordinamento e gestione.** La Regione Lombardia ha affidato alla Comunità Montana Alta Valtellina il coordinamento del Progetto Alps Mobility. La gestione operativa, attraverso apposita convenzione, è stata invece delegata al Consorzio Turistico Alta Valtellina, che ha provveduto alla comunicazione ed allo sviluppo dell'intero progetto, gestendo la promozione, l'informazione nonché la puntuale distribuzione dei supporti pubblicitari e delle card attraverso gli esercizi ricettivi e gli uffici turistici pubblici.

**Obiettivi raggiunti.** Un efficiente sistema di trasporto pubblico è oggi la base irrinunciabile per la promozione di un comprensorio turi-

stico montano. Il progetto Alps Mobility, che ha consentito di integrare in una unica offerta tutti i servizi per il turista oltre ai trasporti, ha quindi centrato l'obiettivo di creare i presupposti per una maggiore interrelazione turistica tra i diversi centri urbani che costituiscono lo stesso territorio, migliorando la vivibilità e la qualità della vita.

Soprattutto, garantendo il trasporto pubblico collettivo interno, ha favorito la domanda di quei mercati del Nord Europa e del Centro sud Italia che, per la distanza, sono obbligati a raggiungere l'Alta Valtellina con l'aereo e con il bus e quindi non dispongono di mezzi privati per gli spostamenti tra i diversi punti di aggregazione dell'area.

Il contributo culturale che è disceso dal progetto Alps Mobility dovrà essere continuato anche in futuro migliorando ed ampliando ancor più l'offerta per il turista attraverso una maggiore cooperazione transfrontaliera. Inoltre la creazione di nuove connessioni con la Svizzera ha permesso di iniziare una cooperazione transfrontaliera tra due territori, l'Alta Valtellina e l'Engadina, caratterizzati dalla stessa matrice culturale ed economica.

Informazioni: [www.alpsmobility.org](http://www.alpsmobility.org)



## L'OFFERTA DI MOBILITÀ DI AUTOPOSTALE (CH)

Le Poste Svizzere oltre al normale servizio di recapito corrispondenza e di effettuazione di transazioni e pagamenti, si occupano del trasporto di persone su una rete di oltre 8500 chilometri, composta da 716 linee di autobus che arriva a trasportare 97 milioni di passeggeri all'anno su tutto il territorio elvetico. In particolare Autopostale (la società delle Poste svizzere che si occupa del trasporto pubblico di persone) con i suoi bus gialli di diverse dimensioni è in grado di trasportare cittadini e turisti lungo i percorsi più suggestivi delle montagne svizzere. La rete di Autopostale copre in modo capillare sia le località urbane che quelle rurali e di alta montagna; oltre ai collegamenti di linea (sempre molto frequenti e ben segnalati in ogni località, oltre che in perfetta coincidenza con le linee ferroviarie sui piazzali delle stazioni) è possibile sperimentare le traversate dei passi più spettacolari, costeggiare i laghi o effettuare circuiti di più giorni servendosi di comodi pullman.

Dal sito internet di Autopostale ([www.autopostale.ch](http://www.autopostale.ch)) può essere consultato l'orario del servizio di linea, orario integrato con quello delle Ferrovie svizzere. Quindi, utilizzando in maniera integrata le ferrovie e le linee Autopostale è possibile per turisti, escursionisti e qualsiasi cittadino, muoversi su tutto il territorio montano svizzero anche senza disporre di auto propria oppure concedersi una vacanza lasciando a casa l'auto.

Tra i servizi offerti in questo contesto citiamo le escursioni "Ghiacciai e passi", con partenza da diverse località dei Grigioni e dell'Oberland Bernese che conducono turisti su strade di alta quota dove si possono osservare i panorami glaciali. I turisti possono conoscere i programmi con le date, gli orari, i prezzi ed i luoghi in cui i bus fermano tramite il sito internet.

Altre offerte previste sono: "Nightbird", il bus per riportare a casa

i nottambuli dopo una festa o un concerto musicale; “PubliCar/VivaCar”, un servizio di bus a chiamata presente soltanto in alcune regioni; “ScolaCar”, un servizio per il trasporto scolastico ed ancora corse speciali per aziende, gruppi o famiglie.

Informazioni: [www.autospostale.ch](http://www.autospostale.ch)

## TURISMO SENZ'AUTO NELLA REGIONE DI PONGAU (A)

Il traffico turistico è provocato in parte dall'arrivo e ritorno dei visitatori, in parte per gli spostamenti all'interno della località di villeggiatura o per gite nei dintorni. Il modello proposto affronta entrambe le forme di mobilità turistica e cerca di definire un nuovo prodotto turistico di elevata qualità: il “turismo senza auto”.

Attraverso l'offerta di combinazioni da parte di alcune agenzie turistiche e delle Ferrovie austriache, ma anche con progetti innovativi, si è inteso sviluppare un nuovo senso della vita e delle vacanze.

**Caratteristiche dell'area.** La regione di Pongau conta, con i suoi 25 comuni e 78.000 abitanti, 6,9 milioni di pernottamenti annui nei suoi 136.000 posti letto ed è una delle zone a maggior densità turistica delle Alpi.

**Finanziamenti.** I costi complessivi del progetto ammontano a 110 milioni di scellini (circa 8 milioni di Euro). I fondi sono stati messi a disposizione dagli attori coinvolti (tutti i 25 comuni della regione), mediante la creazione di compagnie pubblico-private e tramite contributi comunitari.

