

Piano per la mobilità sostenibile per la Val Genova

Rapporto fase 1 e 2

Ökoinstitut Südtirol / Alto Adige
Via Talvera 2 / Talfergasse 2
39100 Bolzano / Bozen
e-mail: info@ecoistituto.it

Indice

Obiettivi e mandato del progetto.....	2
Un processo di mobility management	3
Metodologie e materiali prodotti	4
Parte I - Lo stato attuale della frequentazione della Val Genova	6
Generalità.....	6
La frequentazione della Val Genova	7
Il carico	7
Le destinazioni.....	10
Le motivazioni.....	11
La frequenza.....	12
Le provenienze	13
Le modalità	18
Tipologia di visitatore	20
L'attuale offerta di mobilità	21
Il fabbisogno di mobilità.....	22
La percezione dei problemi e le proposte	33
Lo sviluppo turistico in Val Genova	40
Parte II - Esperienze di gestione della mobilità turistica in parchi montani.....	41
Premessa.....	41
Le singole esperienze	43
Val di Campo (Grigioni, parte sud del Bernina) (CH).....	43
Pöllatal (Tamsweg-Lungau) (A).....	45
Riedingtal (Tamsweg-Lungau, diventerà parco Nazionale) (A)	47
Nationalpark Hohe Tauern (A).....	49
Nationalpark Bayerischer Wald (D)	51
Indicazioni deducibili dalle altre esperienze	53
Allegati.....	58

Obiettivi e mandato del progetto

La Val Genova e altre aree del Parco Adamello – Brenta presentano elementi di criticità dovuti alla presenza di un carico turistico rilevante in ambienti naturali che necessitano di essere preservati. Le caratteristiche paesaggistiche di questi ambienti costituiscono del resto la principale risorsa che attrae il flusso turistico stesso. Una loro depauperazione determinerebbe il venir meno delle attuali ragioni per la frequentazione di queste valli.

In queste situazioni il principale elemento di impatto, per il quale oggi non sono messe in atto strategie risolutive, è la mobilità dei visitatori. In tutta Europa pochi sono i casi dove il problema è stato affrontato conciliando le necessità di accessibilità turistiche e di protezione. Mentre per ciò che riguarda la gestione dei rifiuti e il prelievo florofaunistico esistono esempi consolidati e comunemente accettati, non altrettanto può essere detto per gli aspetti legati alla mobilità. Trovare una soluzione equilibrata è la sfida che in diversi luoghi si sta avviando.

L'obiettivo di un **Piano per la mobilità sostenibile per la Val Genova** è quello di fornire al Parco Naturale Adamello Brenta e, quindi, alle istituzioni locali coinvolte, gli strumenti per poter affrontare il problema della mobilità da e verso la Val Genova secondo i due obiettivi di fondo enunciati:

1. sviluppare l'offerta turistica della valle e degli operatori presenti
2. ridurre l'impatto ambientale ed organizzativo dell'attuale mobilità turistica.

Il percorso individuato parte dalla ricognizione e presentazione di esperienze similari in Europa, come possibile fonte di esempio per individuare possibili soluzioni (fase 1), e la predisposizione di una piattaforma informativa di dati di base per avviare una discussione ed elaborazione progettuale (fase 2).

A queste prime attività dovrebbe seguire una discussione ai livelli che l'Amministrazione del Parco riterrà opportuni, eventualmente coordinata con un momento di illustrazione pubblica delle analisi e delle esperienze individuate, nonché di una possibile visita a una di queste.

Ultimato il processo di discussione e chiariti quindi obiettivi e condizioni di riferimento è necessario effettuare una identificazione delle proposte più valide (Fase 3) comprendendo una valutazione di fattibilità di dettaglio. La discussione delle singole proposte di piano dà seguito alla quarta fase di progettazione di dettaglio degli interventi.

Il mandato specifico a Ökoinstitut Südtirol / Alto Adige nelle fasi 1 e 2, di cui questo documento rappresenta il rapporto conclusivo, consiste quindi nel definire questa base informativa secondo le procedure concordate e raccogliendo inoltre le altre esperienze giudicate significative.

Un processo di mobility management

Sin dalla fase di redazione dell'offerta è risultato evidente che due approcci erano possibili.

Il primo consistente nell'offerta di nuove infrastrutture di trasporto presenta una possibilità di intervento limitata. Ciò a causa della necessità di consistenti risorse economiche, dalla limitatezza degli spazi e dalla sensibilità degli ambienti naturali coinvolti. La limitatezza temporale del problema sconsiglia di concentrarsi su un approccio infrastrutturale che dovrebbe sovradimensionare l'impegno per soddisfare un mero fabbisogno di punta.

Seppure questo orientamento non sia ritenuto possibile e non è quindi stato considerato nell'offerta relativa a questo rapporto, nella parte relativa alle esperienze straniere sono presentate alcune valutazioni economico - ambientali relative ad alcune ipotesi meramente infrastrutturali.

Il secondo approccio è orientato alla gestione della domanda (mobility management). Esso parte dalla ricognizione delle specifiche esigenze di mobilità dei fruitori attuali o desiderati della Val Genova e cerca, attraverso un mix di interventi organizzativi, di marketing, educativi ed anche infrastrutturali, di soddisfarne i fabbisogni. Nella maggior parte dei casi infatti il visitatore della Val Genova – come in generale qualsiasi persona che si muova – è interessato a raggiungere delle località a determinate condizioni, anche di tipo psicologico od emotivo, e non ad utilizzare un determinato mezzo di trasporto. Lo scopo del mobility management è quindi quello di soddisfare il fabbisogno, ovviamente suddiviso per categorie il più possibile omogenee, per il maggior numero di persone nel modo più razionale dal punto di vista sociale, economico, organizzativo ed ecologico.

Un approccio di gestione della domanda parte da due capisaldi: capire i fabbisogni degli individui che si spostano e provvedere a singole misure adattate alle loro specifiche caratteristiche, gruppo per gruppo.

La comprensione delle caratteristiche e dei fabbisogni dei visitatori è l'oggetto di queste prime fasi di lavoro.

Le soluzioni approntabili per loro saranno, come detto, eventualmente affrontate in successive fasi. Esse si basano tuttavia su:

1. nuova offerta di trasporto sostenibile specificatamente concepita per i differenti target group
2. nuova offerta turistica collegata ad una mobilità sostenibile
3. marketing, informazione e sensibilizzazione
4. eventuali proposte di modifica dell'attuale regolamentazione
5. coinvolgimento dei soggetti locali e valorizzazione degli interessi economici.

Inoltre esse, partendo da specifici fabbisogni che non cominciano soltanto da P.te Verde in poi, tendono a comprendere tutto lo spostamento, dall'origine alla destinazione.

Metodologie e materiali prodotti

Come detto la metodologia proposta nel suo complesso si articola secondo il seguente iter:

1. Fase 1 – Presentazione di esperienze in Europa
2. Fase 2 – Raccolta ed analisi dati
3. Discussione e valutazione
4. Fase 3 – Progettazione delle proposte
5. Discussione e valutazione
6. Fase 4 - Progettazione di dettaglio ed attuazione

Per ciò che attiene le fasi oggetto del presente rapporto (1 e 2) il percorso effettuato consiste in:

1. raccolta di informazioni da rapporti, relazioni e attività esistenti
2. sopralluoghi in occasione della giornata particolare (8 luglio) e di una domenica estiva
3. elaborazione di un'indagine ad hoc somministrata dal personale del Parco nell'estate 2001 (8 – 12 – 19 – 22 agosto, 9 – 16 settembre) su 500 intervistati
4. realizzazione interviste a soggetti qualificati
5. realizzazione di una matrice ideale tipologie di visitatori / fabbisogni di mobilità / fabbisogni turistici
6. elaborazione delle informazioni finalizzata a determinare le caratteristiche dell'attuale frequentazione della valle per ciò che riguarda le esigenze di gestione della mobilità e dell'attuale offerta
7. elaborazione delle informazioni riguardanti altre esperienze per ciò che riguarda le affinità specifiche con il caso Val Genova.

Oltre ai contenuti del presente rapporto restano ancora da realizzare:

8. qualora il Parco lo riterrà opportuno, un presentazione pubblica dei dati e delle esperienze elaborate
9. qualora il Parco lo riterrà opportuno, una visita di studio ad una delle esperienze individuate.

I materiali utilizzati o prodotti nel corso delle seguenti attività sono:

- a. "Piano del Parco - Progetti Norma"
- b. "Il parco poliziotto"
- c. "Gestione della viabilità Val Genova estate 1996" (a cura di Francesco Righi)
- d. DATI 2000
- e. Elaborazione Questionario "Una giornata particolare" domenica 8 luglio 2001 (a cura di Michela Simoni)

- f. Questionario e risultati dell'indagine effettuata nell'estate 2001
- g. Verbale dei sopralluoghi effettuati
- h. Censimento delle disponibilità di sosta
- i. Verbale delle interviste a soggetti qualificati
- j. Matrice ideale
- k. Schede di sintesi delle esperienze analizzate

La nuova documentazione è allegata al presente documento o nel suo testo integrata.

Parte I - Lo stato attuale della frequentazione della Val Genova

Generalità

La situazione generale della Val Genova per ciò che attiene gli elementi problematici di mobilità sono di seguito sintetizzati.

La valle presenta un solo percorso di collegamento per tutta la sua lunghezza. Esso è lungo circa 17 km, quasi completamente asfaltato di larghezza compresa tra 2,5 e 3,5 metri. Esso è utilizzato contemporaneamente da pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati.

Il dislivello complessivo da Pinzolo a Bedole è di 814 m con alcuni tratti in forte pendenza e tornanti.

La valle è raggiungibile e percorribile esclusivamente con modalità individuali ad eccezione della possibilità di accompagnamento con auto a noleggio con conducente.

L'accesso alla valle è regolamentato grazie al pagamento di una quota di ingresso per veicolo motorizzato riconducibile ad un permesso di sosta e ad una limitazione numerica degli autoveicoli nella seconda parte della valle. Complessivamente il numero di posti auto disponibili è di 590.

La valle è aperta da primavera all'autunno. Nei restanti mesi essa è inaccessibile ai mezzi motorizzati.

Nella valle sono presenti 5 esercizi commerciali:

1. Albergo Nardis - le Cascate (8 posti letto)
2. Chalet da Gino (9 posti letto)
3. Fontanabona (16 posti letto)
4. Stella Alpina (23 posti letto)
5. Rifugio Bedole (32 posti letto).

Una quantificazione dei coperti nei rispettivi ristoranti non è stata possibile in modo così dettagliato per motivi di riservatezza. Essi possono essere quantificati a ben oltre 200 posti interni che aumentano di certamente il doppio considerando i posti all'aperto.

La frequentazione della Val Genova

Il carico

Il carico di visitatori nella Val Genova si concentra, ad eccezione di un numero limitato di escursionisti, per lo più in pochi giorni della stagione estiva che presentano caratteristiche di temperatura e insolazione adeguate.

I dati disponibili forniti riguardano gli anni '96 – '99, ma sono suddivisi giornalmente solo nell'anno 1996.

Anno	Numero automezzi paganti	Media giornaliera	Date di riferimento
1996	13.180	235	6/7 – 31/08
1997	18.750	264	28/6 – 7/9
1998	19.510	250	27/6 – 13/9
1999	16.438	193	26/6 – 19/9

Ad eccezione dell'anno 1999 essi sembrano paragonabili almeno per l'ordine di grandezza della media giornaliera. Per quanto questa valutazione potrebbe non essere sufficiente si suppone che il carico medio giornaliero sia rimasto sostanzialmente analogo negli anni. Ulteriori analisi prendono quindi come riferimento l'anno 1996.

Durante quest'estate le presenze (solo luglio ed agosto) sono state di circa 13.000 veicoli, che ipotizzando un coefficiente di occupazione ragionevolmente alto (2,5 persone per veicolo) corrispondono a circa 32.000 persone l'anno. A queste vanno aggiunti gli aventi diritto in quanto residenti, i frequentatori dei rifugi e ristoranti e coloro che parcheggiavano nei parcheggi adiacenti la diga.

In quegli anni l'accesso alla Val Genova a P.te Verde era limitato ad un massimo di 250 veicoli contemporanei oltre alle categorie sopra indicate.

Ciò significa un accesso medio di 231 veicoli giornalieri circa 600 persone con un valore massimo di oltre 400 veicoli giornalieri (pari a circa 1.000 persone).

La media tra i giorni feriali, il fine settimana o la sola domenica varia leggermente (rispettivamente 234 – 224 - 239 veicoli / giorno) confermando la relativamente piccola differenza tra i vari giorni della settimana.

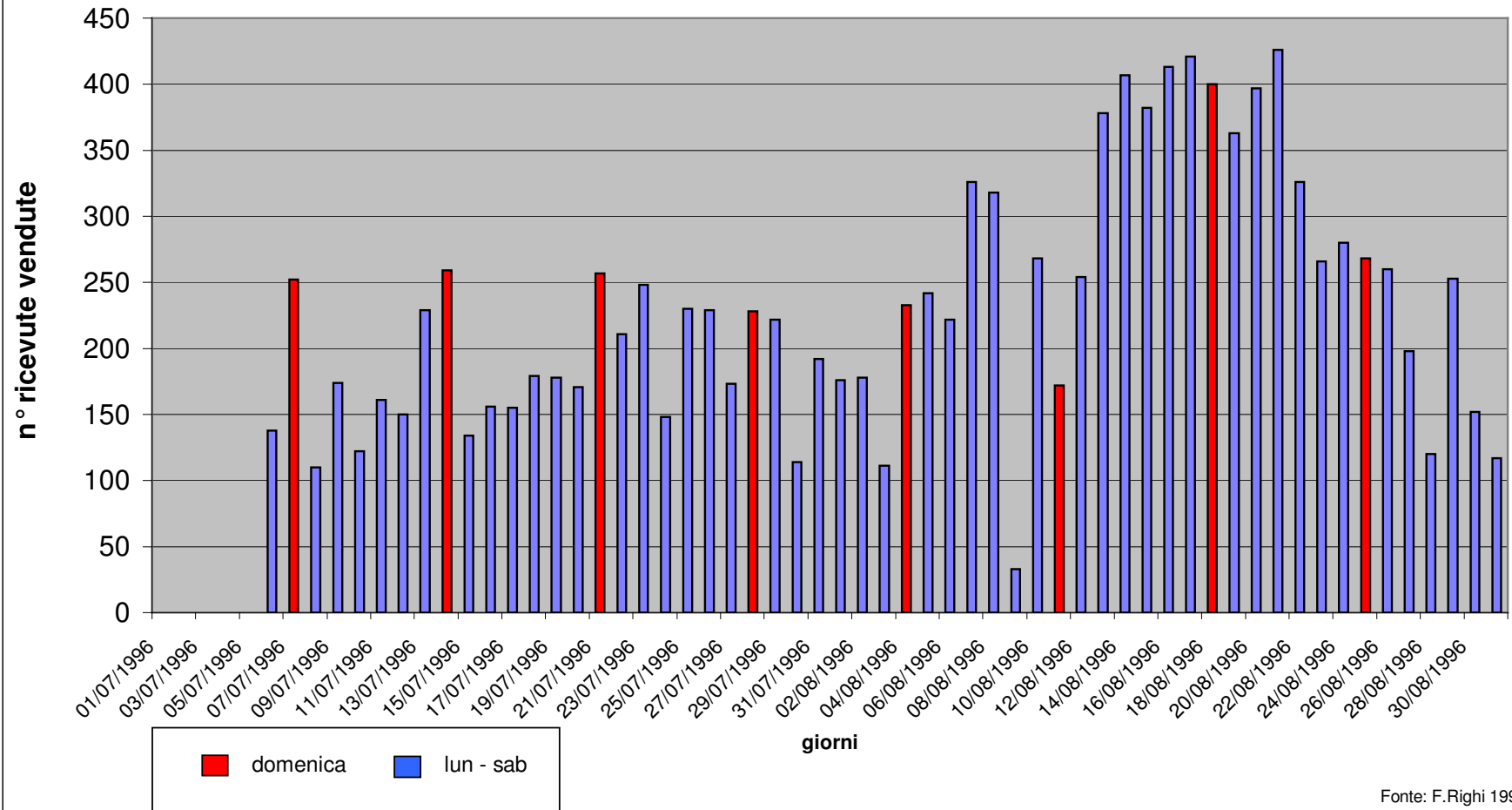
In particolare la differenza tra domenica e altri giorni della settimana si distingue, nel 1996, fino al 23 luglio. Per la restante parte di luglio ed agosto il carico giornaliero è simile ogni giorno, maggiormente in dipendenza delle condizioni meteorologiche. Il sabato è considerabile simile agli altri giorni feriali.

Nell'anno considerato sono evidenti tra fasce piuttosto omogenee:

1. i giorni infrasettimanali (compreso di solito il sabato) prima della fine di luglio con un carico di autoveicoli paganti intorno a 150 (media 158, deviazione standard 30)
2. le domeniche, eccetto le due intorno a ferragosto con un carico di veicoli intorno a 250 (media 238, deviazione standard 30)
3. i giorni infrasettimanali di luglio ed agosto ad eccezione delle settimane intorno a ferragosto con un carico di veicoli intorno a 200 (media 198, deviazione standard 69)
4. i giorni delle due settimane prima e dopo ferragosto con carichi medi giornalieri di 350 – 400 veicoli (media 363, deviazione standard 61).

La classe 2 è rappresentata da circa 7 giorni nei due mesi considerati, la classe 3 da circa 24 giorni e la classe 4 da 13 giorni.

Presenza autovetture in Val Genova 1996



Fonte: F.Righi 1996

Le destinazioni

Le destinazioni delle visite nella Val Genova sono molteplici. I dati dell'indagine dell'estate 2001 vanno intesi in modo qualitativo essendo essi stati rilevati in varie parti della Valle e non solo all'ingresso.

Quale tratte della valle visita oggi?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
vari punti lungo tutta la valle	53%	54%	53%	52%
parte bassa fino alla zona cascate Lares	15%	19%	14%	9%
dalla zona ponte Maria al rifugio Bedole	18%	15%	23%	13%
dal rifugio Bedole in su	14%	12%	11%	24%

Il dato incontrovertibile è che in qualunque area sia stata effettuata la rilevazione il 50% circa degli intervistato dichiara di visitare diversi luoghi contemporaneamente. La restante parte si divide in parti uguali tra la tratta fino alle cascate Lares, da P.te Maria a Bedole e al rifugio Bedole e sopra il rifugio Bedole (gli escursionisti).