**Realizzazione.** L'attuazione del modello proposto si articola sulla base di alcune azioni essenziali:

- completamento e rimodellamento delle strade pedonali e ciclabili

nei comuni modello;

- ampliamento o istituzione di zone pedonali;
- regolamentazione e limitazione del traffico, gestione attraente dell'arredo urbano e dei parchi;
- sostituzione dei veicoli con motore a combustione con veicoli elettrici per determinati scopi (noleggio autovetture, car sharing, hotel, consegne): più di 30 scooter elettrici, 10 biciclette elettriche e 3 auto elettriche sono già utilizzate nei comuni modello;
- noleggio di biciclette elettriche e car sharing di veicoli elettrici;
- realizzazione del primo “distributore solare” in Austria, per il rifornimento di veicoli elettrici solari;
- progetto pilota per una logistica dei bagagli dei viaggiatori che utilizzano il treno (servizio dalla porta di casa alla porta dell'albergo);
- nuove offerte nei trasporti pubblici: navetta da Werfenweng a Bischofshofen, city-bus migliorato a Bad Hofgastein con veicoli rispettosi dell'ambiente;
- creazione della “Centrale della mobilità di Pongau”, sostenuta dall'associazione dei comuni della regione in cooperazione con gli autobus postali e le Ferrovie austriache, finalizzata al miglioramento dei trasporti pubblici, a servizi di nuova mobilità e cooperazione con il turismo;
- cooperazione con società di trasporti internazionali e agenzie di viaggio (TUI, Ferrovie olandesi, Alpenexpress);
- nuovo “all-inclusive-packages” del gruppo d'offerta “vacanze dall'automobile”, offerte vantaggiose per viaggiatori senza auto;
- integrazione del trasferimento senza auto alla destinazione turistica e “mobilità leggera” nel materiale pubblicitario dei comuni;
- vasta attività di comunicazione e pubbliche relazioni, campagne d'immagine nei comuni, eventi senza auto;
- integrazione del progetto internazionale Alpsmobility nella proposta di modello, collaborazione internazionale con altri partner

di regioni alpine;

- allestimento di un centro di smistamento merci alla periferia di Bad Hofgastein.

**Risultati di lungo termine.** Il modello adottato consente ai comuni di offrire una mobilità compatibile con l'ambiente ad alto livello in una regione alpina. Il progetto pilota serve da modello per il turismo austriaco e internazionale e rappresenta un contributo all'integrazione di obiettivi di politica ambientale, turistica, dei trasporti ad elevato livello tecnologico.

Il servizio di consegna dei bagagli all'insegna di una "mobilità leggera" favorisce la scelta degli ospiti di lasciare a casa l'auto privata.

La "Centrale per la mobilità" di Pongau, con il suo servizio clienti innovativo e unico in Austria che, oltre allo sviluppo di nuove offerte nel campo del trasporto pubblico, svolge una serie di servizi - informazioni (per la prima volta importanti dati turistici e sui trasporti in generale vengono collegati e messi a disposizione attraverso una piattaforma Internet), intermediazione per car sharing e noleggio auto, vendita biglietti (di viaggio e non), consulenza per viaggi e mobilità, gestione di un'agenzia di viaggi per bagagli spediti con i mezzi pubblici - fa assumere al modello realizzato nella regione un livello di avanguardia.

Informazioni su: [www.mobilito.at](http://www.mobilito.at)



## PIANO DEI TRASPORTI PUBBLICI IN ALGOVIA (D)

Nel distretto dell'Alta Algovia si è riusciti a realizzare una buona rete di trasporti pubblici, sincronizzati con gli orari ferroviari e con un vantaggioso sistema di tariffe, che consente di effettuare vacanze senza automobile.

**Attori coinvolti.** Ufficio del Governo distrettuale dell'Alta Algovia, Deutsche Bahn AG (Ferrovie tedesche, settore Regione in collaborazione con settore Viaggi e turismo), 15 imprese di autotrasporti del distretto. La fase di realizzazione del progetto è iniziata nel 1995.

**Finanziamenti.** I costi annuali del programma ammontano attualmente a circa 2,6 milioni di Marchi (1,3 milioni di Euro); il 50% di essi derivano dagli incentivi statali per i mezzi di trasporto pubblici locali, il rimanente 50% è a carico del distretto dell'Alta Algovia (corrisponde circa all'1% del bilancio del distretto). Quasi la metà di questi fondi sono utilizzati per sovvenzionare le tariffe agevolate dei biglietti, la parte rimanente per aumentare la frequenza delle corse, per la produzione di materiale pubblicitario, per pubblicare orari e per iniziative particolari, per esempio l'utilizzo di autobus in occasione di manifestazioni o simili iniziative.

**Informazioni sul contenuto del progetto.** Il distretto dell'Alta Algovia è molto ben servito dalla ferrovia: dal 1993 sulle tratte Oberstdorf-Kempten-Ulm, Lindau-Immenstadt-Kempten-Kaufbeuren-Monaco/Augusta e Kempten-Pfronten-Reutte i treni passano con la cosiddetta "frequenza Algovia-Svevia", passano cioè ogni ora in ciascuna direzione.

Partendo dalla solida struttura di questo orario ferroviario e dalle imprese di trasporti locali, nel 1995 si è iniziato a realizzare un sistema di trasporti pubblici integrato.

I suoi elementi costitutivi sono: la frequenza regolare anche nelle corse degli autobus, le coincidenze rapide attraverso la sincronizza-

zione degli orari, i collegamenti diretti tra bus e ferrovia e le tariffe vantaggiose per pendolari, visitatori giornalieri e turisti.

Per raggiungere questi obiettivi l'offerta di trasporti locali nell'Alta Algovia meridionale è stata incrementata, rispetto al 1994, del 50% in termini di chilometri percorsi all'anno. Oltre al servizio di autobus di linea, nella zona di Sonthofen è stato attivato un servizio di taxi su chiamata, anch'esso sintonizzato sugli orari di arrivo dei treni. Si sono inoltre studiate speciali tariffe mirate a particolari gruppi di utenti, valide su tutti i treni della regione; in tal modo l'offerta per i clienti è estremamente attrattiva e facilmente utilizzabile.

Dal 1998 la responsabilità è di nuovo a carico delle imprese di autobus. Solo in caso di nuove corse o per interventi particolari il Distretto si assume ancora l'onere del finanziamento o concede una sovvenzione per coprire i costi di gestione. Il Distretto appoggia inoltre gli imprenditori attraverso la produzione di materiale pubblicitario e la stampa e distribuzione di opuscoli con gli orari. Lo slogan "In Algovia anche le auto fanno le ferie. Noi Vi portiamo ovunque", accompagnato da un'immagine unitaria, è ormai diventato un importante fattore di pubblicità per la regione.

**Effetti/Risultati.** "Vacanze senza l'auto" è diventato un fattore di qualità nella scelta della località di villeggiatura. Un dato di fatto che emerge con chiarezza dall'andamento della vendita di biglietti. Il numero delle persone trasportate è aumentato, secondo le tratte considerate, anche del 200%.

Dall'inizio del progetto non è ancora stato fatto un conteggio delle persone trasportate, tuttavia si può sicuramente riscontrare un chiaro cambiamento di consapevolezza da parte dei turisti: nell'Alta Algovia "far fare le ferie alla propria auto" è ormai diventato consuetudine.

Un importante punto di partenza è stato inoltre il vantaggio di poter basare l'impostazione dell'offerta sulla frequenza oraria delle corse delle Ferrovie tedesche.

## LOCALITÀ TURISTICHE E DI CURA SENZ'AUTO IN BAVIERA (D)

L'intervento ha riguardato 19 località turistiche e di cura nella regione alpina bavarese. La dimensione delle località varia tra 1.700 e 30.000 abitanti. Il turismo termale e curativo assume un ruolo determinante nell'economia delle località turistiche bavaresi. Per una località che voglia fare questo tipo di turismo, disporre di un centro libero dalle auto e di aria pulita è diventata una prerogativa irrinunciabile.

**Informazioni sul progetto.** I membri del Gruppo di interessi per località turistiche e di cura senza automobili in Baviera (Interessensgemeinschaft für Autofreie Kur und Fremdenverkehrsorte, IAKF) intendono affrontare nelle rispettive località il tema dei trasporti con un approccio che consideri in egual misura la libertà di mobilità del singolo e gli effetti del traffico sul comune e che consenta modelli di mobilità capaci di futuro e rispettosi dell'uomo e dell'ambiente. Il Gruppo di interessi IAKF esiste dal 1993 ed è costituito da 27 località turistiche e di cura, 19 delle quali situate nel territorio alpino della Baviera. Può diventare membro ogni comune che decida di mantenere il nucleo centrale dell'abitato libero da traffico automobilistico o che si ponga questo obiettivo per il futuro prossimo attraverso concrete risoluzioni.

**Obiettivi.** Integrazione ottimale di diversi mezzi di trasporto; ottimizzazione della qualità di soggiorno per tutti e massima mobilità per i singoli. Rendere i mezzi di trasporto pubblici locali attraenti attraverso un piano globale per i trasporti a livello locale.

**Finanziamenti.** Il fabbisogno finanziario del bilancio ordinario del Gruppo di interessi IAKF viene coperto dalle quote annuali versate dai Comuni aderenti. La realizzazione di progetti nelle singole località viene finanziata in parte con mezzi propri dei comuni e in parte tramite diversi progetti pilota che hanno il sostegno del Ministero dell'Ambiente della Baviera e dispongono di sovvenzioni per l'urbani-

stica. Inoltre, c'è il contributo del Ministero bavarese per lo Sviluppo Territoriale del paese a sostegno e accompagnamento del progetto.

L'obiettivo dichiarato del IAKF è la "promozione della riduzione dell'impatto ambientale generato dal traffico nei centri urbani, o in significative aree ricreative o di cura, ricorrendo all'esclusione delle auto e all'utilizzo di veicoli sostitutivi privi di emissioni nocive o a emissione ridotta". Nessun comune aderente ha escluso completamente le automobili; e molti dei soci non sono affatto nemici dell'automobile o della tecnica.

Complessivamente esistono tre livelli in base ai quali prendere in considerazione la rinuncia al mezzo di trasporto individuale automobile:

- esclusione delle automobili (libertà dalle automobili) dal comune o dal centro cittadino: ne sono presupposto strade brevi o dotate di particolari elementi di interesse e una ricca offerta di mezzi sostitutivi;
- un'attraente offerta di mezzi di trasporto pubblici locali nella regione per ospiti e residenti;
- un'attraente offerta di viaggi a lunga percorrenza per il trasferimento alla località turistica o per viaggi d'affari o verso destinazioni turistiche al di fuori della regione, in particolare in collaborazione con le Ferrovie tedesche.