L'analisi dell'occupazione dei parcheggi effettuata durante i sopralluoghi fornisce ulteriori informazioni per determinare la/e destinazione/i dei visitatori. Il 31% - 37% è parcheggiato nella prima parte della Valle, un 50% nella seconda ed un 14 - 21% al rifugio Bedole.

Parcheggio	Ore 10.00 – 12.00 Sia su posto pubblico che privato	Ore 14.30 – 15.30 Sia su posto pubblico che privato
Ponte verde strada uscita	0	3
Ponte Verde	19	38
Cascate Nardis	37	46
Chalet da Gino	24	55
lungo strada tratto ripido	9	12
Fontanabona	18	31
Ponte Rosso	22	40
lungo strada prima ponte Maria	0	23
Ponte Maria	27	43
lungo strada dopo ponte Maria	4	10
Ragada	12	14
Malga Caret	17	23
Rifugio Stella Alpina	14	59
Gabiol	5	5
lungo strada	7	7
Cercen lungo strada	3	3
Malga Bedole	72	72
lungo strada prima rifugio	47	47
Rifugio Bedole	88	88
Totale	425	619

Questi dati sono coerenti con quelli presenti nel Piano del Parco.

In esso si afferma che complessivamente si può stimare che:

- il 25% dei visitatori della Val Genova si fermano nella prima zona della valle e complessivamente il 40% nella prima metà della valle
- tra ponte Maria e prima di Bedole si spinge il 51% dei turisti
- il 10 – 12% prosegue oltre il rifugio Bedole.

Analizzando nel dettaglio le risposte in funzione della zona dove sono state censite si ottiene la seguente valutazione:

- circa il 30% dei presenti alle cascate e al Centro del Parco è diretto solo in quella zona, il 55-60% è itinerante e la restante parte si divide tra escursionisti e frequentatori della parte alta della valle
- circa il 40 – 50% degli intervistati a Ragada e allo Stella alpina si limitano a visitare quell'area ed un 50% circa sono sempre itineranti
- il 50% degli intervistati a Bedole sono diretti in quella zona o verso escursioni più alte e la restante parte è composta da itineranti.

Le motivazioni

Per capire meglio dove i visitatori sono diretti bisogna analizzare lo scopo della loro presenza.

Qual è l'interesse prevalente della sua visita in Val Genova?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
giretto in auto / moto	16%	19%	14%	16%
pranzo presso rifugio	10%	9%	11%	10%
Picnic	11%	14%	11%	4%
passeggiata	53%	48%	59%	50%
escursione montagna	22%	22%	20%	26%
Altro	14%	11%	19%	10%

Le interviste raccolte prevedono risposte multiple circa le motivazioni della visita in Val Genova. I dati raccolti si distribuiscono in modo simile nelle varie località dove sono state effettuate le interviste.

Il 53% afferma di essere in Val Genova tra l'altro per fare una passeggiata. Come è possibile immaginare incrociando i dati precedenti, molti di essi effettuano spostamenti in diverse aree della valle. Stesso comportamento errante hanno circa il 16% che è interessato spostarsi in auto o moto.

I visitatori si recano in Val Genova per il 26% per effettuare una escursione in montagna. Essi si concentrano nei punti di attacco dei sentieri. La motivazione del pranzo in rifugio o del pic-nic riguarda solo rispettivamente il 10% e l'11% delle risposte.

Altre motivazioni pesano sul 14% del totale. Esse sono per lo più l'escursionismo in bicicletta e il soggiorno di più giorni presso uno dei rifugi. Le differenze tra i fine settimana di agosto, i giorni infrasettimanali e i fine settimana di settembre sono minime. Nei week end la motivazione del giro in auto o moto è più forte. Se si analizzano i dati in funzione del numero di visitatori si ottiene che il 76% delle presenze viene per compiere una sola attività principale.

Visitatori con una sola motivazione principale	Percentuale dei visitatori con una sola motivazione	Percentuale sul totale dei visitatori
giro in auto / moto	10%	8%
pranzo presso rifugio	4%	3%
Picnic	4%	3%
passeggiata	47%	35%
escursione montagna	24%	18%
Altro	10%	8%

Un 4% compie un giro in auto e una passeggiata, il 2% un giro in auto e pranzo o picnic, un 5% un pranzo in rifugio ed una passeggiata, un 6% picnic e passeggiata e il 5% passeggiata o escursione ed altra attività non specificata. Il restante 2% frazionato in sottogruppi non significativi.

La frequenza

I visitatori della Val Genova si dividono a metà tra coloro che sono alla prima visita (36%) o vengono di tanto in tanto con frequenza maggiore di un anno (15%) e tra coloro che hanno una frequentazione più abituale (1 o 2 volte l'anno -30%- e più volte l'anno -19%-).

Con quale frequenza visita la valle?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
prima volta	36%	34%	41%	30%
1 - 2 volte all'anno	30%	28%	30%	31%
più volte all'anno	19%	23%	15%	22%
con frequenza superiore all'anno	15%	15%	14%	16%

Quasi la metà dei visitatori si ferma tutta la giornata o comunque mezza giornata. Solo il 17% si ferma per un breve periodo.

Quanto tempo si ferma oggi?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Un paio d'ore	17%	17%	18%	17%
Mezza giornata	35%	34%	35%	37%
tutto il giorno	47%	48%	48%	45%

Le provenienze

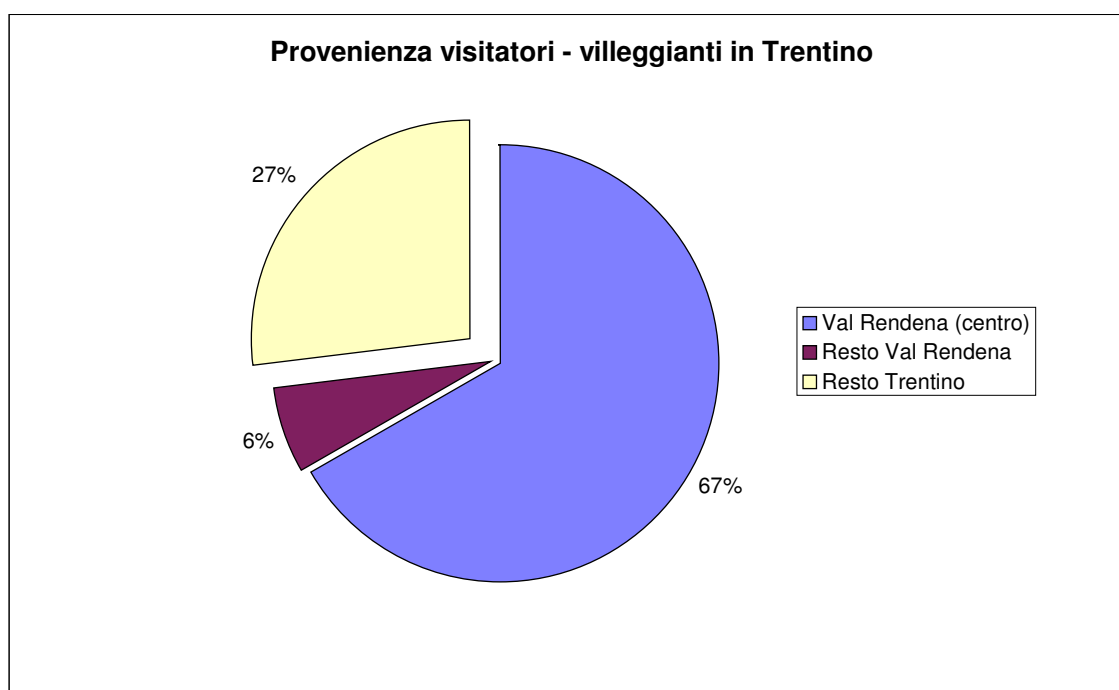
Provenienza	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Villeggiante in Trentino	61%	64%	70%	38%
Visitatore da fuori del Trentino	26%	23%	23%	40%
Residente in Trentino	13%	14%	8%	22%

I visitatori del Val Genova risultano per il 61% villeggianti in Trentino.

Questi provengono al 73% dalla Val Rendeva. Il 67% proviene dalla parte della valle più vicina alla Val Genova (Val Rendeva centro: Spiazzo, S. Virgilio, Mortaso, Strembo, Bocenago, Caderzone, Giustino, Massimeno, Pinzolo, S.Stefano, Carisolo, Val Genova, Sant'Antonio di Mavignola, Madonna di Campiglio). Val Genova indica gli ospiti degli alberghi della valle.

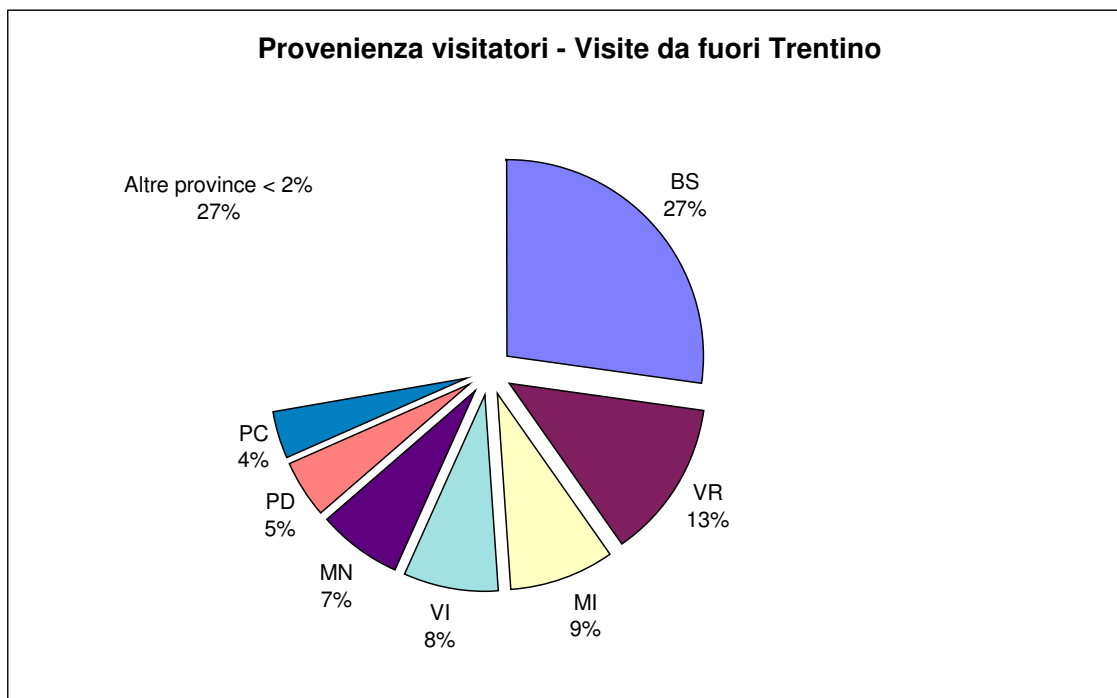
Meno del 30% della categoria dei villeggianti provengono dal resto del Trentino.

Il 49% dei villeggianti in Trentino è ospite dei Comuni di Pinzolo (25%), Madonna di Campiglio (15%), Carisolo (9%).



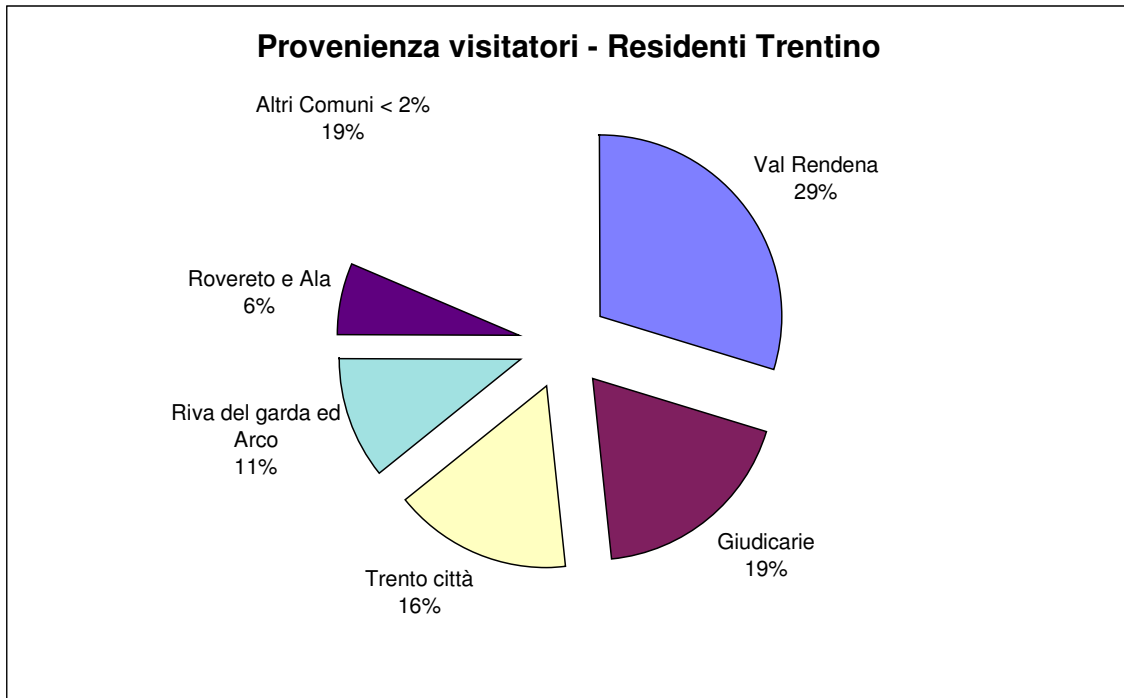
Provenienze	297	
Pinzolo	74	25%
Madonna	44	15%
Carisolo	27	9%
Mavignola	13	4%
Caderzone	13	4%
Folgarida	11	4%
Val Genova	11	4%
Spiazzo	8	3%
Molveno	8	3%
S.Lorenzo	6	2%
Marilleva	6	2%
Andalo	6	2%
Strembo	5	2%
Altri comuni		< 1%

Il 26% dei visitatori proviene da fuori Trentino per una visita giornaliera.



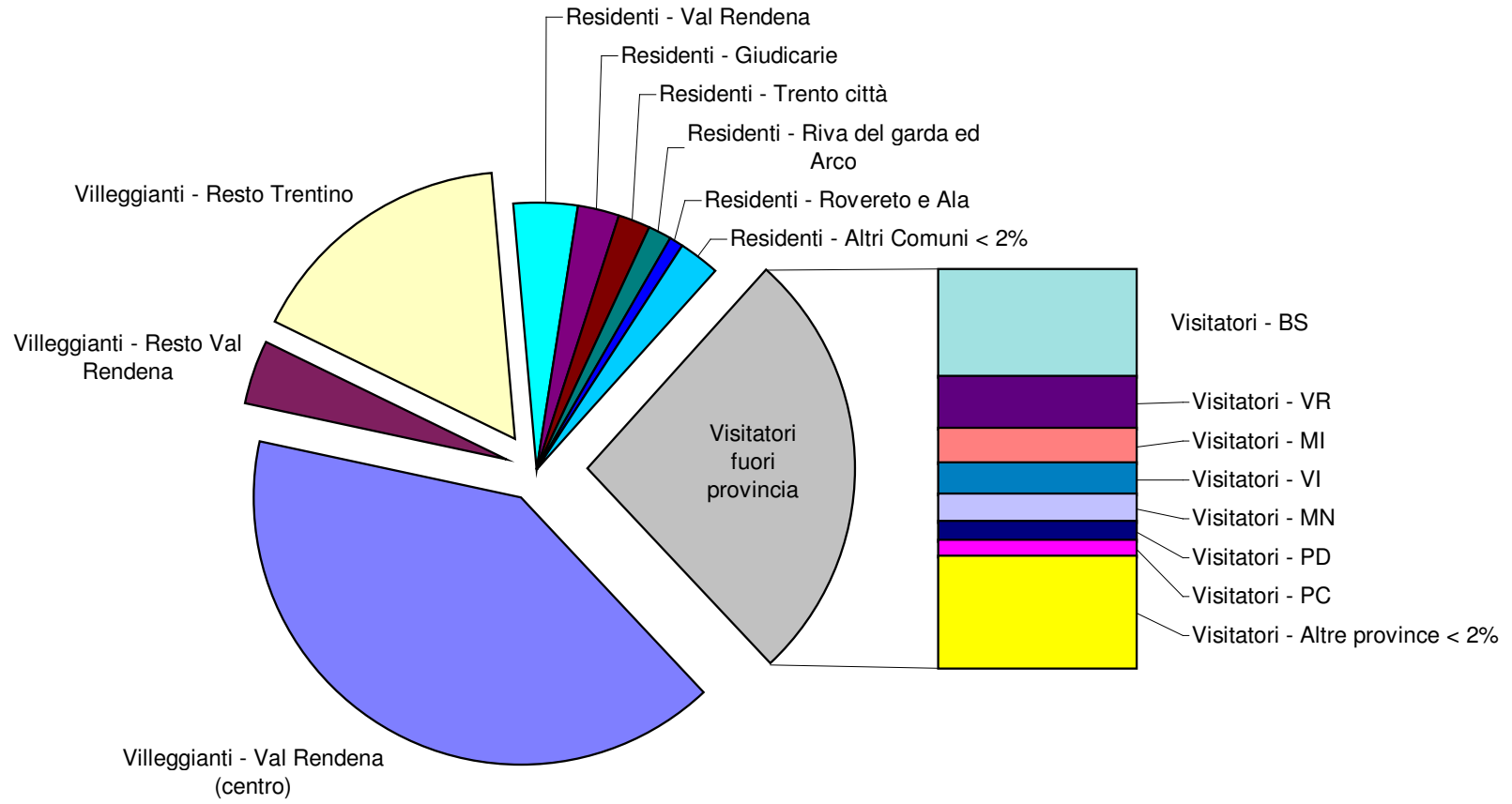
Quasi il 50% dei visitatori da fuori Provincia provengono dalle Province di Brescia (27%), Verona (13%), Milano (9%).

Solo il 13% è di residenti della Provincia di Trento.