Tra i modelli di riferimento che spesso vengono attivati dai comuni si sottolineano i seguenti:

- trasferimento delle strade di transito intercomunali al di fuori dell'abitato;
- creazione di parcheggi nelle aree periferiche della località ben raggiungibili dalla rete viaria principale;
- tariffe per il parcheggio diversificate, con importi in aumento man mano che si va verso il centro;

- creazione di parcheggi per residenti in vicinanza del centro abitato per gli acquisti;
- gestione coerente dei parcheggi esistenti;
- istituzione di un efficiente sistema di trasporto sostitutivo con autobus con cadenza ravvicinata (tra 10 e 30 minuti);
- liberare dal traffico in particolare le aree centrali; rendere tali aree più attraenti per ciclisti e pedoni.

Nel 1999 a Oberstdorf, con il sostegno del Ministero bavarese dell'ambiente, nell'ambito di un progetto pilota sulle linee di autobus urbani, è entrato in funzione per la prima volta a livello mondiale, un autobus urbano silenzioso e completamente privo di emissioni nocive: il veicolo viene alimentato con celle a combustibile, in cui attraverso la cosiddetta "combustione fredda" di idrogeno e ossigeno viene prodotta elettricità. Invece di anidride carbonica, anidride solforosa e ossido di azoto, viene emesso solo vapore acqueo. Inoltre l'autobus è dotato di un accumulatore di energia di frenata e di una batteria ad elevata prestazione, per cui durante l'utilizzo di energia di frenata il consumo di idrogeno si riduce notevolmente. (Si veda anche "Oberstdorf senz'auto" a pag. 58)

**Effetti/Risultati.** Tra i numerosi progetti si possono qui riportare alcune iniziative dal carattere esemplare:

- parcheggi di raccolta alla periferia di Oberstdorf, grazie ai quali si evitano 3.300 spostamenti in automobile al giorno verso e dal centro abitato;
- dimezzamento del traffico riferito al capoluogo, riduzione del 90% all'interno degli abitati di Oberstdorf e Berchtesgaden, in gran parte liberati dalle automobili;
- più di 400.000 persone trasportate all'anno dai city-bus di Bad Reichenhall;
- riduzione dell'inquinamento ambientale (nella sola Oberstdorf per

complessive 16,1 milioni di tonnellate di anidride carbonica, grazie agli autobus rispettosi dell'ambiente e alla riduzione del traffico individuale).

**Obiettivi e risultati di lungo termine.** I progetti realizzati dai Comuni dell'IAKF hanno dimostrato che il potenziamento dei mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente rappresenta un grande aumento di benessere rispetto al traffico individuale motorizzato: viaggiare rilassati sui mezzi di trasporto pubblici regala ad ospiti e residenti la capacità di cogliere molteplici impressioni, riduce l'inquinamento acustico e le emissioni nocive.

Le difficoltà sono state piuttosto, e in parte sono tuttora, nell'attività di creazione di consenso: molto spesso l'automobile è ancora infatti la "quintessenza" della mobilità: il cambiamento di mentalità di una collettività ha tempi molto lenti.

Informazioni (IAKF): [www.soft-mobility.com/iakf.html](http://www.soft-mobility.com/iakf.html)

## BONUS AMBIENTALE ZILLERTAL (A)

**Caratteristiche dell'area.** A partire da Mayrhofen il territorio di Zill si estende verso est per una lunghezza di circa 20 km. In occasione della costruzione della centrale elettrica (diga e centrale) fu realizzata una strada che conduceva fino alla quota di 1800 m s.l.m. Al termine dei lavori di costruzione della centrale la strada fu aperta al traffico turistico. Nella valle si trovano sette alberghi turistici che rappresentano l'ideale punto di partenza per gli itinerari escursionistici ed alpini, nonché un rifugio (Plauener Hütte). Mayrhofen ha 3.600 abitanti, Brandberg ne ha 340 ma possiede 400 posti letto e circa 38.000 pernottamenti all'anno. I centri interessati sono compresi tra i 630 m di quota di Mayrhofen ed i 1.100 m di Brandberg.

**Realizzazione.** Con l'obiettivo di limitare il traffico individuale, ridurre l'inquinamento e le emissioni e destinare la valle ad area escursionistica e ciclistica, nel 1991 fu creata la zona di tutela "Zillertaler Hauptkamm" e tutti i frontisti convennero di limitare il traffico individuale e di favorire quello con mezzi pubblici. Attualmente vige un limite di transito per un massimo pari a 100 autoveicoli al giorno (che vengono comunque soggetti a pedaggio). Per gli autocarri sussiste un generale divieto di transito per i mesi estivi. Le altre persone debbono utilizzare l'autobus, ma possono avvalersi di un buono del valore equivalente di circa 2 Euro (pressappoco il prezzo del biglietto) da utilizzare in uno qualsiasi degli esercizi commerciali. Successivamente fu approntato un parcheggio all'imbocco della valle nonché il coordinamento degli orari di partenza con gli altri mezzi pubblici di trasporto (autocorriere e ferrovia).

Il progetto vero e proprio è stato avviato nel 1994.

**Finanziamento.** Il finanziamento del progetto deriva per il 50% dalla ripartizione per la protezione dell'ambiente del Land del Tirolo, per il 40% dalla Austrian Hypo Power (ex Centrale elettrica dei Tauri) e

per il 10% dagli agricoltori dello Zillertal.