Provenienze	64	
Trento	10	16%
Pinzolo	5	8%
Riva del Garda	4	6%
Carisolo	4	6%
Caderzone	4	6%
Tione	3	5%
Rovereto	3	5%
Arco	3	5%
Strembo	2	3%
Stenico	2	3%
Spiazzo	2	3%
Ponte Arche	2	3%
Tuenno	1	2%
Terlago	1	2%
S. Lorenzo	1	2%
Ragoli	1	2%
Preore	1	2%
Pergine	1	2%
Mori	1	2%
Montagne	1	2%
Molveno	1	2%
Mezzocorona	1	2%
Meano	1	2%
Malè	1	2%
Madonna	1	2%
Ladrone	1	2%
Lavrè	1	2%
Lavis	1	2%
Daone	1	2%
Borgo Valsugana	1	2%
Bleggio Inf.	1	2%
Ala	1	2%

Provenienze visitatori



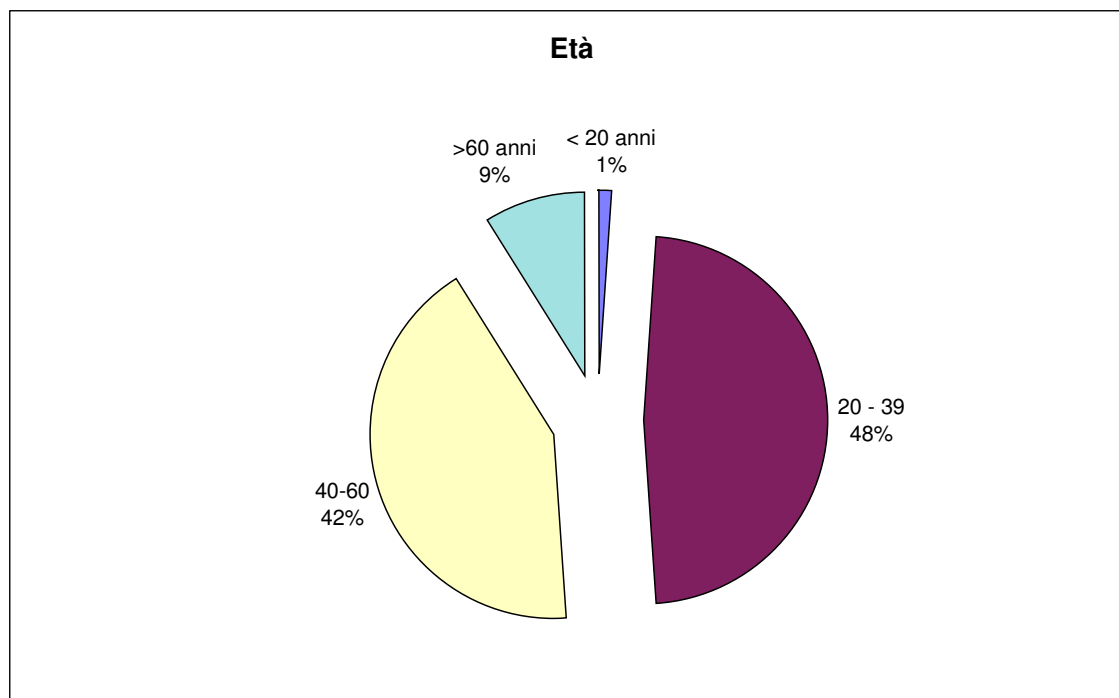
Le modalità

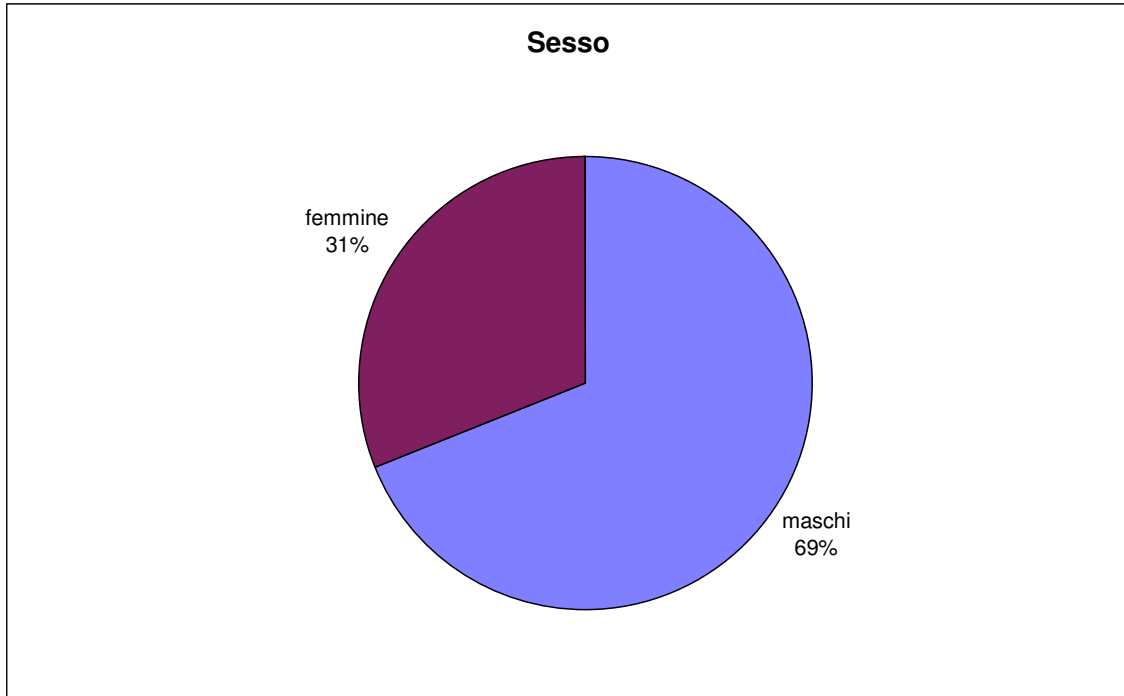
Mezzo usato per arrivare in Val Genova	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Auto	86%	85%	85%	91%
moto	4%	5%	3%	5%
bici	7%	7%	9%	1%
altro	3%	3%	4%	3%

Il mezzo di trasporto più usato per raggiungere la Val Genova è certamente l'auto, non esistendo altri collegamenti. La bicicletta e i piedi si prestano esclusivamente ad una nicchia di visitatori.

La stragrande maggioranza dei visitatori viene con i famigliari o con amici (a questa domanda erano previste risposte multiple).

Con chi è arrivato in Val Genova?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
da solo / da sola	6%	5%	7%	5%
con famigliari o in coppia	65%	64%	64%	68%
gruppo di amici	39%	40%	43%	30%
con bambini	12%	12%	15%	6%





Tipologia di visitatore

I principali dati che descrivono il visitatore e la frequentazione della Val Genova sono:

1. Il numero di visitatori è abbastanza stabile. L'afflusso di visitatori è categorizzabile in due o tre livelli che si presentano per pochi giorni ciascuno
2. La maggior parte dei visitatori (oltre il 50%) visita più punti spostandosi nello stesso giorno nella valle. Essi si suddividono in un 30 –40% nella prima parte della valle, un 50% nella seconda e un restante 10 – 15% si spostano con escursione oltre il rifugio Bedole. Si noti come la seconda parte della valle costituisca un richiamo importante che non è quindi costituito solo dalle cascate del Nardis.
3. Tra i visitatori molti sono gli escursionisti (circa il 23%), la maggior parte passeggia (35%), solo rispettivamente il 9% e l'8% fanno un pic nic o pranzano (con o senza passeggiata), mentre un 14% gira per la valle in auto o moto (con o senza pranzo o pic nic), un 10% è in valle per altri motivi tra cui principalmente andare in bicicletta e passare alcuni giorni nei rifugi.
4. Metà dei visitatori sono frequentatori più abituali - almeno 1 volta l'anno -.
5. Solo il 17% dei visitatori si ferma per un breve periodo. Quasi la metà passa tutto il giorno in valle.
6. La maggioranza dei visitatori è composta di villeggianti nella parte più prossima della Val Rende (41%) ed in particolare di Pinzolo, Madonna di Campiglio e Carisolo.

L'immagine del visitatore che sembra potersi estrapolare dall'indagine illustrata è parzialmente diversa da quella che prevalentemente gli si è assegnata in passato. Nella pubblicazione *"Il parco poliziotto"* (G.Osti, 1993) il visitatore della Val Genova è così descritto: *"Il visitatore medio della Val di Genova tende ad assumere la fisionomia del turista-massa. La sua visita al parco si svolge in meno ore, meno degli altri pensa di tornare, più dei visitatori delle altre zone è lì per la prima volta, non è più degli altri un assiduo visitatore di parchi, non pensa neppure più degli altri che sia necessaria una protezione speciale. La presenza del parco però è per lui un fattore di attrazione specifico. Ma a questo punto l'area protetta assume agli occhi del visitatore medio della Val Genova il significato di un "oggetto" da gustare in fretta, una tappa obbligata nel proprio itinerario. E' strano questo perché in misura maggiore egli è un turista che risiede in zona e avrebbe tutto il tempo di organizzare "giri" lunghi e ben studiati. E' probabile che una quota consistente dei visitatori sia attratta dalle famose cascate"*.

Certamente molte valutazioni sono ancora valide. Dai dati emersi però sembra potersi vedere una evoluzione verso un turismo più sensibile e coerente con le specificità del parco e della montagna. La maggior parte dei turisti non visitano solo le cascate ma effettuano passeggiate od escursioni montane, si fermano tutta la giornata e ritornano almeno una volta l'anno. Certamente questo potrebbe essere il frutto di un generale aumento della consapevolezza dei problemi ecologici nella società e quindi anche nel atteggiamento dei turisti.

L'attuale offerta di mobilità

L'attuale offerta di mobilità non presenta alcuna reale alternativa all'utilizzo del mezzo motorizzato privato. Non esistono collegamenti pubblici dal bacino principale di arrivo dei visitatori – il centro della Val Rendena –, malgrado esso sia molto vicino. I dislivelli e le distanze impegnative escludono un uso della bicicletta o della pedonalità che non sia marginale.

Considerando i collegamenti con l'esterno della Val Rendena, seppure essi riguardino un numero relativamente contenuto di visitatori, pur esistendo sono inconsistenti rispetto ai fabbisogni attuali.

Il fabbisogno di mobilità

Per cercare di descrivere il fabbisogno di mobilità in modo il più oggettivo possibile, sono state create una serie di matrici ideali. La ricostruzione dei fabbisogni è essenziale per determinare target groups su cui agire e le specifiche strategie orientate alla domanda.

Le matrici sono da intendersi come una grossa matrice tridimensionale. Una dimensione rappresenta il macro tipo di visitatore, in funzione della sua permanenza in zona:

- il villeggiante per un periodo di alcuni giorni (da una settimana in su)
- il villeggiante di breve periodo (2 o 3 giorni), un week end
- il visitatore in giornata

A questi si affiancano i residenti e gli stanziali nei rifugi della Val Genova o nei camper (riportati in colonne grigie nelle matrici) catalogati in funzione della durata della permanenza.

La seconda dimensione riguarda il tipo di visitatore. Le tipologie sono state suddivise secondo le seguenti caratteristiche:

- “Escursionisti giornata”: coloro che effettuano escursioni montane in giornata
- “Escursionisti traversata o +gg”: coloro che effettuano escursioni montane di più giorni o arrivano / partono per traversate verso altre valli
- “Passeggiata”: coloro che effettuano passeggiate nella valle, più o meno lunghe
- “Picnic”: coloro che frequentano la valle per fare un pic nic
- “Ristorante rifugio”: coloro che si recano presso un rifugio per consumare un pasto
- “Tour moto – auto”: coloro che effettuano dei giri in auto o moto per vedere la valle
- “Ciclisti”
- “Solo cascate Nardis”: coloro che si recano solo alle cascate del Nardis..

La terza dimensione riguarda i fabbisogni. Essi sono direttamente correlati alla mobilità o meno. Essi sono stati catalogati in:

Fabbisogni di spostamento

- “Quando / flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno”: orari di ingresso e uscita dalla valle
- “Tempo di viaggio”, flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno
- “Costo”: importanza del fattore di costo legato alla mobilità nella decisione di recarsi in Val Genova
- Informazione “quale”: informazione desiderata
- Informazione “dove”: luogo dove l'informazione desiderata è ricercabile

- “Trasporto cose (bagagli, attrezzature, bici, animali)”: necessità di trasportare cose
- “Accompagnamento”: tipo di aggregazione
- “Raccordo intermodale”: necessità legate allo scambio tra diversi modi, disponibilità a farlo.

Altri fabbisogni

- “Mangiare”: fabbisogni legati alla nutrizione
- “Osservare”: fabbisogni legati all’osservazione ed al paesaggio
- “Sport”: fabbisogni legati alla pratica di una attività sportiva
- “Soggiorno”: fabbisogni legati alla sosta, al riparo ecc.
- “Acquisti (info, mappe, souvenirs, prodotti locali, cartoline, ecc.)”: fabbisogni legati agli acquisti
- “Benefit”: interesse per eventuali benefit collegati alla frequentazione.

All’incrocio delle tre dimensioni vengono definiti gli specifici fabbisogni.

L’analisi delle diverse matrici definisce una matrice standard ideale. In essa sono riassunti i fabbisogni comuni, le eccezioni e le specificità di alcuni gruppi. L’identificazione di soluzioni deve partire dal soddisfacimento di questi fabbisogni.

Essi sono descritti nell’ultima matrice standard e possono essere riassunti in:

- Fabbisogno di spostamento tra le 8 e le 18 con alta flessibilità nel modificare l’orario di partenza o ritorno (con alcune eccezioni e specificità, vedi matrice)
- Per un gruppo è decisiva la connessione diretta e un contenuto tempo di viaggio, per un altro gruppo il tempo è meno importante ma sono richiesti spostamenti erratici. Alcuni necessitano di a/r in tempi brevi.
- Il costo non è un fattore importante tranne che per le famiglie
- L’informazione necessaria consiste in:
 - informazione sulla regolamentazione
 - i modi di trasporto
 - le procedure di accesso a questi
 - la certezza del ritorno
 - per alcuni gruppi è importante avere informazioni sulla disponibilità di parcheggi e su mete, sentieri e percorsi (vedi matrice)
- L’informazione deve essere il più possibile reperibile all’origine e prima dello spostamento (vedi matrice)
- I visitatori di norma non hanno niente da particolare da trasportare eccetto eventualmente. cani, carrozzine e attrezzature da pic nic per alcuni gruppi
- I visitatori arrivano per lo più in famiglia e piccoli gruppi
- I fabbisogni legati all’intermodalità sono suddivisibili in tre grandi gruppi:

- Nessuna necessità se la partenza avviene direttamente dal Val Rendeva, o se esiste disponibilità di parcheggi all'attacco dei sentieri, per gli escursionisti
- Cambio modale per nulla o poco attrattivo per residenti, coloro che effettuano passeggiate, pic nic o si recano a pranzo
- Disponibilità al cambio modale se vi è offerta per ciclisti (bike&ride o park&bike) o coloro che visitano solo le cascate (park&walk) se esiste un sentiero attrattivo e comodo (ca. 600 m.)

Tra gli altri fabbisogni si noti la fondamentale importanza del paesaggio e della sua osservazione, l'accoglienza in caso di pioggia o al termine di gite. Utili benefit e possibilità di acquisto per alcuni gruppi di visitatori.

La matrice standard deve essere intesa come un piattaforma minima, e quindi come condizioni necessarie e non sufficienti. Come detto, un approccio alla gestione della mobilità considera i differenti target groups con le loro specificità e non con un solo approccio unificante. Una soluzione deve quindi rispettare queste condizioni minime ma non per questo è di per se stessa sufficiente.

Villeggianti lungo termine / residenti

	Escursionisti giornata	Escursionisti traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis	Stanziali in Val Genova alberghi / rifugi	Stanziali in Val Genova Camper	Residenti
Fabbisogni di spostamento											
Quando / flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno	la mattina presto - flessibilità media/ ritorno dalle 15 in poi - flessibilità bassa	tutto il giorno - alta flessibilità / rit. tutto il giorno	8 - 18 - flessibilità alta concentrati in alcuni momenti o giornate	9-16 - flessibilità alta	11-15 e dopo le 19 / flessibilità bassa all'andata, media al ritorno	8-18 / flessibilità alta	8-18 / flessibilità alta	9-17 / flessibilità alta	flessibilità alta	flessibilità alta	flessibilità alta
Tempo di viaggio	andare diretti		meno importante / numerose soste e punti di ritorno anche in luoghi diversi/ possibilità di a/r in un periodo corto	poco importante / ev. possibilità di a/r in un periodo corto (qualche ora)	importante / andare diretti	il viaggio è il fabbisogno primario, il tempo è poco oppure molto importante	tempo rilevante se solo una parte viene fatta in bici	tempo viaggio deve essere in relazione all'obiettivo	non rilevante per i movimenti nella valle, rilevante per l'arrivo a destinazione	di media importanza	di media importanza
Costo	disponibilità a spendere	disponibilità	incide particolarmente per le famiglie	incide particolarmente per le famiglie	disponibilità bassa	non definibile	disponibilità rilevante se solo una parte viene fatta in bici	costo deve essere in relazione all'obiettivo / incide particolarmente per le famiglie	disponibilità bassa	disponibilità media	disponibilità bassa
Info quale	regolamentazione / modo di trasporto e procedure di accesso/ disponibilità parcheggio	possibili traversate/ regolamentazione / modo di trasporto e procedure di accesso/ disponibilità parcheggio / info altre valli	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / punti adatti, consentiti, attrezzati	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / elenco e localizzazione rifugi	regolamentazione di accesso	regolamentazione trasporto bici / noleggio bici / mete, sentieri e percorsi / dislivelli	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / info cascate	regolamentazione / modo di trasporto / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi
Info dove	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende sogg., punto info Parco	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende sogg., punto info	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende sogg., punto info Parco	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende sogg., punto info Parco	alberghi e rifugi, aziende di soggiorno	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende sogg., punto info Parco	nei comuni limitrofi, nelle aziende di soggiorno
Trasporto cose (bagagli, attrezzature, bici, animali)	Zaino	zaino	eventuali carrozzine / cani / ecc.	attrezzatura per picnic	nessuno	nessuno	bici	ev. zaino	valige all'arrivo, attrezzature per i movimenti in valle	attrezzature per i movimenti in valle	attrezzature per i movimenti in valle