**Effetti.** Tutto il territorio è stato così tutelato dall'invasione dei mezzi motorizzati privati, con indubbi benefici conseguenti in termini di qualità ambientale e, in ultima analisi, di appetibilità turistica.

Informazioni su: [www.zillertal.at](http://www.zillertal.at)

## TALERBUS: IL BUS DELLE VALLI (A)

**Obiettivi.** Questo progetto si pone l'obiettivo di arrivare senza automobile nelle aree escursionistiche di Lungau, Murau, Nockberge, Schladming e Sölk; i turisti possono infatti raggiungere le suddette località e i territori limitrofi in treno o con mezzi pubblici.

**Realizzazione.** In pratica si tratta di un sistema di trasporto pubblico che interessa più valli limitrofe; il turista è in grado di raggiungere la località di villeggiatura e da lì di spostarsi nelle valli vicine utilizzando l'integrazione tra treno, bus e funivie locali. Una particolare attenzione è stata prestata all'integrazione degli orari dei diversi mezzi di locomozione ed una particolarità dei collegamenti con i bus è che i passeggeri possono salire in qualunque punto della strada (è sufficiente un'indicazione manuale) e non soltanto alle fermate. Su tutti gli autobus di una certa dimensione è prevista la possibilità di trasportare le biciclette. Si tratta, in due valli, di bus con motore a trazione elettrica.

Questo consente il mantenimento e il miglioramento della qualità dell'ambiente delle aree escursionistiche, riducendo al minimo il traffico individuale, attraverso la promozione della mobilità "a basso impatto" con l'impiego di mezzi di trasporto ecologici (bus elettrici) e favorisce una miglior mobilità all'interno della regione.

**Finanziamenti.** Nel 1989 i costi complessivi sono ammontati a 35.000 Scellini (circa 2.500 Euro), finanziati dal comune e con i proven-

ti del turismo. Tra il 1990 e il 1997 sono stati impiegati annualmente circa 300.000 Scellini (circa 22.000 Euro) (senza contare il lavoro volontario al progetto), coperti per un terzo dalle entrate, per un terzo dalle sovvenzioni dei Länder e per un terzo dal Comune e dalle erogazioni turistiche.

Nel 1998 i collegamenti di linea deficitari, finora "mantenuti" dalle corriere della valle, vennero rilevati dal Consorzio Trasporti di Salisburgo. Nel 1999 gli stessi collegamenti vennero rilevati dal Consorzio Trasporti della Stiria. Si aggiungono i finanziamenti speciali nell'ambito dei parchi naturali e nazionali nonché delle strade a pedaggio.

**Caratteristiche dell'area.** La regione si estende dai 1000 metri di quota ai 3000 delle vette più alte; gli abitanti sono circa 54.000 ed i pernottamenti annui superano i 1.200.000.

Tutta l'area è caratterizzata da un tipico paesaggio alpino, con profili modellati dai ghiacciai. Nella zona, ecologicamente intatta e poco popolata, si trovano oltre 100 laghi montani. La gestione del territorio è caratterizzata da un'agricoltura estensiva e dalla gestione sostenibile delle foreste. In questo contesto ben si inserisce un turismo gestito in forma controllata e limitata, in armonia con le attività improntate alla sostenibilità nel rapporto uomo-ambiente.

## IL "WALSERBUS" DELLA KLEINWALSERTAL (A)

Al fine di consentire ad ospiti e residenti della Kleinwalsertal (Vorarlberg) di utilizzare i mezzi di trasporto pubblici anziché l'automobile privata per raggiungere le loro mete nella valle, il comune di Riezlern ha introdotto, a partire dal 1995, un sistema di autobus di valle denominato "Walserbus". Gli autobus circolano in tutta la valle nelle ore di punta con passaggi ogni 7 minuti e mezzo che diventano, in

bassa stagione, 15-30 minuti. Gli ospiti muniti di carta di cura viaggiano gratuitamente, mentre per i residenti è previsto un forfait stagionale o annuale. Durante la notte circola il "Walsernachtbus", un servizio di autobus su chiamata.

**Caratteristiche dell'area.** Il comune, situato tra i 1050 ed i 1350 metri s.l.m. ha circa 5.200 abitanti ed ha un numero di pernottamenti annui superiori a 1.700.000, nei suoi 12.000 posti letto.

**Finanziamenti.** I costi complessivi del progetto a carico del comune sono di circa due milioni di euro all'anno. Il progetto viene finanziato tramite le entrate del turismo nonché tramite i sussidi da parte del Land e dello Stato.

## **BIGLIETTO TURISTICO PER LA REGIONE DI BERCHTESGADEN - RAMSAU (D)**

**Caratteristiche dell'area.** La stazione climatica di Ramsau si trova nella parte sud occidentale della regione di Berchtesgaden (Baviera) ed è un punto di partenza ideale per escursioni e passeggiate nel Parco Nazionale di Berchtesgaden. In inverno vi si praticano diversi sport invernali. Il comune di Ramsau ha 1.800 abitanti, 3.200 posti letto e 385.000 pernottamenti l'anno.

**Obiettivi.** Le finalità del progetto sono quelle di ridurre il traffico motorizzato individuale attraverso adeguate proposte di trasporto pubblico locale nell'area di villeggiatura, con conseguente riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico, nonché attribuire maggior fascino alla zona.

**Realizzazione.** L'offerta consiste in un biglietto turistico a buon mercato per utilizzare tutti i mezzi pubblici della regione e dei paesi vicini (anche località austriache), in modo da consentire non soltanto di soggiornare nella località senza utilizzare l'auto privata per gli sposta-

menti, ma anche di poter accedere alla località con mezzi pubblici. Al progetto, partito nel 1994, prende parte oltre al comune di Ramsau, presso Berchtesgaden, l'Associazione Turistica della regione; il finanziamento avviene tramite un aumento delle tariffe dei soggiorni curativi.

## **GIRO TURISTICO CON AUTOBUS E TRENO A GARMISCH-PARTENKIRCHEN (D)**

**Caratteristiche dell'area.** Garmisch-Partenkirchen è una stazione turistica internazionale sia invernale che estiva; ha 28.000 abitanti, circa 10.000 posti letto e 1.288.000 pernottamenti l'anno.

Durante il loro soggiorno a Garmisch, i turisti possessori della carta di cura possono utilizzare gratuitamente le linee di autobus locali. Ciò consente l'eliminazione o la forte riduzione del traffico individuale dalle zone abitate. Il progetto è stato promosso dall'Azienda di Cura di Garmisch ed è finanziato nel modo seguente: l'azienda di soggiorno corrisponde all'azienda municipalizzata che effettua il trasporto locale 1 Marco (circa 1 Euro) a corsa per ogni ospite. Su circa 500.000 corse gratuite all'anno ciò equivale all'incirca a mezzo milione di marchi.

### **In treno a Garmisch-Partenkirchen**

Nella stessa cittadina turistica tedesca è stato ideato un programma "tutto compreso" per gli ospiti, a cura dell'Azienda di cura e soggiorno locale, a condizioni particolarmente favorevoli. Risulta così possibile il viaggio in treno fino alla destinazione con utilizzo della coincidenza diretta da ogni parte del Land, con cadenza oraria da Monaco di Baviera. Non ci sono ulteriori costi a carico del comune poiché dalle riduzioni ferroviarie, alberghiere ecc. è scaturita un'offerta forfettaria favorevole e quindi molto ambita dai turisti.

## OBERSTDORF SENZ'AUTO (D)

**Caratteristiche dell'area.** Oberstdorf è una stazione climatica e idroterapica situata ad 820 metri di quota con circa 10.500 abitanti, 17.800 posti letto e circa 2.500.000 pernottamenti l'anno. È il secondo comune della Baviera in quanto ad estensione. Il 75% della superficie è area protetta. Il turismo è fiorente in tutte le stagioni dell'anno.

Oberstdorf fa parte del circuito di località che aderiscono allo IAKF (vedi pag 49).

**Realizzazione.** Questo progetto consiste nella promozione di un concetto complessivo di riduzione del traffico attraverso la settorializzazione e dislocazione della strada federale originariamente passante per l'abitato, con opportunità di trasbordo nei parcheggi di raccolta locali su autobus pubblici alimentati con motori privi di emissioni nocive che utilizzano energie rinnovabili (luce solare e forza idraulica). In tal modo risulta così possibile la riduzione della crescente pressione del traffico e delle emissioni nocive nell'atmosfera della località di cura con caratteristico clima terapeutico.

**Risultati.** Tramite i parcheggi a raccolta realizzati in periferia vengono evitati 3.300 spostamenti al giorno in automobile verso il centro abitato: il traffico all'interno dell'abitato è diminuito del 90% mentre l'inquinamento ambientale ha visto 16 tonnellate in meno di CO<sub>2</sub> riversate nell'aria.

**Finanziamenti.** I finanziamenti sono per lo più comunali, con incentivi statali per attività dell'edilizia, lavori stradali e del sottosuolo (attraverso le specifiche leggi di finanziamento); si ricorda inoltre la promozione della linea d'autobus urbana tramite il Ministero Bavarese per lo Sviluppo Territoriale nell'ambito del progetto pilota.

## AUTOBUS PUBBLICO PER TURISTI ED ESCURSIONISTI ALL'ALPE DI LAGUZ (A)

Nel Vorarlberg (A), la strada che conduce dal villaggio di Marul (900 m s.l.m.) all'Alpe di Laguz (1600 m s.l.m.) è chiusa al traffico privato dal mese di giugno a settembre. All'Alpe di Laguz ci sono alcuni alberghi ed un caseificio di montagna oltre ad alcune case private.

Da parte della popolazione locale è venuta la volontà di chiudere la strada al traffico automobilistico privato (escludendo dal divieto i pochi residenti). Vengono organizzate 4 corse al giorno con autobus in entrambe le direzioni più un'eventuale corsa molto presto o molto tardi su richiesta (anche di una sola persona) per chi deve effettuare lunghe escursioni o traversate.

Un tempo, lungo questa valle, era stato predisposto un servizio taxi piuttosto costoso e poco conosciuto e la regolamentazione del traffico prevedeva un pagamento di pedaggio poco chiaro. Ora la situazione è decisamente migliore e il servizio è più efficiente.

Tramite finanziamenti comunitari è stato possibile effettuare alcuni interventi di messa in sicurezza della strada. Gli orari e le informazioni sui collegamenti con le altre linee sono presenti oltre che nelle due località di partenza e arrivo, su un apposito sito internet.

Le corse dell'autobus sono state predisposte in modo da utilizzare in maniera ottimale tutte le coincidenze ed inserire una piccola linea di montagna nel sistema integrato della regione.

Dopo la chiusura della strada, oltre ad essere di fatto sparite le auto private, a Marul è stato aperto un ristorante (fino ad allora i turisti passavano a bordo della loro auto e in genere non si fermavano).