Villeggianti lungo termine / residenti

	Escursionisti giornata	Escursionisti traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis	Stanziali in Val Genova alberghi / rifugi	Stanziali in Val Genova Camper	Residenti
Fabbisogni di spostamento (continua)											
Accompagnamento	piccoli gruppi	Piccoli gruppi	anche gruppi grandi / famiglie / ecc.	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	soli / famiglie / piccoli gruppi	anche grandi gruppi	famiglie / piccoli gruppi / grandi gruppi	famiglie / piccoli gruppi	singole persone / famiglie / piccoli gruppi / grandi gruppi
Raccordo intermodale	nessuno (partenze da Val Rendena) o parcheggi all'attacco del sentiero.	nessuno (partenze da Val Rendena) o parcheggi all'attacco del sentiero/ ritorno al punto di partenza/ lasciare in sicurezza l'auto	non hanno esigenze particolari anche se è più attrattivo uno spostamento senza cambio modale / sentieri facili, ben curati e segnalati	cambio modale non è attrattivo (gruppo di persone e molte cose da portare)	poco disponibili al cambio modale, salvo in combinazione pacchetti spostamento + pasto		disponibilità se c'è l'offerta (park & bike e bike & ride)	da Ponte Verde park & walk (600 m) su un bel sentiero / salvo persone con limitata capacità motoria	rilevante solo per l'accesso albergo / rifugio	attualmente cambio modale obbligatorio	poca disponibilità per il cambio modale
Altri fabbisogni											
Mangiare	qualcosa da bere al ritorno	qualcosa da bere al ritorno / ai rifugi	niente particolare, qualche luogo dove bere qualcosa		ristoro rifugio	possibile	possibile	possibile	probabile	possibile	probabile
Osservare	Fondamentale	Fondamentale	fondamentale, sentieri curati e segnalati, info punti di attrazione	importante se in vicinanza di punti di attrazione	non decisivo	importante	importante, sentieri curati e segnalati, info punti di attrazione	fondamentale	fondamentale	importante	importante
Sport							importante				
Soggiorno	accoglienza al punto di arrivo escursione	accoglienza al punto di arrivo escursione / ev. pernottamento	solo in caso di pioggia	solo in caso di pioggia	ristoro rifugio	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	possibile		probabile	possibile
Acquisti (info, mappe, souvenirs, prodotti locali, cartoline, ecc.)	ev. mappe	ev. mappe	probabile		probabile	probabile		probabile	probabile	possibile	
Benefit			importante		importante	importante		importante			

Villeggianti breve termine WE

	Escursionisti giornata	Escursionisti traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis	Stanziali in Val Genova alberghi / rifugi	Stanziali in Val Genova Camper
Fabbisogni di spostamento										
Quando / flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno	la mattina presto - flessibilità media/ ritorno dalle 15 in poi - flessibilità bassa	tutto il giorno - alta flessibilità / rit. tutto il giorno - media flex	8 - 18 - flessibilità alta concentrati in alcuni momenti o giornate	9-16 - flessibilità alta	11-15 e dopo le 19 / flessibilità bassa all'andata, media al ritorno	8-18 / flessibilità alta	8-18 / flessibilità alta	9-17 / flessibilità alta	flessibilità alta	flessibilità alta
Tempo di viaggio	andare diretti		meno importante / numerose soste e punti di ritorno anche in luoghi diversi/ possibilità di a/r in un periodo corto (qualche ora)	poco importante / ev. possibilità di a/r in un periodo corto (qualche ora)	importante	il viaggio è il fabbisogno primario, il tempo è poco oppure molto importante	tempo rilevante se solo una parte viene fatta in bici	deve essere in relazione all'obiettivo	non rilevante per i movimenti nella valle, rilevante per l'arrivo a destinazione	di media importanza
Costo	disponibilità a spendere	disponibilità	incide particolarmente per le famiglie	incide particolarmente per le famiglie	disponibilità bassa	disponibilità non definibile	disponibilità rilevante se solo una parte viene fatta in bici	costo deve essere in relazione all'obiettivo / incide particolarmente per le famiglie	disponibilità bassa	disponibilità media
Info quale	regolamentazione / modo di trasporto e procedure di accesso/ disponibilità parcheggio	poss. traversate/ regolamentazioni e / modo di trasporto e procedure di accesso/ disponibilità parcheggio / info per le altre valli	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione e / modo di trasporto / certezze sul ritorno / punti adatti, consentiti, attrezzati	regolamentazione e / modo di trasporto / certezze sul ritorno / elenco e localizzazione rifugi	regolamentazione di accesso	regolamentazione e trasporto bici / noleggio bici / mete, sentieri e percorsi / dislivelli	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / info cascate	regolamentazione / modo di trasporto / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi
Info dove	nei luoghi di villeggiatura	sulle carte / internet / sedi ass. alpinistiche / info rifugi	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende soggiorno, punto informazione Parco	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende soggiorno, punto informazione Parco	nei luoghi di villeggiatura	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende soggiorno, punto informazione Parco	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende soggiorno, punto informazione Parco	alberghi e rifugi, aziende di soggiorno	nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, az. soggiorno, punto info Parco
Trasporto cose (bagagli, attrezzature, bici, animali)	zaino	zaino	eventuali carrozzine / cani / ecc.	attrezzatura per picnic			bici	ev. zaino	valige all'arrivo, attrezzature per i movimenti in valle	attrezzature per i movimenti in valle

Villeggianti breve termine WE

	Escursionisti giornata	Escursionisti traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis	Stanziali in Val Genova alberghi / rifugi	Stanziali in Val Genova Camper
Fabbisogni di spostamento (continua)										
Accompagnamento	piccoli gruppi	piccoli gruppi	anche gruppi grandi / famiglie / ecc.	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	solì / famiglie / piccoli gruppi	anche grandi gruppi	famiglie / piccoli gruppi / grandi gruppi	famiglie / piccoli gruppi
Raccordo intermodale	nessuno (partenze da Val Rendena) o parcheggi all'attacco del sentiero.	trasporto fino all'attacco escursione o parcheggi all'attacco del sentiero/ ritorno al punto di partenza/ lasciare in sicurezza l'auto	non hanno esigenze particolari anche se è più attrattivo uno spostamento senza cambio modale / sentieri facili, ben curati e segnalati	cambio modale non è attrattivo (gruppo di persone e molte cose da portare)	poco disponibili al cambio modale, salvo in combinazione pacchetti spostamento + pasto		disponibilità se c'è l'offerta (park & bike e bike & ride)	ride & walk o park & walk da Ponte Verde (600 m) su un bel sentiero / salvo persone con limitata capacità motoria	rilevante solo per l'accesso albergo / rifugio	attualmente cambio modale obbligatorio
Altri fabbisogni										
Mangiare	qualcosa da bere al ritorno	qualcosa da bere al ritorno / ai rifugi	niente particolare, qualche luogo dove bere qualcosa		ristoro rifugio	possibile	possibile	possibile	probabile	possibile
Osservare	fondamentale	fondamentale	fondamentale, sentieri curati e segnalati, info punti di attrazione	importante se in vicinanza di punti di attrazione	non decisivo	importante	importante, sentieri curati e segnalati, info punti di attrazione	fondamentale	fondamentale	importante
Sport							importante			
Soggiorno	accoglienza al punto di arrivo escursione	accoglienza al punto di arrivo escursione / ev. pernottamento	solo in caso di pioggia	solo in caso di pioggia	ristoro rifugio	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	possibile		probabile
Acquisti (info, mappe, souvenirs, prodotti locali, cartoline, ecc.)	ev. mappe	ev. mappe	Probabile		probabile	probabile		probabile	probabile	possibile
Benefit			Importante		importante	importante		importante		

Giornalieri da fuori

	Escursionisti giornata	Escursionisti traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis
Fabbisogni di spostamento								
Quando / flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno	la mattina presto - flessibilità bassa/ ritorno dalle 15 in poi - flessibilità bassa	Non esistono	8 - 18 - flessibilità medio bassa concentrati in alcuni momenti o giornate	9-16 - flessibilità medio alta	11-15 e dopo le 19 / flessibilità bassa all'andata, media al ritorno	8-18 / flessibilità alta	8-18 / flessibilità alta	9-17 / flessibilità alta
Tempo di viaggio	andare diretti		più importante / numerose soste e punti di ritorno anche in luoghi diversi/ possibilità di a/r in un periodo corto (qualche ora)	poco importante / ev. possibilità di a/r in un periodo corto (qualche ora)	importante	il viaggio è il fabbisogno primario, il tempo è poco oppure molto importante	tempo rilevante se solo una parte viene fatta in bici	deve essere in relazione all'obiettivo
Costo	disponibilità		incide particolarmente per le famiglie	incide particolarmente per le famiglie	disponibilità bassa	disponibilità non definibile	disponibilità rilevante se solo una parte viene fatta in bici	costo deve essere in relazione all'obiettivo / incide particolarmente per le famiglie
Info quale	regolamentazione / disponibilità parcheggio		regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / mete, sentieri e percorsi	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / punti adatti, consentiti, attrezzati	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / elenco e localizzazione rifugi	regolamentazione di accesso	regolamentazione trasporto bici / noleggio bici / mete, sentieri e percorsi / dislivelli	regolamentazione / modo di trasporto / certezze sul ritorno / info cascate
Info dove	sulle carte / internet / sedi ass. alpinistiche / info rifugi		prima della partenza se complicata	info parco / internet / aziende soggiorno / punto partenza valle	info parco / internet / aziende soggiorno / punto partenza valle	info parco / internet / punto partenza valle	info parco / internet / pubblicazioni ass. ciclisti / punto partenza valle	info parco / inizio valle / internet
Trasporto cose (bagagli, attrezzature, bici, animali)	zaino		eventuali carrozzine / cani / ecc.	attrezzatura per picnic				ev. zaino
Accompagnamento	piccoli gruppi		anche gruppi grandi / famiglie / ecc.	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	famiglie / piccoli gruppi	soli / famiglie / piccoli gruppi	anche grandi gruppi
Raccordo intermodale	parcheggio all'attacco del sentiero		non sono disponibili al cambio modale / facilità interscambio / arrivare più vicino al punto di partenza / sentieri facili, ben curati e segnalati	poco disponibili al cambio modale	poco disponibili al cambio modale	disponibilità molto bassa	disponibilità se c'è l'offerta (park & bike e bike & ride)	da Ponte Verde park & walk (600 m) su un bel sentiero / salvo persone con limitata capacità motoria

Giornalieri da fuori

	Escursionisti giornata	Escursionisti i traversata o + gg	Passeggiata	Picnic	Ristorante rifugio	Tour moto - auto	Ciclisti	Solo cascate Nardis
Altri fabbisogni								
Mangiare	qualcosa da bere quando scende		niente particolare, qualche luogo dove bere qualcosa	no, perché se lo portano dietro	ristoro rifugio	possibile	possibile	mangiare o bere al rifugio
Osservare			sentieri facili, ben curati e segnalati / avere punti di attrazione naturali o culturali come meta / avere una meta	sì, se i punti di picnic sono situati vicino a punti di attrazione	possibile	probabile	percorsi sicuri, attrattivi e segnalati / indicazione punti di attrazione	indicazione e descrizione punto di attrazione
Sport							importante	
Soggiorno	accoglienza al punto di arrivo escursione		punto di ricovero in caso di pioggia	solo in caso di pioggia	ristoro rifugio	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	accoglienza durante o al punto d'arrivo della gita	possibile
Acquisti (info, mappe, souvenirs, prodotti locali, cartoline, ecc.)	ev. mappe		probabile		probabile	probabile		probabile
Benefit			importante		importante	importante		importante

Matrice standard

Fabbisogni di spostamento	Standard		Eccezioni				Specificità			
Quando / flessibilità nella modifica dell'orario di partenza o ritorno	8/9 - 18		escursionisti lungo: mattina presto		ristorante:dopo le 18 per cena		escursionisti: rientro pomeridiano dopo le 15		ristorante: andata e ritorno concentrati nell'ora del pasto 11 - 15	
	flessibilità alta		escursionisti lungo: bassa flessibilità al ritorno, media all'andata	ristorante: bassa all'andata media al ritorno	escursionisti + gg: media flex al ritorno	escursionisti da fuori: flessibilità bassa	passeggiata da fuori: flessibilità medio bassa			
Tempo di viaggio	importante connessione diretta: - escursionisti - ristorante - solo cascate	meno importante + possibilità di spostamenti erratici: - passeggiata - pic nic - tour - ciclisti					possibilità di a/r in periodo corto: - ristorante - tour - pic nic - passeggiata			
Costo	non importante, eccetto che per le famiglie									
Info quale	regolamentazione + modo di trasporto + procedure di accesso + certezze sul ritorno		tour auto moto: solo regolamentazione				escursionisti: disponibilità parcheggio Escursionisti + gg: collegamenti altre valli	passeggiata, stanziali e residenti: mete, sentieri e percorsi pic nic: punti adatti e consentiti	ristorante: elenco e localizzazione rifugi Solo cascate: info cascate	ciclisti: mete, sentieri e percorsi + dislivelli
Info dove	villeggianti: nei luoghi di villeggiatura, p.es. negozi, alberghi, aziende soggiorno, punto informazione Parco	giornalieri da fuori: info parco / internet / aziende soggiorno / punto partenza valle	Residenti: nei vari comuni di provenienza				escursionisti: sulle carte, c/o associazioni alpinistiche, info rifugi Ciclisti: c/o associazioni ciclisti		passeggiate: prima della partenza se complicate	
Trasporto cose (bagagli, attrezzature, bici, animali)	niente particolare		passeggiate, ristorante: carrozzine, cani, ecc.	pic nic: carrozzine, cani, attrezzature pic nic	ciclisti: bici	stanziali: valige	stanziali camper e residenti: attrezzature per movimenti in valle			
Fabbisogni di spostamento	Standard		Eccezioni				Specificità			
Accompagnamento	famiglie / piccoli gruppi						anche grandi gruppi: - passeggiata - solo cascate - stanziali - residenti		singoli: - ciclisti - residenti	
Raccordo intermodale	escursionisti: nessun problema se partenze da Val Rendena o parcheggi all'attacco del sentiero.	passeggiate, pic nic, Ristorante, residenti: cambio modale poco o per niente attrattivo	ciclisti: disponibilità se c'è offerta (park & bike bike & ride) solo cascate: park & walk su un bel sentiero	Stanziali camper: attualmente obbligatorio cambio modale				passeggiate: - sentieri ben segnalati e curati	solo cascate: percorso anche per persone con limitate capacità motorie	stanziali: rilevante solo per l'accesso all'albergo

Matrice standard

Altri fabbisogni	Standard		Eccezioni	Specificità
Mangiare	utile		essenziale per chi va al ristorante	
Osservare	fondamentale		ristorante: non decisivo	sentieri ben curati e segnalati per: - passeggiata - ciclisti
Sport	importante per ciclisti			
Soggiorno	accoglienza al punto di arrivo di una gita: - escursione, tour, ciclisti	solo in caso di pioggia: - passeggiata - pic nic		
Acquisti (info, mappe, souvenirs, prodotti locali, cartoline, ecc.)	mappe per escursionisti	probabile		
Benefit	importante		escursione, ciclisti	

La percezione dei problemi e le proposte

La percezione dei problemi non è univoca, né tra i visitatori, né a confronto con le opinioni raccolte da personalità qualificate.

Ha incontrato dei problemi nel muoversi in Val Genova oggi o in precedenza? (risposte multiple)	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Nessuno	66%	68%	59%	78%
Ingorgo all'entrata	4%	2%	8%	3%
Ingorgo all'uscita	4%	4%	6%	3%
Traffico	25%	26%	30%	12%
Parcheggio	4%	4%	6%	2%
Altro	7%	4%	8%	9%

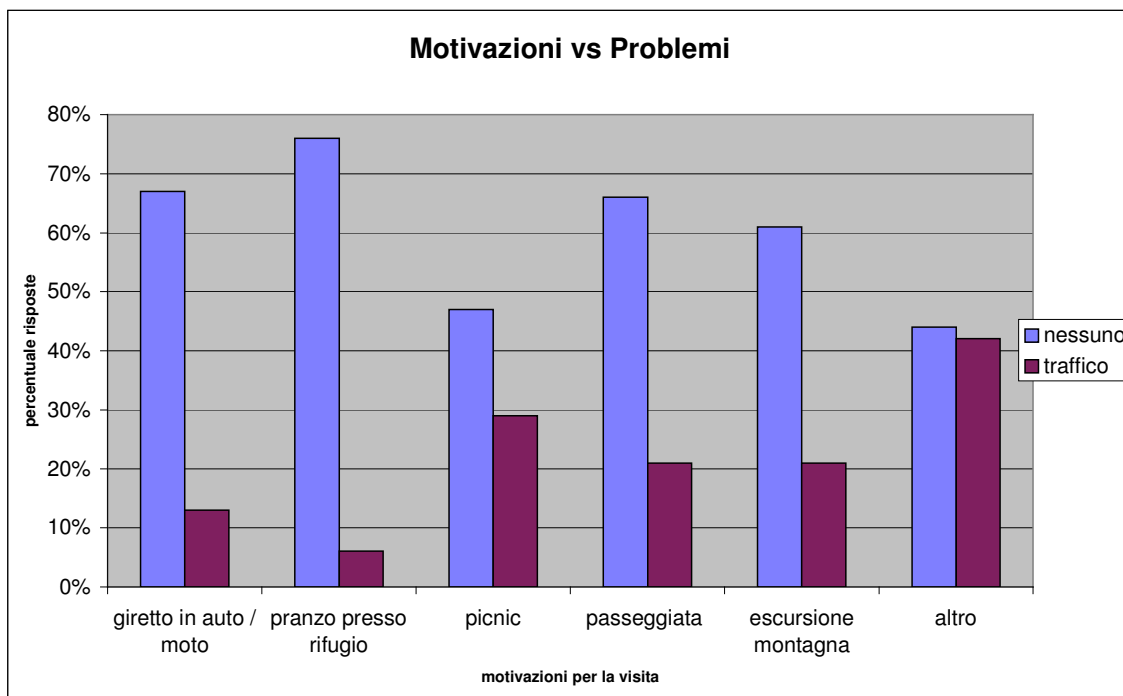
La maggior parte delle opinioni raccolte non riconosce un problema specifico. Si tenga presente che le interviste sono state raccolte durante il corso della giornata e quindi prima del momento della partenza serale.

Contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare, durante le settimane di agosto vi è una percezione leggermente più alta delle problematiche rispetto ai fine settimana. Se si isolano i singoli giorni sembra di poter vedere una correlazione tra l'entità dell'affluenza e l'evidenza delle problematiche.

Problemi riscontrati		
	Nessuno % sul totale risposte del giorno	Affluenza
08/08/2001	57%	media
12/08/2001	53%	alta
19/08/2001	76%	limitata
22/08/2001	46%	media
09/09/2001	70%	Nulla
16/09/2001	93%	Nulla

Incrociando le risposte sulla problematicità con le motivazioni alla visita in Val Genova emerge che in generale, segnalano più problematicità i visitatori che si recano per fare un pic nic, un'escursione in montagna o altre attività (soprattutto bici e ospiti dei rifugi).

Il problema più sentito non sono gli ingorghi in entrata / uscita o il parcheggio, ma in generale il traffico, oltre che la risposta "altro" (considerazioni varie). Probabilmente con ciò si intende la generale congestione creata dai numerosi veicoli in movimento sulla strada che generano code e difficoltà di passaggio.