Sono aumentati i visitatori provenienti da fuori regione (è inoltre cambiata la tipologia di visitatori) e, grazie alla buona integrazione con il servizio di trasporto pubblico locale, molti di essi giungono già a Marul con mezzi pubblici.

## PROGETTO MOBILTOUR.CH

Riportiamo qui di seguito alcune esperienze realizzate nell'ambito del progetto mobiltour.ch, attuato sul territorio elvetico ed austriaco.

**MOBILTOUR.CH** è un progetto realizzato da Alpenbüro Netz (una rete di centri di studio sulle Alpi). Il progetto mobiltour.ch comprende:

- una rete nazionale alla quale aderiscono tutti i partner (per lo più soggetti attivi nel settore del turismo);
- un servizio di consulenza da parte di esperti e il collegamento con dei professionisti;
- una piattaforma di progetti ed iniziative;
- la messa a disposizione di documentazione relativa ai progetti.

Tramite MOBILTOUR.CH Alpenbüro Netz ha cercato di condurre, un po' alla volta, il traffico turistico sulla strada della mobilità eco-compatibile. A livello internazionale si è collaborato con la rete europea NETS (Rete Europea per la mobilità turistica eco-compatibile).

Il Segretariato di Stato per l'economia ha sovvenzionato la realizzazione del progetto MOBILTOUR.CH.

### **AlpenTaxi: a contatto con la natura - senza auto (CH)**

Nel caso in cui alpinisti o escursionisti fossero intenzionati ad utilizzare i mezzi pubblici per raggiungere il punto di partenza delle loro gite escursionistiche, alpinistiche o scialpinistiche, troverebbero spesso insormontabili problemi. Alcune gite sono realizzabili solo ricorrendo all'auto privata, poiché treni e autobus non raggiungono l'area in questione, oppure l'ultimo tratto fino al punto di partenza non è servito. Alternative sono offerte da taxi e società autotrasportatrici. Ricorrendo ad esse è possibile raggiungere qualunque località senza l'auto. Questi cosiddetti "AlpenTaxi" sono a disposizione di escursionisti, scialpinisti e di freeride-snowboarder praticamente in tutto l'arco alpino svizzero. Su prenotazione telefonica gli escursionisti vengono portati a destina-

zione e quindi raccolti al punto di arrivo e riportati alla più vicina fermata di autobus o stazione ferroviaria oppure al luogo di soggiorno. In tal modo escursionisti e gitanti possono così compiere le proprie uscite utilizzando esclusivamente i mezzi pubblici.

### **Treno & bici: offerte per le biciclette delle Ferrovie austriache (A)**

Andare in bicicletta è di nuovo in voga. Sono molteplici i motivi di tale tendenza: la necessità di svolgere attività fisica, il piacere di stare a contatto con la natura e il paesaggio o la consapevolezza ambientale. Le Ferrovie austriache ÖBB offrono diverse soluzioni tra le quali scegliere la più comoda per viaggiare con la bicicletta all'interno o all'estero:

- **Regio-Biking:** trasporto delle biciclette a bordo dei treni passeggeri regionali e diretti. A tale scopo è richiesto un biglietto per il trasporto della bicicletta, del costo, ad esempio, di 2.91 Euro per un giorno.
- **InterCity-Biking:** il trasporto delle biciclette è possibile a bordo della maggior parte dei treni IC, su distanze medie e lunghe, e su alcuni treni EN-, EC- e D. Come documento di viaggio è necessario un biglietto EC/IC per il trasporto della bicicletta, del costo, ad esempio, di 7.27 Euro per un giorno.
- **Biking International:** trasporto transfrontaliero delle biciclette. È richiesto un biglietto internazionale che costa 10.17 Euro al giorno.
- **Rad-Tramper:** questi treni hanno vagoni dotati di rastrelliere per biciclette. La bicicletta può essere consegnata o ritirata direttamente al vagone dietro presentazione di un biglietto trasporto bicicletta.
- **Radticket 2001:** si tratta di un'offerta "all-inclusive" per il turismo giornaliero o del fine settimana. Essa comprende viaggio e trasporto bicicletta di andata e ritorno, un buono consumazione e diverse prestazioni aggiuntive in loco. Il viaggio di ritorno può iniziare da qualunque stazione a scelta ed inoltre, in una quarantina di stazioni si può noleggiare una bicicletta al costo giornaliero di 8,72 Euro per una citybike (prezzi relativi all'anno 2002).

### **Bustaxi per Tschierschen (CH)**

Il "Bustaxi Tschierschen" fa servizio alla sera come mezzo sostitutivo dell'autobus sulla linea Coira - Tschierschen e Tschierschen - Coira. L'offerta di trasporto pubblico "Bustaxi Tschierschen" consiste in un veicolo della società ABA Taxi di Coira che ogni sera compie tre corse, in caso di bisogno, tra la stazione di Coira e Tschierschen (in caso di richiesta anche il ritorno da Tschierschen a Coira). Il "Bustaxi" rimane a disposizione presso il parcheggio dei taxi della stazione di Coira per trasportare eventuali passeggeri fino a Araschgen/Passugg e ai comuni di Praden e Tschierschen senza alcuna prenotazione. Lungo il percorso per Tschierschen i passeggeri possono scendere in ogni luogo idoneo. Importante: per il servizio da Tschierschen e Praden, così come da Passugg/Araschgen per Coira, è necessario un preavviso telefonico di almeno 30 minuti. Il "Bustaxi" ha incontrato il grande apprezzamento della popolazione e viene intensamente utilizzato.