Malgrado le problematiche non siano sempre percepite, i visitatori reputano ci siano possibilità di miglioramento alla mobilità:

Quali proposte ha per migliorare la mobilità? (risposte multiple)	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Aumento della tariffa di parcheggio / pedaggio	2%	2%	2%	6%
Servizi di pullmini / bus navetta	65%	68%	64%	59%
Limitazione dell'accesso	42%	45%	44%	34%
Altro	24%	25%	28%	18%
Va bene così	11%	10%	12%	11%

Più della metà delle risposte conviene sul fatto che servizi di navetta con pulmini ecc. servirebbero a migliorare la viabilità. Quasi la metà delle risposte asserisce che tale risultato potrebbe essere raggiunto con una limitazione dell'accesso. Non piace la possibilità di aumentare il pedaggio o la tariffa del parcheggio. Pochi (10%) sono coloro che ritengono che comunque la situazione non possa essere migliorata.

Se potesse arrivare da Pinzolo in Val Genova senza utilizzare l'auto privata, sarebbe disponibile a non utilizzarla?	Totale	Week end agosto	Settimana agosto	Week end settembre
Si	84%	80%	88%	84%
No	16%	20%	13%	16%

A conferma del dato precedente circa le possibilità di miglioramento, vi è la disponibilità a lasciare l'auto privata se fosse disponibile qualche altro sistema di trasporto da Pinzolo. La risposta positiva è molto alta, oltre l'80%.

Più qualitative, ma più ragionate, sono le indicazioni tratte dalle **interviste al gruppo di personalità qualificate**.

Volendo sintetizzarne gli argomenti:

Entità del problema

- Tutti concordano che il problema si limita eventualmente a circa 20 giorni a cavallo di ferragosto

Giudizio sulla situazione attuale

- Le interviste fanno emergere due posizioni sostanzialmente opposte.
 - per alcuni l'attuale situazione è sostenibile, la gestione e regolamentazione adeguata, eventualmente vi è un problema di ristrettezza della strada in alcuni punti
 - per altri, un gruppo più ampio, per quanto la regolamentazione attuale abbia una certa efficacia essa potrebbe essere migliorata. Ciò soprattutto in prospettiva di un auspicato sviluppo qualitativo della fruizione della valle.
- Quasi tutti esprimono perplessità sulla gestione degli accessi effettuata a suo tempo dal Parco soprattutto per motivi di ordine organizzativo.

Proposte

- Una ulteriore considerazione che accomuna molti pareri è la necessità di individuare una soluzione complessiva, ragionata, condivisa e definitiva per l'accesso alla valle
- Coloro che ritengono che ci sia una possibilità di miglioramento considerano positiva anche una regolamentazione più stretta degli accessi se accompagnata da opportune alternative. Per alcuni, questo sarebbe parte integrante di una riqualificazione dell'offerta della Val Genova.
- Diversi esprimono contrarietà o perplessità su dei servizi effettuati con autobus o pulmini. Ciò in particolare in base alle esperienze passate degli inizi degli anni '90 e di alcune situazioni verificatesi nelle "giornate particolari". Alcuni stimano insufficiente e foriero di contestazioni un servizio basato su bus, soprattutto in caso di necessità di rientro improvviso (pioggia). Il giudizio complessivo è che il servizio di trasporto organizzato in passato avesse delle lacune organizzative.
- Diversi apprezzerebbero anche un servizio di trasporto che richieda comunque un investimento rilevante se questo servisse ad una soluzione definitiva ed anche come elemento di richiamo.
- Diversi ritengono che sia parte integrante di una soluzione un miglioramento della manutenzione e visibilità dei sentieri così come la creazione di nuovi.

- Condivisa è la possibilità di coinvolgere gli operatori economici nella gestione della mobilità dei loro clienti.

In definitiva per quanto siano diverse le percezioni dei problemi la maggior parte dei visitatori e degli intervistati considerano una prospettiva di miglioramento come importante. La maggior parte crede che questo miglioramento avvenga con una riduzione o scomparsa delle auto dalla valle in presenza di una valida alternativa.

La giornata particolare

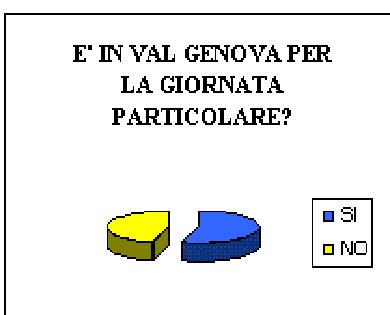
Il giorno 8 luglio 2001 è stata effettuata l'iniziativa "Una giornata particolare" durante la quale la valle è rimasta chiusa da Ponte Verde ed è stato organizzato un servizio di trasporto pubblico.

Durante l'iniziativa, un'indagine è stata realizzata direttamente dagli operatori del Parco. Essa, per il ridotto numero di interviste ha un solo valore indicativo. Si riportano di seguito i dati che possono aggiungere informazioni a quelli già esposti relativamente all'indagine condotta nell'estate. Una relazione completa sui dati raccolti è riportata in allegato.

La giornata particolare è stata un forte elemento di attrazione per la Val Genova. "Si conosce il numero esatto dei biglietti venduti per i pulmini (n.426) e delle macchine parcheggiate a Ponte verde (n.310). Non si è in grado di dire quante persone sono entrate in bicicletta e a piedi." Il carico turistico nel giorno 8 luglio è paragonabile a quello dei giorni di agosto – a confronto con i dati del 1996 – e di un ordine superiore a quello dei fine settimana di luglio.

4. E' IN VAL GENOVA PER LA GIORNATA PARTICOLARE?

SI	52	54,2%
NO	44	45,8%



"Il dato generale ci permette di affermare che la maggioranza del campione considerato ha deciso di venire in Val Genova domenica 8 luglio proprio per la Giornata senz' auto".

I dati di provenienza collimano qualitativamente con quelli dell'indagine estiva seppure non siano perfettamente comparabili. In quest'ultima il numero dei residenti della provincia si attesta intorno al 15%, del medesimo ordine di grandezza.

3. PROVENIENZA

NORD ITALIA	65	67,7%
TN-BZ	17	17,7%
SUD ITALIA	5	5,2%
C8	4	4,2%
CEN. ITALIA	3	3,1%
ESTERO	2	2,1%

Nella relazione si legge: *“Analizzando nel dettaglio il dato del Nord Italia si nota che le Regioni più rappresentate sono in ordine di grandezza: Lombardia (33) Emilia Romagna (14) e Veneto (13)”. Sono le aree geografiche che costituiscono il bacino tradizionale dei turisti della Val Rendena e delle Giudicarie”.*

Un'importante indicazione circa i canali di informazione è contenuta nell'analisi alla domanda 4. *“Incrociando il dato della provenienza da tutta Italia escluso il Trentino Alto Adige con la domanda “Come ha saputo dell' iniziativa?” si nota che i canali di informazione sono nella maggioranza dei casi strettamente locali; anche questo elemento conferma che i visitatori della “Giornata senz' auto” provenienti dal resto d' Italia esclusa la nostra Regione sono soprattutto turisti già presenti in zona. Va tenuto presente comunque che le iniziative di promozione della giornata sono state prevalentemente a carattere locale (area del Parco) e provinciale”.*

Ulteriore informazione qualitativa di un certo interesse è fornita dalla domanda numero 9.

9. QUANTO SAREBBE DISPOSTO A SPENDERE PER PERCORRERE LA VAL GENOVA**CON UN SISTEMA DI TRASPORTO ALTERNATIVO ALLA MACCHINA?**

	val. assoluto	percentuale
fino a 5000	5	9,4%
da 5 a 10.000	35	66,1%
da 10 a 20.000	8	15,1%
Oltre le 20.000	5	9,4%

“La domanda aperta, rivolta a tutti gli intervistati ha portato a diverse tipologie di risposte talvolta non riconducibili ad una fascia di prezzo. Nell'elaborazione dei dati sono state eliminate quindi tutte le risposte prive di un'indicazione precisa che corrispondono al 44,8 % di tutto il campione. Hanno dato invece chiare indicazioni sul costo che sarebbero disposti a sostenere 53 intervistati pari al 55,2 % del campione”.

La giornata particolare è anche un'occasione interessante per testare un servizio di trasporto pubblico. *“Rimane poi l'11,5 % circa dei visitatori che hanno rilevato qualche limite nel servizio dei bus-navetta o nell'organizzazione della giornata; 3 intervistati sottolineano la scarsa efficienza del sistema di trasporto, altri 3 vorrebbero veder eliminati i tratti da percorrere a piedi, 2 visitatori ritengono che la giornata sia positiva solo se proposta una volta all'anno”.*

In allegato è riportato il resoconto del sopralluogo dell'8 luglio 2001 in relazione alla funzionalità del trasporto pubblico. In tale situazione sono stati riscontrate alcune lacune e problemi organizzativi "gravi" che potrebbero essere eliminate.

Le conclusioni tratte sono:

- Il servizio ha in qualche modo funzionato anche se con diverse lacune organizzative. Ciò significa che vi è ancora ampio spazio di miglioramento.
- Questo forse è ciò che ha fatto la differenza tra le esperienze passate. I miglioramenti organizzativi potrebbero risolvere quelli che sembrano essere i timori attuali: la logistica nel caso di concentrazione dei turisti nei medesimi orari (per esempio quando comincia a piovere, situazione frequente).

Elementi sensibili per un servizio di trasporto sono:

- Individuare soluzioni flessibili
- Utilizzare la tecnologia per bilanciare il carico
- Migliorare il coordinamento dei mezzi (centrale di coordinamento)
- Addestrare accuratamente gli autisti.

Lo sviluppo turistico in Val Genova

Durante l'attuale ricerca non è stata esplicitata alcuna strategia di sviluppo turistico per la Val Genova. Essa sembra piuttosto lasciata all'azione non coordinata dei vari soggetti operanti sul territorio (Parco, Comuni, operatori turistici).

Le posizioni raccolte nelle interviste alle personalità qualificate sono, come anticipato, di due tipi:

- una "business as usual" ritiene che la situazione attuale sia soddisfacente e determini già interessanti ritorni economici
- una ritiene che ci siano opportunità da sviluppare o limiti da rispettare per qualificare maggiormente l'offerta turistica della Val Genova.

In questo secondo caso l'elemento mobilità è una parte qualificante della nuova offerta. Da tutte le indagini emerge del resto che la stragrande maggioranza dei visitatori sembra apprezzare una valle con un "minore carico di automobili", anche se non percepisce un problema attuale. Questo è testimoniato particolarmente dalla frequentazione alla "Giornata Particolare" e dalla forte (superiore all'80%) disponibilità a lasciare l'auto se fosse offerta un'alternativa da Pinzolo.

Dal punto di vista dello sviluppo turistico e della mobilità verso la Val Genova, i dati relativi alle provenienze evidenziano un potenziale apparentemente alto di possibili visitatori da località vicine (Giudicarie e stessa Val Rendeva) che oggi non sono sfruttate. L'offerta di un servizio di mobilità in origine da quelle aree potrebbe costituire un elemento di ampliamento (a minore impatto) dell'attuale offerta turistica.

Parte II - Esperienze di gestione della mobilità turistica in parchi montani

Premessa

Come base conoscitiva per avviare una fase progettuale finalizzata a trovare soluzioni specifiche per la Val Genova, si è ritenuto opportuno censire alcune esperienze già realizzate che potessero fornire delle indicazioni, sia in termini di possibili suggerimenti, sia per ciò che riguarda le condizioni al contorno. D'altro canto altre esperienze non sono mai completamente riproducibili, è quindi necessario comprendere le differenze di contesto e pensare positivamente alle opportunità che il confronto offre.

La ricerca di esempi si è concentrata su aree alpine e prealpine con le seguenti caratteristiche:

- area di montagna o collina
- valli possibilmente lunghe, a traffico ridotto o limitato
- esperienza pluriennale con mezzi alternativi al mezzo di trasporto individuale.

Durante la ricerca sono stati presi in considerazione anche esempi di modalità di trasporto e di regolamentazione del traffico diversi da quelli scelti per l'approfondimento. Queste altre possibilità, tuttavia, sono in generale state scartate perché ritenute troppo lontane dalla realtà della Val Genova. Tra queste, per esempio

- Sistemi di cabinovia / funivia. Anche se questi sistemi generalmente sono proponibili come alternativa al traffico individuale, vengono di solito realizzati per aumentare la portata del flusso di visitatori anche di un fattore del 10. Tali sistemi vengono scelti per rendere accessibili zone turisticamente interessanti soprattutto durante l'inverno. Sono usati da migliaia di persone e diventano di norma sostenibili economicamente per periodi di utilizzo di almeno 8 mesi. Per una zona protetta, che durante l'inverno dovrebbe rimanere inaccessibile, soluzioni di questo tipo sono poco sostenibili.
- Treni a scartamento ridotto / trenini su binario. Esistono esempi molto famosi in Svizzera il cui funzionamento è positivo da decenni. Quasi tutti questi treni e trenini (a scartamento ridotto, a cremagliera...) collegano dei paesi. Gli esempi di collegamento verso aree non abitate sono pochissimi e coinvolgono località con una grandissima attrattiva in termini di spettacolarità (per es. "Jungfrauenjoch-Bahn"). La realizzazione di un nuovo tracciato su binario richiede un investimento molto alto e delle opere (tunnel, ponti) impattanti in una zona protetta.

Le aree sulle quali si sono concentrate le ricerche sono famose per progetti realizzati ed in parte cofinanziati dall'UE, soprattutto negli ultimi dieci anni in programmi dedicati al tema del traffico e del turismo. Tutte queste aree sono molto attrattive dal punto di vista paesaggistico e sono in gran parte protette.

Le aree scelte sono:

1. Zona Bernina, Grigioni in Svizzera
2. Lungau e Parco Nazionale Hohe Tauern in Austria
3. Parco Nazionale Bayrischer Wald in Germania

In Svizzera esistono molti esempi di sistemi di trasporto turistico alternativo al veicolo privato. Una situazione paragonabile alla Val Genova è riscontrabile nel Cantone dei Grigioni. In questo Cantone è situato anche l'unico Parco Nazionale della Svizzera, il quale, con eccezione di una strada percorribile in auto che lo attraversa, è accessibile solo a piedi, e in parte solo con gruppi organizzati.

Il Lungau in Austria è la zona alpina più famosa dal punto di vista della mobilità sostenibile. I primi progetti realizzati negli anni '80 riguardavano alcune linee di trasporto pubblico. Oggi esiste una rete complessa di trasporto alternativo, combinata con il trasporto pubblico locale e coordinata in tre Länder austriaci. Fa parte di questa rete anche il servizio taxi (Nationalparktaxi), unico mezzo, in alternativa all'accesso esclusivamente pedonale, per accedere al Krimmler Achental, Obersulzbachtal, Habachtal e Hollersbachtal. Nella zona limitrofa al Parco Nazionale sono stati realizzati anche interessantissimi progetti di mobility management per zone turistiche, come la centrale di mobilità di Bischofshofen.

Per quanto riguarda il Parco Nazionale Bayrischer Wald in Germania, unico esempio scelto in una zona collinare e non alpina, la gestione e riduzione del traffico individuale non è solo obiettivo del Parco, ma anche dei comuni limitrofi. Da tempo questi comuni (p.es. Zwiesel) progettano e realizzano misure al fine di ridurre e moderare il traffico ancor prima che i flussi di visitatori arrivino al confine del Parco. Una delle misure adottate, è stata quella di modernizzare l'esistente linea ferroviaria (Waldbahn) e di renderla appetibile sia ad un pubblico locale che ai turisti, anche attraverso specifiche strategie di marketing. Questa linea ferroviaria, che qualche anno fa ha rischiato di venire soppressa, attraverso le misure realizzate, attualmente ha riscontrato un notevole successo.

Nel capitolo che segue, vengono analizzate alcune singole esperienze riguardanti le aree sopra citate. Per reperire dati dettagliati, nonché valutare le singole esperienze analizzate, sono stati contattati diversi uffici, i cui relativi recapiti sono elencati nelle seguenti schede.

Le singole esperienze

Val di Campo (Grigioni, parte sud del Bernina) (CH)

Località

Da Sfazu (sulla strada verso il passo Bernina) a Alt Gamp (una delle più belle valli del Grigioni).

Lunghezza della valle e dislivello

ca. 5 Km, da 1600 m a 2000 m = 400 m.

Tipo di strada

Strada sterrata, alcune curve strette.

Punto di partenza e raggiungibilità del punto di partenza

Sfazu, raggiungibile con il Post Bus (Bus postale) e auto privata (parcheggio).

Limitazioni al traffico privato

Strada chiusa al traffico privato.

Sistema di trasporto nella valle

Bus Mercedes Benz Sprinter da 15 posti.

Frequenza, capacità, portata

Solo nei mesi estivi, d'inverno la strada non è praticabile.

5 volte al giorno (secondo orario). In giornate di bel tempo corse continuative, anche con 2 – 3 mezzi (durata 27' andata, 23' ritorno).

Portata con 3 mezzi ca. 50 persone ora, ca. 300 persone/giorno.

Prezzi della corsa

I prezzi del biglietto sono relativamente alti.

Gestione, costi e finanziamento del sistema

Il servizio viene commissionato dal Comune di Poschiavo e condotto dal Postbus, direzione St.Moritz. Il servizio copre i costi, pare che ci sia anche un piccolo utile.

Marketing

Il servizio è riportato sull'orario generale del servizio pubblico del cantone Grigioni, che riporta tutti i mezzi di trasporto (treno, bus, funivie). Questo orario viene distribuito gratuitamente ad ogni unità domestica del cantone (100.000 copie).

Successo/Insuccesso

Tutti sono soddisfatti: il Comune, l'ambiente, i turisti e la società Postbus. Inoltre il servizio crea posti di lavoro locali.

Si tratta di un tipico esempio di una diversa cultura della mobilità che vige in Svizzera. Il successo è dovuto anche al forte decentramento delle iniziative e al coinvolgimento delle comunità locali nelle decisioni.

Riferimento

Fachstelle für öffentlichen Verkehr des Kantons Graubünden

Herr Werner Gluekin

Tel. 0041 81 257 3617

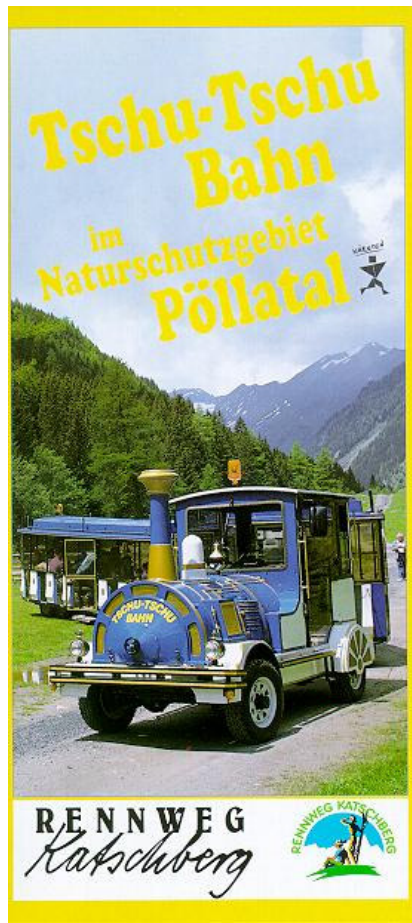
Pöllatal (Tamsweg-Lungau) (A)

Immagine: Depliant trenino Pöllatal

Località

Da Oberdorf a Kochhütte

Lunghezza della valle e dislivello

ca. 8 Km da Oberdorf a Kochhütte, 5 Km da Grillplatz a Kochhütte, dislivello complessivo 200 m.

Tipo di strada

Strada asfaltata in buono stato.

Punto di partenza e raggiungibilità del punto di partenza

Oberdorf, raggiungibile con il Post Bus (Bus postale) e auto privata (parcheggio) o Grillplatz (tra Oberdorf e Grillplatz diversi parcheggi per centinaia di auto).

Limitazioni al traffico privato

Strada chiusa al traffico privato da Grillplatz.

Sistema di trasporto nella valle

Trenino su strada con due vagoni da 20 posti trainati da un trattore, portata massima 50 persone (con persone in piedi).

Frequenza, capacità, portata

Solo nei mesi estivi, da maggio a fine ottobre.

5 volte al giorno Oberdorf – Kochhütte, ogni 45'-60' Grillplatz - Kochhütte.

Portata giornaliera: ipotesi 8 corse con max. 50 persone = 400 persone/giorno.

Prezzi della corsa

Prezzo per persona/tratta: 80 ATS (ca. 11.000 lire).

Gestione, costi e finanziamento del sistema

Il servizio viene gestito da una società apposita. Il costo di acquisto del trenini è stato di 3 milioni ATS (ca. 430 milioni lire). I costi di gestione comprendono due autisti, il carburante e la manutenzione. La gestione è sostanzialmente in pareggio.

Marketing

Depliant e pubblicità dell'ente turismo di Rennweg.

Successo/Insuccesso

Il trenino è sostanzialmente un successo, anche dal punto di vista economico

Problema: esiste un "buco" nelle frequenze tra Oberdorf e "Grillplatz" (solo 3 volte al giorno), che induce a prendere la macchina sino al parcheggio di Grillplatz.

Riferimento

Lungauer Tälerbus

Dr. Emil Hocevar

0043 6474 6070

Tourismusburo Rennweg-Katschberg

0043 4734 3300

Riedingtal (Tamsweg-Lungau, diventerà parco Nazionale) (A)

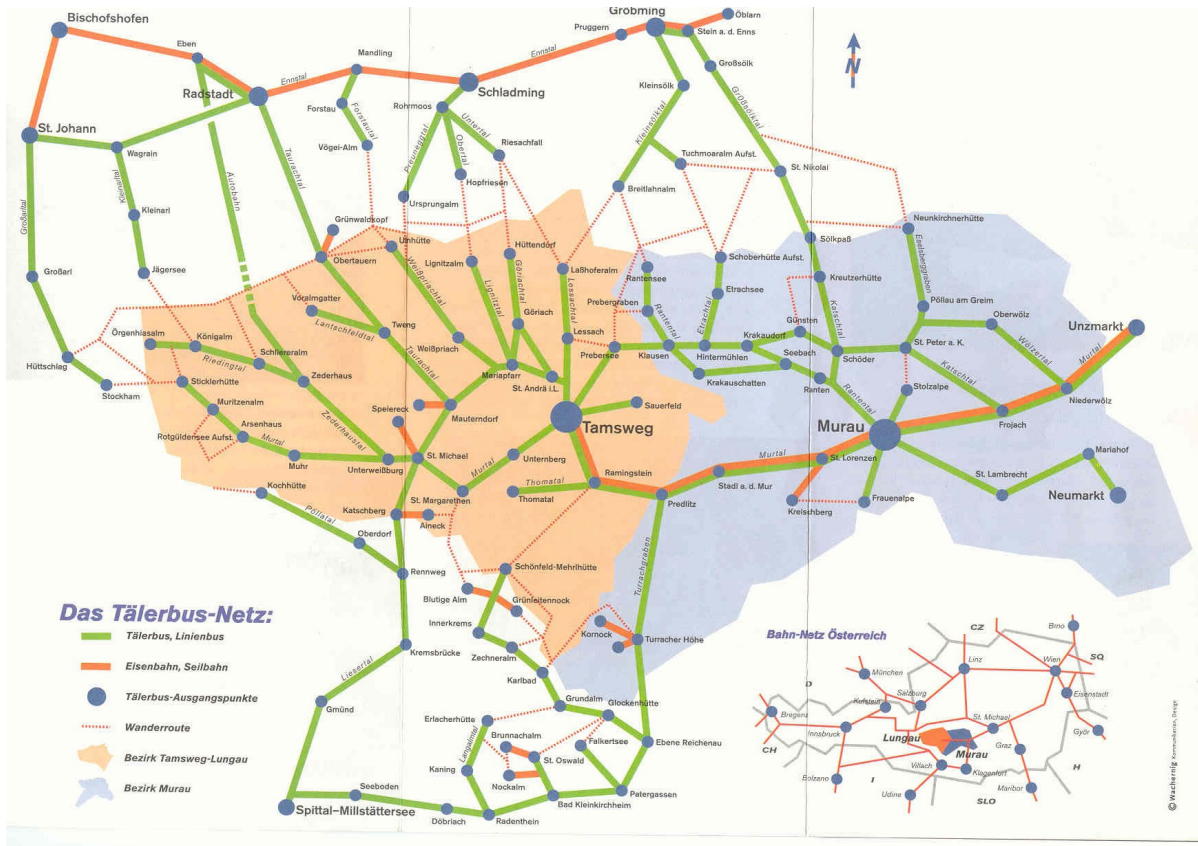


Immagine: la rete del Talerbus (estratto depliant)

Località

Da Zedernhaus a Königsalm

Lunghezza della valle e dislivello

Da Schliereralm a Königsalm 4,5 Km, dislivello 300 m.

Tipo di strada

Strada asfaltata con alcune curve strette che consentono l'accesso solo di mezzi piccoli.

Punto di partenza e raggiungibilità del punto di partenza

Schliereralm, raggiungibile con il Post Bus (Bus postale 4-5 volte al giorno e solo nei giorni feriali) e auto privata (parcheggio con più di 100 posti)

Limitazioni al traffico privato

Strada chiusa al traffico privato da Schliereralm. 2 Km prima della Schliereralm si paga un pedaggio, che copre il parcheggio e il biglietto del bus navetta.

Sistema di trasporto nella valle

Minibus da 17 posti (+ qualche posto in piedi).

Frequenza, capacità, portata

Solo nei mesi estivi, in corrispondenza delle ferie scolastiche (ca. 5.7 – 10.9).

Frequenza oraria, se necessario ogni 30'

Portata giornaliera: ipotesi 16 corse con max. 50 persone = 320 persone/giorno.

All'anno vengono trasportate 14.000 persone.

Prezzi della corsa

Prezzo per persona/tratta: 20 ATS (ca. 3.000 lire) e gratis per gli automobilisti che pagano il pedaggio.

Gestione, costi e finanziamento del sistema

Il costo complessivo del servizio è di 250.000 ATS (ca. 35 milioni Lire) e viene sostanzialmente coperto dal pedaggio per accedere alla Schliereralm (accessibile anche con Postbus di linea, vedi sopra).

Marketing

Le informazioni si trovano nell'orario del Tälerbus.

Successo/Insuccesso

Sostanzialmente un successo. Il pedaggio copre le spese del bus, ma non le spese di manutenzione della strada. E' previsto di allungare il servizio di linea sino alla Königsalm e il servizio postale dovrebbe gestire anche il bus navetta.

Riferimento

Lungauer Tälerbus

Dr. Emil Hocevar

0043 6474 6070

Nationalpark Hohe Tauern (A)

Immagine: depliant Nationalpark-Taxi

Località

Otto vallate nel Parco Nazionale Hohe Tauern: Krimmler Achental, Obersulzbachtal, Habachtal, Hollersbachtal, Mühlbachtal, Ferleiten-Käfertal, Seidelwinkeltal, Kolm Saigurn (in tre vallate esistono bus di linea)

Lunghezza della valle e dislivello

Varie lunghezze delle vallate, vari dislivelli anche notevoli.

Tipo di strada

Strade asfaltate o sterrate tipiche di un parco nazionale.

Punto di partenza e raggiungibilità del punto di partenza

Vari punti di partenza, anche in corrispondenza di fermate delle Österreichischen Bundesbahnen o bus di linea (Postbus). Esistono dei parcheggi all'inizio delle valli con divieto di traffico.

Limitazioni al traffico privato

Strade chiuse al traffico privato.

Sistema di trasporto nella valle

Taxi ("Nationalpark-Taxi"), anche pulmini, complessivamente 10 vetture.

Frequenza, capacità, portata

Frequenza su richiesta, con prenotazione telefonica. In alcuni casi vero servizio navetta (p.es. da ore 9 a 17). Vengono trasportati, di norma, gli escursionisti al punto di partenza dell'escursione, oppure gli ospiti dei rifugi.

Prezzi della corsa

I prezzi variano in funzione della lunghezza del percorso. Per es. nel Krimmler Achental, a seconda del tragitto: ATS 60, 90, 110, 140, 250 (con ritorno), a persona, quindi da lire 8500 a lire 35000.

Gestione, costi e finanziamento del sistema

Il sistema viene spesso gestito dai gestori dei rifugi, che hanno una licenza taxi. Esso è assolutamente non deficitario.

Marketing

Informazioni dettagliate su un depliant apposito e anche in Internet. Il depliant riporta i prezzi per le varie tratte, con il numero di telefono del gestore del servizio.

Successo/Insuccesso

Il business è talmente appetibile che esiste una concorrenza per catturare i clienti e poca cooperazione tra i cinque diversi gestori del servizio, a scapito di un razionale utilizzo dei mezzi, e quindi non ottimale dal punto di vista ambientale.

Riferimento

Nationalparkzentrale Salzburg
0043 6565 6558-0

Nationalpark Bayerischer Wald (D)

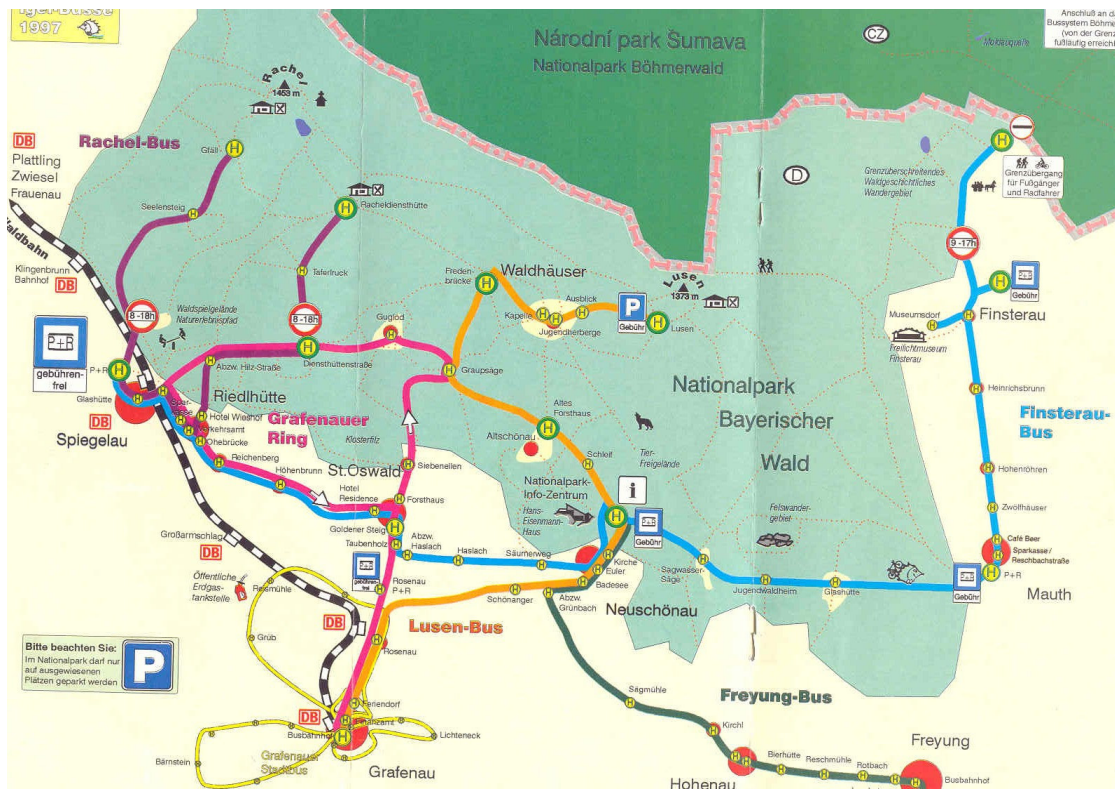


Immagine: mappa estratta dal depliant degli "Igelbusse"

Località

Da Grafenau a Lusen (Lusenbus) – Da Spiegelau a Racheldiensthütte (Rachelbus) – Da Spiegelau via Finsterau sino al confine del Parco (Finsteraubus)

Lunghezza della valle e dislivello

Cinque vallate di diversa lunghezza nel Parco Nazionale Bayerischer Wald.

Tipo di strada

Strade asfaltate adatta a mezzi di trasporto di dimensioni medie.

Punto di partenza e raggiungibilità del punto di partenza

Vari punti di partenza, anche in corrispondenza di fermate della Deutsche Bundesbahn (Grafenau, Spiegelau, Rosenau), fermate di bus di linea e diversi parcheggi P&R, soprattutto prima dei tratti a traffico limitato.

I parcheggi costano DM 2.-/giorno, o DM 2/ora al centro di informazione del parco, comprendente in questo caso il biglietto del bus.

Limitazioni al traffico privato

Strade chiuse al traffico privato in genere negli ultimi tratti delle vallate (Rachelbus: da Spiegelau a Gfäll ore 8-18 e da Riedelhütte a Racheldiensthütte ore 8-18; Finsteraubus:

da Finsterau al confine del Parco ore 9-17). La limitazione vale dal 15.5 al 31.10, in seguito le strade sono aperte tutto il giorno al traffico privato sino alla prima neve. D'inverno vengono predisposte per le passeggiate invernali.

Sistema di trasporto nella valle

6 Midibus da 40-50 posti a metano + 1 di riserva chiamati "Igelbusse" (bus riccio).

Frequenza, capacità, portata

Solo nei mesi estivi, dal 15.5 al 31.10.

Lusenbus: 11 corse nella parte alta, Rachelbus 23 corse, Finsteraubus 4 corse

La portata massima è: Lusenbus 500 passeggeri/giorno, Rachelbus ca. 1000 passeggeri/giorno, Finsteraubus 200 passeggeri/giorno

Prezzi della corsa

Prezzo: sino 6 Km: 2 DM, sino a 15 Km 4 DM, oltre 15 Km 5 DM (bambini metà prezzo). Giornaliero: 6 DM, 3 giorni: 15 DM, 7 giorni: 20 DM, stagione 70 DM (Bambini metà prezzo). E' previsto il trasporto bici: 2 DM, giornaliero: 4 DM, 6 trasporti: 10 DM. I bus privati che entrano nelle valli pagano DM 20,-

Gestione, costi e finanziamento del sistema

Il sistema viene gestito dal Landeskreis Freising-Grafenau. I costi ammontano a DM 900.000 (900 milioni lire), di cui ca. 1/3 coperti dalla vendita dei biglietti.

Marketing

Esiste un bel depliant che mette in risalto i vantaggi ecologici del bus, in particolare del bus a metano, riporta i prezzi dei biglietti, i centri di vendita dei biglietti, l'offerta "Igel-Pass", gli orari delle varie linee, alcune proposte di gite e passeggiate, le combinazioni con le ferrovie tedesche, ed altro.

Successo/Insuccesso

Sostanzialmente un successo, anche se le opinioni dei visitatori del parco sono talvolta divise: molti sono entusiasti del servizio, altri preferirebbero entrare in macchina e non avere delle restrizioni temporali.

Riferimento

Nationalpark Region Bayerischer Wald
Frau Rauzinger
0049 8558 96150

Indicazioni deducibili dalle altre esperienze

Il sistema di mobilità in un parco naturale dipende da quanto sono accettate le restrizioni imposte alla mobilità motorizzata privata. Il grado di accettazione a sua volta dipende dal rapporto che le comunità locali hanno con il parco. Questo si sviluppa normalmente in tre fasi:

1. un prima fase di osteggiamento del progetto di un parco, in cui vige diffidenza nelle comunità locali e prevale l'opinione che l'istituzione del parco è controproducente rispetto agli interessi economici del territorio;
2. una seconda fase di convivenza, in cui comincia a farsi strada l'idea che il parco abbia dei potenziali interessanti anche dal punto di vista economico;
3. una terza fase di valorizzazione, in cui oramai si afferma la convinzione che un parco naturale rappresenti una opportunità da valorizzare anche sotto il profilo economico, soprattutto per la promozione di un turismo più moderno e sostenibile.

Esempio di una tale evoluzione dell'atteggiamento nei confronti del parco è il Parco Nazionale dello Stelvio nella parte altoatesina e la storia dei numerosi centri "Parkhaus". Questi sono centri d'informazione e promozione del parco che sono divenuti centri di formazione e cultura, con tematiche che spaziano ben oltre l'ambito del parco stesso. Sono ambiti di innovazione culturale che si esprime talvolta anche nell'architettura all'avanguardia degli edifici.

Le esperienze esaminate nel contesto del presente rapporto sono esempi di parchi o vallate in parchi in cui la coscienza che il parco rappresenta una grande opportunità (fase 2-3 o 3) si è già sviluppata. In questi casi vengono più facilmente accettate misure di restrizione della mobilità motorizzata privata e, di conseguenza, sono ben accetti dei sistemi di trasporto alternativi.