### **SlowUp: giornata esperienza senza auto al Lago di Murten (CH)**

Expo.02 è stata probabilmente la prima grande manifestazione che ha assunto la "Human Powered Mobility" (Mobilità mediante l'energia muscolare) come parte integrante del proprio piano per la mobilità, ed ha pertanto incaricato la Fondazione Veloland Schweiz di elaborare un adeguato progetto. In questo contesto si è sviluppato, tra l'altro, "SlowUp" - la giornata esperienza senza auto al Lago di Murten. Con "SlowUp", per un giorno, 30 km di strade cantonali attorno a Murten, Vully e Avenches sono diventate esclusivo dominio di ciclisti, pattinatori e pedoni. Dalle ore 10.00 alle 17.00 il percorso circolare è stato vietato al traffico motorizzato. All'evento test nel 2000 hanno partecipato 30.000 persone desiderose di movimento. Il 2 settembre 2001 hanno partecipato in 60.000 tra donne, uomini e bambini, che si sono spostati con l'energia dei propri muscoli attorno al Lago di Murten. All'Expo del 2002 si è svolta per la terza volta l'iniziativa "SlowUp" attorno al Lago

di Murten. La giornata esperienza senza auto ha suscitato un tale interesse, che l'anno successivo il traffico motorizzato è stato disattivato per un giorno anche attorno al Lago di Costanza.

### **Il sistema di passaggi CARLOS - una nuova proposta nel trasporto pubblico (CH)**

Prendere altre persone a bordo della propria auto deve di nuovo diventare una tendenza: il sistema CARLOS (CARLOS = senza auto: neologismo da car + los, con los suffisso che vuol dire "senza") è partito alla fine del 2001 nel territorio di Burgdorf (Berna) con una fase pilota di tre anni. CARLOS è un sistema di trasporto pubblico che si basa sul trasporto privato. I passeggeri possono essere accolti a bordo in determinate fermate, nelle quali hanno la possibilità di segnalare la località meta su di un display elettronico. Gli automobilisti possono così decidere in pochi secondi se accogliere passeggeri a bordo oppure no. Le fermate CARLOS offrono riparo dalle intemperie e sono attrezzate con colonne elettroniche multifunzionali. Oltre a segnalare una meta sul display, da qui si può anche chiamare un taxi, consultare gli orari dei mezzi pubblici e avere altre informazioni. Come contributo alla gestione del sistema, per chiedere un passaggio attraverso CARLOS occorre versare 2 Franchi svizzeri. Si ottiene un biglietto che comprende un'assicurazione per il viaggio e anche un piccolo omaggio per l'automobilista: un buono per un litro di benzina finanziato da uno sponsor. Una particolare attenzione viene prestata alla sicurezza: ogni fermata di CARLOS è sorvegliata da telecamere. Le donne inoltre possono segnalare con un apposito tasto che vogliono essere caricate solo da altre donne.

Ulteriori informazioni su questi progetti e descrizioni di altri progetti (al momento in tedesco) si possono trovare sul sito [www.mobil-tour.ch](http://www.mobil-tour.ch)

## **Alcuni link utili**

Provincia di Torino: [www.provincia.torino.it](http://www.provincia.torino.it) (I)

CIPRA (Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi):

[www.cipra.org](http://www.cipra.org) (I, D, F)

Alpmedia (servizio di informazioni sulle Alpi): [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net) (I, D, F, E)

Convenzione delle Alpi: [www.convenzionedellealpi.org](http://www.convenzionedellealpi.org) (I, D, F)

Rete di comuni “Alleanza nelle Alpi”: [www.alleanzalpi.org](http://www.alleanzalpi.org) (I, D, F)

Nello stesso sito si trova una lista di “progetti modello”

Alps Mobility: [www.alpsmobility.org](http://www.alpsmobility.org) (I, D, E)

Provincia Autonoma di Trento (guida delle buone pratiche):

[www.provincia.tn.it/agenda21/I/indit.htm](http://www.provincia.tn.it/agenda21/I/indit.htm) (I, D, E)

Località svizzere senz'auto: [www.gast.org](http://www.gast.org) (D, E)

Network for Soft Mobility in European Tourism: [www.soft-mobility.com](http://www.soft-mobility.com) (D, E)

Buoneinpratica (Mobilità urbana sostenibile): [www.buoneinpratica.it/mobilita](http://www.buoneinpratica.it/mobilita) (I)

## **Indirizzi**

### **Provincia di Torino - Area Ambiente, Parchi, Risorse idriche e tutela della fauna**

Direttore: Dott. Francesco Pavone

Via Valeggio 5, 10128 Torino

Tel. 011-8613856, Fax 011-8613976, E-mail: [pavone@provincia.torino.it](mailto:pavone@provincia.torino.it)

### **Provincia di Torino - Servizio pianificazione turistica e sportiva**

Dirigente: Dott. Mario Burgay

Via Maria Vittoria 12, 10123 Torino

Tel. 011-8612687, Fax 011-8612428, E-mail: [turismo@provincia.torino.it](mailto:turismo@provincia.torino.it)

### **CIPRA Italia** (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi)

Via Pastrengo 13, 10128 Torino

Tel. 011-548626, Fax 011-503155, E-mail: [cipra@arpnet.it](mailto:cipra@arpnet.it)