Un esempio di come venga accettata una mobilità alternativa anche economicamente impegnativa è il parco nazionale Hohe Tauern (con 1788 km² il più grande in Europa centrale) in cui la penetrazione capillare in alcune valli è possibile solo con un servizio di taxi ("Nationalpark-Taxi") che serve soprattutto a portare gli escursionisti ai punti di attacco delle gite/escursioni. Il parco punta su questa categoria di fruitori, solo a piedi le bellezze del parco possono essere godute al meglio. In generale, la filosofia del parco è: puntare sulla forza delle gambe piuttosto che sulla comodità delle quattro ruote.

Dall'esame delle varie esperienze analizzate, per quanto riguarda le soluzioni di mobilità alternativa alla motorizzazione privata si può rilevare quanto segue:

- Le soluzioni adottate per una mobilità alternativa all'auto non sono standard e variano in funzione delle esigenze: taxi, minibus, midibus, trenino su gomma.
- Prevale tuttavia il bus con configurazione di minibus da 15-17 posti o midibus da 40, max. 50 posti.
- Tutti i punti di partenza dei mezzi alternativi sono raggiungibili non solo con l'auto privata, ma anche con un mezzo pubblico, in prevalenza il bus (Postbus), in alcuni casi il treno. Questo è importante per il successo dei mezzi di trasporto alternativi ed è

molto rilevante dal punto di vista ecologico, se si considera tutta la catena di mobilità dall'origine alla destinazione finale nel parco.

- La portata giornaliera dei vari mezzi di trasporto è di 300-400 persone (in una direzione), salvo gli "Igelbus" nelle diverse valli del parco nazionale Bayerischer Wald, con una portata massima di ca. 1700 persone/giorno.
- La portata, di norma, relativamente modesta dei mezzi impiegati è indice di una politica di contenimento dell'afflusso.
- In molti casi i sistemi di trasporto alternativi hanno una gestione in attivo o comunque i costi vengono coperti da entrate di biglietti o pedaggio ("Nationalpark-Taxi" nel Nationalpark Hohe Tauern e i sistemi di bus nella Val di Campo e nel Riedingtal).
- Il trenino su gomma nel Pöllatal da una prima valutazione sommaria dovrebbe avere una gestione non molto lontana dal pareggio, anche in considerazione del prezzo relativamente alto del biglietto (a tutt'oggi non è stato ancora possibile ottenere dei dati sicuri sulla gestione).
- Gli "Igelbus" a metano nel parco nazionale Bayerischer Wald rappresentano il sistema con la gestione probabilmente più deficitaria. Essi sono più vicini ad un vero e proprio servizio di trasporto pubblico e quindi anche con una funzione più sociale. Le entrate dei biglietti coprono 1/3 delle spese. Secondo una valutazione sommaria il costo per passeggero non coperto potrebbe aggirarsi sulle 4.000 lire.
- Di grande importanza è il marketing dei vari sistemi di trasporto nei parchi. In tutti gli esempi esaminati gli orari, i prezzi, gli itinerari, i punti di partenza e le altre informazioni utili sono contenuti in depliant molto pratici e leggibili. Non di rado vengono proposte gite ed escursioni in combinazione con il trasporto pubblico.
- Non sempre quanto viene proposto è di buon gusto: tipico esempio è il trenino su gomma del Pöllatal, un trionfo di *kitsch*, che forse piace ai bambini
- Assolutamente esemplare è il marketing del bus nella Val di Campo (Bernina): l'orario è contenuto nell'orario generale del trasporto pubblico del Grigioni, che viene inviato gratuitamente ad ogni famiglia del Cantone, in un numero di 100.000 esemplari. E' un esempio di una cultura della mobilità veramente avanzata.

Dall'esame di altre soluzioni di trasporto alternative all'auto che sono state valutate preliminarmente per la Val Genova emerge quanto segue:

- Sia un treno su rotaia, che un people mover, che anche una cabinovia sono delle soluzioni poco sostenibili dal punto di vista dei costi e del grande impatto ambientale. Si tratta di sistemi adatti al trasporto di massa, dalla portata eccessiva per la Val Genova.
- Più flessibile il sistema di bus di medie dimensioni (midibus), con una portata in funzione del numero di bus impiegati. La portata di un tale sistema, principale punto debole, può essere amplificata differenziando la cadenzatura per tratti: corse molto frequenti nella parte più visitata e corse meno frequenti per le parti meno raggiunte.
- Di particolare attrattività sarebbe una innovazione ecologica per il sistema proposto (biodiesel, ibrido, uso del sole), anche se una fase pionieristica potrebbe comportare alcuni problemi tecnico-gestionali.

Le valutazioni proposte nella relativa tabella sono esclusivamente propedeutiche ad una discussione generale e non sono contestualizzate nel caso della Val Genova. La valutazione degli aspetti tecnici attiene alle fasi di progetto successive.

Nome della valle	Val di Campo (Grigioni, parte sud Bernina)	Pöllatal (Tamsweg- Lungau)	Riedingtal (Tamsweg- Lungau)	Diverse valli (Parco nazionale Hohe Tauern)	Diverse valli (Parco nazionale Bayerischer Wald)
Lunghezza	5 Km	8 Km	4,5 Km	Varie lunghezze	Varie lunghezze
Dislivello	400 m	200 m	300 m	Vari dislivelli	Vari dislivelli
Tipo di strada	Strada sterrata	Strada asfaltata	Strada asfaltata curve strette	Strade asfaltate/sterrate	Strade asfaltate
Raggiungibilità punto partenza	Bus / auto	Bus / auto	Bus / auto	Treno / bus / auto	Treno, bus , auto
Sistema di trasporto in valle	Minibus 15 posti	Trenino su gomma 40-50 posti	Minibus 17 posti	Taxi (Nationalpark-Taxi)	Midibus a metano su 3 linee (Igelbus)
Numero mezzi	max. 3	1	2	10	6 + 1 riserva
Portata viaggio	ca. 50	max. 50	max. 20	max .10 (pulmino)	40, max .50
Portata giornaliera	300	400	320	350 (10 macchine x 5 corse x 7 pass.)	200, 500, 1000, totale 1700
Prezzo corsa	alto	alto (11.000 lire)	3.000 lire	alto, max. 35.000	2.000 a 5.000 lire
Costo	Si ripaga	430 milioni 2 autisti, carburan. manutenzione	Gestione 35 milioni /anno, coperto da pedaggio	Gestione in attivo	Gestione 900 milioni/anno, 1/3 coperto biglietti
Marketing	Orario 100.000 copie	Depliant	Orario Tålerbus	Depliant	Depliant
Successo/insuccesso	Grande successo	Successo	Successo	Successo, anche economico	Successo

Mezzo di trasporto	Costo	Portata	Valutazione ecologico-economica
Treno Treno su rotaia a scartamento ridotto	ca. 10 mld/Km, tenuto conto delle opere (gallerie, ecc.), comprensivo di due treni con 2 vagoni.	120 posti, max. 220 con posti in piedi. Portata 240-440 persone/ora nell'ipotesi di una cadenza di 30'.	Notevole impatto sul territorio per le opere di carreggiata ed eventuali gallerie. Non sostenibile dal punto di vista dei costi.
People mover Impianto a fune in sospensione Leitner	ca. 5 mld/Km, con il set di cabine.	ca. 1000 persone/ora	Fortissimo impatto sul territorio, soprattutto dal punto visivo (piloni, funi, megastazioni). Non sostenibile dal punto di vista dei costi.
Cabinovia Impianto funiviario ad aggancio automatico	ca. 3 mld/Km, con le relative cabine di aggancio.	ca. 1200 persone/ora	Forte impatto sul territorio, soprattutto dal punto visivo (piloni, funi, megastazioni). Non sostenibile dal punto di vista dei costi.
Midibus ibrido Bus diesel/elettrico Neoplan da 55 posti + 18 in piedi, max. 73 posti. Eventuale ricarica batterie con distributore solare.	ca. 600-700 milioni per mezzo, prezzi calanti. Costi di gestione legati ad un eventuale utilizzo come Skibus in una stazione di ski.	Portata max. 292 persone/ora, ipotesi 2 bus con cadenza di 30' (438 se 3 bus).	Impatto minimo sul territorio, in quanto sfrutta la strada esistente. Efficiente dal punto di vista energetico (ricupero dell'energia cinetica in discesa) e innovativo se uso parziale del sole. Costi relativamente alti, poiché produzioni non ancora di serie.
Midibus normale Bus diesel Neoplan da 55 posti + 18 in piedi, max. 73 posti	ca. 350-400 milioni per mezzo. Costi di gestione legati ad un eventuale utilizzo come Skibus in una stazione di ski.	Portata max. 292 persone/ora, ipotesi 2 bus con cadenza di 30' (438 se 3 bus).	Impatto minimo sul territorio, in quanto sfrutta la strada esistente. Costi normali.

Allegati

Questionario estate 2001

1. Qual è l'interesse prevalente della Sua visita in Val di Genova?
(citazioni multiple possibili)

giretto in auto / moto
 pranzo presso rifugio
 Picnic

passeggiata
 escursione montagna

2. Con quale frequenza visita la valle?

prima volta
 1 - 2 volte all'anno

più volte all'anno

3. Quanto tempo si ferma oggi?

un paio d'ore
 mezza giornata

tutto il giorno

4. Quali tratte della valle visita oggi?

vari punti lungo tutta la valle
 parte bassa fino alla zona cascate Nardis
 dalla zona ponte Maria al rifugio Bedole
 dal rifugio Bedole in su

5. Con chi è arrivato in Val Genova?
(citazioni multiple possibili)

da solo / da sola
 con famigliari

gruppo di amici
 con bambini

6. Ha incontrato dei problemi nel muoversi in Val Genova oggi o in precedenza?
(citazioni multiple possibili)

nessuno
 ingorgo all'entrata
 ingorgo all'uscita

traffico
 parcheggio

7. Quali proposte ha per migliorare la mobilità?
(citazioni multiple possibili)

aumento della tariffa di parcheggio / pedaggio
 servizi di pullmini / bus navetta
 limitazione dell'accesso

8. Se potesse arrivare da Pinzolo in Val Genova senza utilizzare l'auto privata, sarebbe disponibile a non utilizzarla?

sì no

La preghiamo di darci alcune informazioni finali:

9. Lei è Villeggiante in Trentino luogo

Visitatore da fuori del Trentino luogo

Residente in Trentino luogo

10. Mezzo usato per arrivare in V. Genova auto moto bici

11. Età dell'intervistato < 20 20 - 39 40-60 >60 anni

12. Sesso dell'intervistato m f

Punto di compilazione	Data	Ora	Nome
.....

Questionario "Una giornata particolare"- Val Genova senz'auto Domenica 8 luglio 2001 (a cura di M. Simoni)

Introduzione

L'indagine è stata realizzata nella sola giornata dell' 8 luglio con l' obiettivo principale di testare la capacità di attrazione dell' iniziativa e l' efficacia dei canali promozionali utilizzati. Alcune domande hanno invece lo scopo di definire una fisionomia del turista presente. Le interviste sono state effettuate dal personale del Parco presente lungo tutta la Val Genova con criteri di casualità nella selezione dei casi.

Difficile definire la consistenza percentuale del campione (96 interviste) rispetto al totale dei visitatori presenti in Val Genova nell' arco di tutta la giornata.

Si conosce il numero esatto dei biglietti venduti per i pullmini (n.426) e delle macchine parcheggiate a Ponte verde (n.310). Non si è in grado di dire quante persone sono entrate in bicicletta e a piedi.

L' esiguità del campione considerato e la mancanza di dati certi sull'afflusso di visitatori inducono a non considerare con eccessiva sicurezza i risultati dell' indagine.

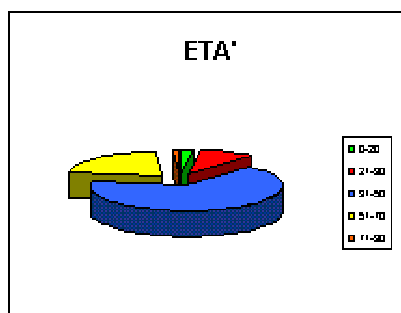
Alcune domande (E' in Val Genova per la giornata particolare?) danno comunque un' indicazione piuttosto precisa sull' orientamento del campione considerato.

Considerato il ridotto numero di interviste, i dati ottenuti sono stati incrociati senza il supporto di uno specifico programma di analisi statistica.

Elaborazione dati

1. ETA'

0-20	2	2,1%
21-30	9	9,3%
31-50	64	66,7%
51-70	20	20,8%
71-90	1	1,1%



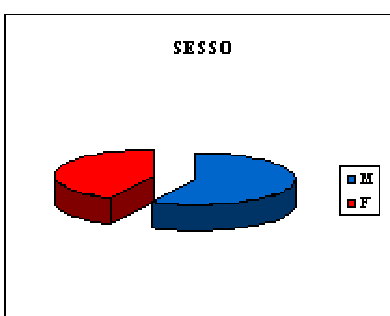
Nella selezione dei casi la stratificazione del campione in base all' età potrebbe apparire poco rispettata per l' assenza di giovani sotto i 20 anni e la netta prevalenza della fascia mediana tra i 31 e 50 anni. Incrociando, però, il dato dell' età con le altre variabili si nota

che proprio le persone appartenenti a questa fascia d'età sono le più sensibili e motivate rispetto all'iniziativa.

Potrebbe essere questo l'elemento che ne ha determinato la prevalenza.

2. SESSO

M	55	57,3%
F	41	42,7%



3. PROVENIENZA

NORD ITALIA	65	67,7%
TN-BZ	17	17,7%
SUD ITALIA	5	5,2%
C8	4	4,2%
CEN. ITALIA	3	3,1%
ESTERO	2	2,1%

Analizzando nel dettaglio il dato del Nord Italia si nota che le Regioni più rappresentate sono in ordine di grandezza: Lombardia (33) Emilia Romagna (14) e Veneto (13).

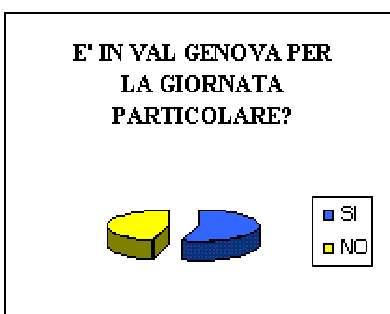
Sono le aree geografiche che costituiscono il bacino tradizionale dei turisti della Val Rendena e delle Giudicarie.

Incrociando il dato della provenienza da tutta Italia escluso il Trentino Alto Adige con la domanda "Come ha saputo dell'iniziativa?" si nota che i canali di informazione sono nella maggioranza dei casi strettamente locali; anche questo elemento conferma che i visitatori della "Giornata senz'auto" provenienti dal resto d'Italia esclusa la nostra Regione sono soprattutto turisti già presenti in zona.

Va tenuto presente comunque che le iniziative di promozione della giornata sono state prevalentemente a carattere locale (area del Parco) e provinciale.

4. E' IN VAL GENOVA PER LA GIORNATA PARTICOLARE?

SI	52	54,2%
NO	44	45,8%



Il dato generale ci permette di affermare che la maggioranza del campione considerato ha deciso di venire in Val Genova domenica 8 luglio proprio per la Giornata senz' auto. Informazioni più precise sulla tipologia del visitatore sensibile al messaggio dell' iniziativa possiamo ricavarle incrociando i SI con le altre variabili.

Circa l' 80 % dei SI appartiene alla fascia d' età intermedia dai 31 ai 50; sono in Val Genova con la famiglia e/o con amici e il 56% di loro è in vacanza in Trentino.

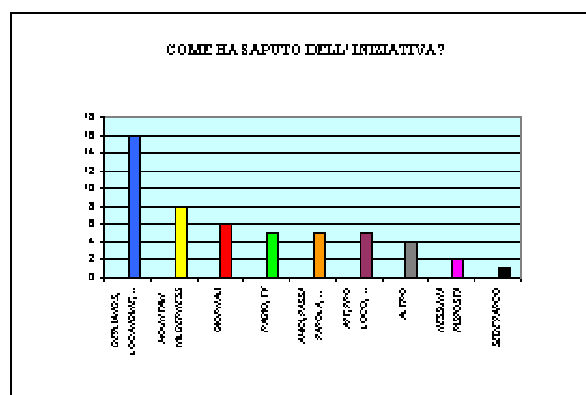
Rispetto al dato generale sulla provenienza, se si limita il campione ai SI, notiamo che aumenta sensibilmente la percentuale dei visitatori che non sono già presenti in zona per le vacanze.

Sommando i residenti nel Comprensorio C8 (Valli Giudicarie) con i residenti in provincia di Trento si arriva a 15 visitatori cui vanno aggiunti 6 visitatori dalla provincia di Brescia venuti come aderenti a Mountain Wilderness.

Si può concludere quindi che l'iniziativa ha dimostrato una buona capacità di attrazione anche rispetto ai locali e ai Trentini che altrimenti non sarebbero venuti in Val Genova.

5. COME HA SAPUTO DELL' INIZIATIVA ?

DEPLIANDS, LOCANDINE,...	16	31%
MOUNTAIN WILDERNESS	8	15%
GIORNALI	6	11,5%
RADIO, TV	5	9,5%
AMICI, PASSA PAROLA,...	5	9,5%
APT, PRO LOCO, ...	5	9,5%
ALTRO	4	8%
NESSUNA RISPOSTA	2	4%
SEDE PARCO	1,1	2%



E' stato analizzato solo il 54,2 % del campione; i visitatori che hanno risposto SI alla domanda n. 4.

6. CON CHI PARTECIPA ALLA GIORNATA PARTICOLARE?

CON LA FAMIGLIA	40	42%
IN COPPIA	24	25%
CON AMICI	23	24%
DA SOLO	8	8%
ALTRO	1	1%

7. C'E' UN' INIZIATIVA DEL PROGRAMMA CHE L' HA SPINTA A PARTECIPARE?

NO	18	34,6%
SI	34	65,4%

E' stato considerato solo il 54,2 % del campione; gli intervistati che hanno risposto SI alla domanda n. 4.

8. QUALE?

GIORNATA SENZ'AUTO	20
NESSUNA RISPOSTA	4
ESCURSIONE BOTANICA	4
I GHIACCIAI DI VAL GENOVA	2
IL "SENTIERO DELLE CASCATE"	2
LA VAL GENOVA DEI BAMBINI	2

Analizzando nel dettaglio le singole risposte si nota che la maggior parte dei visitatori sensibili e motivati rispetto all'iniziativa non sono stati attratti da una particolare proposta del programma ma dall' iniziativa in sé; dalla chiusura della Val Genova al traffico.

9. QUANTO SAREBBE DISPOSTO A SPENDERE PER PERCORRERE LA VAL GENOVA

CON UN SISTEMA DI TRASPORTO ALTERNATIVO ALLA MACCHINA?

	val. assoluto	percentuale
fino a 5000	5	9,4%
da 5 a 10.000	35	66,1%
da 10 a 20.000	8	15,1%
Oltre le 20.000	5	9,4%

La domanda aperta, rivolta a tutti gli intervistati ha portato a diverse tipologie di risposte talvolta non riconducibili ad una fascia di prezzo.

Nell'elaborazione dei dati sono state eliminate quindi tutte le risposte prive di un'indicazione precisa che corrispondono al 44,8 % di tutto il campione.

Hanno dato invece chiare indicazioni sul costo che sarebbero disposti a sostenere 53 intervistati pari al 55,2 % del campione.

Se si incrocia questo dato con il risultato delle risposte alla domanda n. 4 si nota che chi ha partecipato consapevolmente alla "Giornata senz' auto" è più incline a dare risposte precise.

Per quanto riguarda invece i costi indicati possiamo distinguere in quattro intervalli di prezzo.

Annotazioni:

Sommando i visitatori che non hanno espresso alcuna osservazione alle annotazioni prive di un chiaro significato, si eliminano dall'analisi 23 questionari che corrispondono al 23,9 % del campione.

Solo 4 intervistati (circa il 4,2 %) hanno espresso un commento chiaramente negativo dichiarandosi contrari alla chiusura della valle al traffico; ovviamente non erano in Val Genova per la Giornata particolare.

Commenti positivi sono stati espressi da 57 visitatori che corrispondono al 59,4 % del campione: di questi, 34 hanno aderito alla Giornata senz' auto mentre i rimanenti avrebbero comunque visitato la valle. E' interessante rilevare il dato di questo gruppo di visitatori "casuali", circa il 24 % del campione, che ha espresso un giudizio positivo sull'iniziativa.

Rimane poi l'11,5 % circa dei visitatori che hanno rilevato qualche limite nel servizio dei bus-navetta o nell'organizzazione della giornata; 3 intervistati sottolineano la scarsa efficienza del sistema di trasporto, altri 3 vorrebbero veder eliminati i tratti da percorrere a piedi, 2 visitatori ritengono che la giornata sia positiva solo se proposta una volta all'anno. Analizzando nel dettaglio le annotazioni positive risulta che l' 8,3 % del campione ritiene la "Giornata particolare" un' iniziativa da riproporre più spesso, il 6,25 % è palesemente favorevole alla chiusura della valle al traffico veicolare; il 16,6 % sottolinea l'assenza delle macchine come elemento determinante per gustare e riscoprire la Val Genova.

Per completare il quadro dell' analisi riportiamo alcune osservazioni di un certo interesse: su 96 visitatori ci sono 4 ciclisti venuti appositamente per la possibilità di circolare senza macchine, 3 anziani o disabili che chiedono l' eliminazione dei tratti da percorrere a piedi, 2 visitatori che sottolineano la visibilità ottenuta dal Parco grazie alla "Giornata particolare".

Servizio di trasporto pubblico in Val di Genova – relazione del sopralluogo dell'8 luglio 2001.

Partenza da Carisolo – Parcheggio sulla statale (foto). A pochi Km da Pinzolo, località turistica rinomata.

Il parcheggio ha circa 50 posti ed è facilmente accessibile, posizionato ai margini del paese. Esso è raggiungibile a piedi da Pinzolo.

Partenza prevista per le ore 11.00 (tardi rispetto alle escursioni giornaliere). L'autista non era presente ma il bus era aperto. Egli è comparso alle ore 11.08, solo allora siamo partiti. Al parcheggio non è presente un presidio ma un cartello visibile (foto) con l'indicazione di fermata era posizionato lato strada. Uno scatolone con i depliant della giornata era presente su una panchina e nel bar vicino (sul banco ben in vista). Sul cartello sono indicati gli orari.

Il bus ha 50 posti, collegato via CB con gli altri (nella valle non funzioneranno i telefonini). Sono presenti 18 passeggeri con bambini, carrozzine (non molto attrezzati per le escursioni). All'arrivo vengono date informazioni con l'altoparlante circa le prossime tratte del percorso in bus. Qualcuno chiede all'autista se il bus è solo per questa giornata o anche per le prossime. L'autista risponde che si tratta di una esperienza pilota ma che spera sarà replicata.

I bus sono di varie compagnie private.

La strada da Carisolo si fa subito stretta, vi passa solo l'autobus.

Arrivo a P.te Verde, inizio della Val Genova. Di solito in questo luogo vi è il primo parcheggio e si paga il pedaggio per l'accesso e la possibilità di lasciare l'auto lungo tutta la valle. Durante questa giornata tutte le vetture si sono fermate qui.

A P.te Verde c'è un gabbiotto con un grosso cartello con il numero di telefono di un taxi bus; il parcheggio è quasi completamente pieno di auto. Vi sono auto anche lungo la strada.

A P.te verde vi è un punto di informazioni del parco (un piccolo prefabbricato in legno) e un noleggio di mountain bike (5.000 lire all'ora) realizzato con un semplice ombrellone e un furgone. Le bici sembrano belle.

E' presente parecchia gente, diverse centinaia nel primo tratto P.te Verde – cascate – Chalet da Gino. Anche molte bici.

Sembrano numerosi i visitatori interessati a consumare un pranzo e fare un giretto piuttosto che attratti dalle escursioni.

Interferenza tra strada e turisti che osservano la cascata

L'autobus ferma a P.te Verde, bisogna percorrere a piedi circa 300 m. per arrivare allo chalet Gino dove si riprende l'autobus. Lungo il percorso per la giornata ci sono anche attrazioni speciali.

La prima tratta è gratis; da P.te Verde si paga L. 3.000 fino al Fontanabona e ritorno, L. 5.000 fino allo Stella alpina e ritorno e L. 8.000 fino al Bedole e ritorno.

La strada è tutta asfaltata (tranne l'ultimo pezzo. all'incirca da Malga Bedole al Rifugio Bedole).

La seconda tratta viene effettuata con il bus (h.11.45): il bus è pieno, 26 passeggeri. Dopo chalet Gino comincia un poco di salita. Lungo la strada passa solo il pulmino. Interferenza anche con i pedoni. Difficoltà a passare in un punto ove la banchina stradale è franata nel torrente.

In certi punti della strada sono presenti paracarri in legno per evitare il parcheggio.

Arrivo a Fontanabona alle ore 11.55. Ristorante albergo con molta gente.

Per prendere l'autobus seguente bisogna camminare fino a P.te Rosso. Arrivo a P.te Rosso alle ore 12.15. Da P.te Rosso un bus da 30 posti parte alle ore 12.20 (invece che 12.10) pieno. Alcuni aspettano l'autobus seguente (previsto alle ore 12.30).

Dopo P.te Rosso si susseguono dei tornanti, in alcuni punti la strada è stretta tra la roccia.

Arrivo allo Stella Alpina alle ore 12.35.

Il bus seguente arriva allo Stella alpina (da P.te Rosso) alle ore 13.20 (invece che alle 12.50).

Il bus è pieno; tensione con alcuni passeggeri che sono disposti a rimanere anche in piedi; l'autista li fa scendere. Qualcuno lamenta che vuole essere rimborsato. Non sono previsti altri bus nell'immediato.

Alcuni proseguono a piedi (30 – 45 minuti verso il rifugio Bedole). Dopo 10 minuti un nuovo bus non previsto passa e li raccoglie. Sull'ultima tratta gira il 30 posti da P.te Rosso, un 20 posti, un 30 posti. Anche il secondo bus è pieno, 18 persone.

Qualche auto è stata parcheggiata a Malga Bedole. Seguono alcuni tornanti e la strada non è più asfaltata.

Al parcheggio finale sono presenti le vetture degli escursionisti entrati in valle prima della chiusura.

Arrivo al rifugio Bedole alle ore 13.40. Al rifugio ci sono circa 50 persone. Questo è il punto di partenza per le escursioni.

Ritorno: ore 17.25, l'autobus da Bedole non c'è (previsto alle 17.30), ma è presente quello in partenza alle 17.45 (secondo l'autista, e da quanto è riportato sulla tabella di marcia esposta sul vetro davanti). Sembra che "l'orario [stampato] sia sbagliato", in realtà il bus dovrebbe partire alle 18.00. Gli autobus delle 17.30, 17.45 e 18.00 sono stati raggruppati tutti in un unico per risparmiare corse, tuttavia non parte alle 18.00 bensì alle 17.50. Qualcuno dice alla radio di aspettare le 18.00 ma nel frattempo il bus era già partito (una guardia è comunque rimasta con la jeep). I passeggeri l'hanno attesa con pazienza. L'attitudine è più rilassata che con il servizio di trasporto urbano.

L'autobus porta fino a P.te Verde; 19 passeggeri dal Bedole, 2 dallo Stella alpina (h.18.00). Ore 18.09, sulla strada carichiamo una famiglia (4 persone); ore 18.10 siamo a Ragada (una guardia del Parco verifica che non sia rimasto nessuno indietro); ore 18.16 P.te Maria; ore 18.17 P.te Rosso, salgono 3 persone (senza biglietto, lo faranno forse all'arrivo); ore 18.28 cascate; ore 18.30 P.te Verde. Trasbordiamo su un autobus fino a Carisolo.

Sull'ultimo tratto di ritorno incrociamo alcune vetture (la strada è stata nel frattempo riaperta). E' difficile l'incrocio tra bus e vetture e tra le vetture.

Considerazioni finali:

Il servizio ha in qualche modo funzionato anche se con diverse lacune organizzative. Ciò significa che vi è ancora ampio spazio di miglioramento.

Questo forse è ciò che ha fatto la differenza tra le esperienze passate e forse i miglioramenti organizzativi potrebbero risolvere quelli che sembrano essere i timori attuali: la logistica nel caso di concentrazione dei turisti nei medesimi orari (per esempio quando comincia a piovere, situazione frequente).

Elementi sensibili per un servizio di trasporto sono:

- Individuare soluzioni flessibili
- Utilizzare la tecnologia per bilanciare il carico
- Migliorare il coordinamento dei mezzi (centrale di coordinamento)
- Addestrare accuratamente gli autisti.

Principali riflessioni relative ad alcuni temi emerse dalle interviste a soggetti qualificati

Visione della realtà turistica:

- Il parco ha una connotazione di “parco naturale” inserito in un contesto di tipo turistico tradizionale. La Val Genova è un “unicum” altamente fruibile. Un forte ruolo è ricoperto anche dall’offerta degli operatori.
- La tendenza che si sta manifestando in Val Genova va verso una sempre maggiore tutela, fino ad una estrema regolamentazione (chiusura, eccetto che per i censiti).
- E’ necessario ottimizzare questa realtà, poiché esiste un mercato potenziale. Il fenomeno turistico non è stato governato adeguatamente.
- Esistono due possibilità: 1) una gestione di tipo “conservativo”, 2) uno sviluppo “propulsivo “ che diventi un modello ad integrazione, ma non a sostituzione, del turismo tradizionale.
- E’ necessario prevedere una regolamentazione e non delle limitazioni
- Sarebbero necessari dei progetti fortemente ragionati.
- E’ necessario “fare immagine”, anche con proposte non redditizie. A favore di un’offerta di trasporto pubblico.
- La gestione degli operatori del passato era di tipo familiare (lavorare di meno e guadagnare di più); attualmente la gestione potrebbe essere più di tipo aziendale (strategie, gestione dipendenti, programmazione).
- Il servizio deve puntare alla qualità prima che all’economicità; necessità di proposte alternative. La gente è disposta a spendere a patto che le venga offerto un servizio di qualità. Il turista ha bisogno della “suggerione” e l’operatore deve essere in grado di offrirgliela.
- Maggiore propensione a garantire una diluizione della stagione turistica su un periodo che copra più mesi rispetto alla sola stagione estiva, così da offrire maggiore solidità alla aziende. “Nei periodi di punta si lavora male”.
- Impossibile distribuire il flusso turistico su tutto l’anno. Le presenze si concentrano nelle due settimane che coincidono con il ferragosto, quando si registra il “tutto esaurito”; si registrano forti presenze anche per tutta la settimana estiva. A giugno i turisti arrivano dalle zone limitrofe (località termali, ecc.) per visite di una giornata. Ad agosto ci sono soprattutto famiglie per circa una settimana. Molti i clienti abituali. Presenza considerevole di turisti che arrivano in auto e fanno brevi passeggiate attorno al rifugio.
- Circa la possibilità di sviluppare un turismo specifico anche per le “vacanze brevi”, “gli operatori di oggi non sono molto attivi”.
- Buoni i rapporti tra i gestori; l’offerta è simile, tuttavia c’è poca competizione (ognuno ha la sua nicchia di clienti).
- Lo sviluppo turistico è in crescita: ogni anno sempre più presenze.

Il problema del traffico:

- “Negli ultimi 15 anni è stato fatto di tutto per demotivare la gente ad andare in Val Genova”. Spiegazioni: 1) non ottimizzazione dei servizi; 2) il servizio di trasporto con navette sperimentato 10 anni fa non era ben organizzato. L’introduzione di infrastrutture come treni o funivie, sarebbe difficilmente sostenibile.
- Il problema del traffico è pressoché insignificante: il limite delle 350 macchine oltre il Ponte Maria è stato raggiunto solo due volte in tutta l’estate. Le 5mila lire per il parcheggio sono da considerarsi come rimborso spese del servizio; inoltre coprono anche un’assicurazione contro eventuali danni alle auto.
- Manca nel complesso coordinamento ed organizzazione. Il periodo problematico riguarda solo i 20 giorni a cavallo del ferragosto.
- Il problema del traffico non ha una soluzione, e in ogni caso non viene vissuto come un vero problema, non ci sono particolari lamentele. I problemi sono diversi a seconda dell’altezza della valle. E’ improponibile pensare di chiudere la valle alle macchine.
- “Il vero problema è la ristrettezza della strada”; gli unici problemi esistenti riguardano l’accesso. La valle è molto lunga. Fallimento totale delle precedenti esperienze con i bus navetta. Problemi di smaltimento del flusso di persone nelle ore di punta.
- Altra ipotesi per risolvere i problemi di promiscuità tra pedoni, bici, auto nella prima parte del parco (cascate): creazione di percorsi pedonali e ciclabili.
- Positiva l’ipotesi di fornire un’offerta di trasporto legata all’offerta alberghiera. Possibilità di modificare l’offerta dei locali (rendendoli più tipici, esclusivi). Aumentando i prezzi si può pensare di ridurre il numero di turisti: puntare sulla qualità.
- Soluzioni per segmenti: per i frequentatori dei rifugi e per gli escursionisti. Ipotesi: 1) per i villeggianti offrire il pacchetto turistico “Val Genova”, 2) per gli esterni visite “su prenotazione”.
- Atteggiamento favorevole verso un eventuale coinvolgimento degli operatori nel trasporto pubblico. Altre ipotesi sul traffico: 1) allargare la strada (pur riconoscendo che la proposta non è ecologica); 2) applicare dei sensi unici alternati; 3) migliorare la distribuzione dei parcheggi (più concentrati). L’ipotesi di introdurre trenini o funivie non è proponibile poiché troppo costosa.
- L’ipotesi “mezzo di trasporto alternativo” (treno o altro): sarebbe problematico a livello di rapporto costi/benefici.

Gestione della Val Genova in passato e attualmente:

- La gestione della Val Genova da parte del Parco non era ben organizzata; i parcheggiatori arrivavano quando ormai molte macchine erano già entrate nell’area, e se ne andavano quando le macchine in uscita non erano ancora

smaltite. La gestione attuale (privata), funziona meglio (i parcheggiatori arrivano alle 6:30 e se ne vanno alle 19); bisognerebbe curare meglio la sentieristica e la segnaletica, anche per alleggerire la fruibilità della strada asfaltata. Assolutamente sconsigliati i pullman o i bus navetta.

- Critiche all'ente parco che agisce senza coordinarsi con i comuni. La sua dovrebbe essere una funzione di coordinamento tra i comuni.
- Il tentativo di gestire l'accesso con i bus navetta Atesina è fallito poiché il tempo di percorrenza è troppo elevato e in ogni caso, sussisterebbero i problemi di "interferenza" con le auto degli aventi diritto. La gestione degli orari di accesso non ha creato invece particolari problemi.
- L'introduzione dei bus navetta potrebbe essere riproposta solo supercorsi brevi.
- Cercare una soluzione senza considerare troppo il problema economico, ma piuttosto i metodi efficaci. Utilizzare mezzi alternativi, che nei periodi durante i quali la valle è chiusa, possano essere utilizzati per altri usi. Possibilità di collaborare con privati. Cominciare con un periodo di prova da estendere eventualmente in caso di successo. Sarebbe una soluzione che qualificherebbe il parco e l'intera Val Rendena. L'alternativa: traffico limitato.
- Il pagamento delle 5mila lire all'ingresso è considerato il minimo, nonostante esistano anche opinioni contrarie. I turisti non sembrano lamentarsi, ma anzi esprimono apprezzamenti.
- La situazione non è vista da tutti come "allarmante", tuttavia, coloro che ne sentono il peso richiedono che si trovi una "soluzione definitiva"

Sopralluogo 22 luglio 2001 Mezzi parch. su suolo pubbl.	ore 10.00 - 12.00					ore 14.30 - 15.30				
	auto	moto	camper	bus	bici	auto	moto	camper	bus	bici
Ponte verde strada uscita	0					2		1		
Ponte Verde	15	1	3			32	1	4	1	
Cascate Nardis	31				2	31	5			
Chalet da Gino	24					55				
lungo strada tratto ripido	9					12				
Fontanabona	10					18	2			
Ponte Rosso	22					38	2			
lungo strada prima ponte Maria	0					23				
Ponte Maria	27					38	5			
lungo strada dopo ponte Maria	4					10				
Ragada	10	2				12	2			
Malga Caret	14					17	3			
Rifugio Stella Alpina										
Gabiol	5					5				
lungo strada	7					7				
Cercen lungo strada	3					3				
Malga Bedole	68	4				68	4			
lungo strada prima rifugio	47					47				
Rifugio Bedole	65	9				65	9			
Totale	361	16				483	33			
<i>Totale parte alta da ponte Maria</i>	<i>223</i>	<i>15</i>				<i>234</i>	<i>18</i>			
Mezzi parch. su suolo privato										
Cascate Nardis	4					10				
Fontanabona	8					11				
Malga Caret	3					3				
Rifugio Stella Alpina	14					29	24			6
Rifugio Bedole	14					14				
Totale	43	0				67	24			
Totale parte alta ("pubb." e priv)	254	0				280	42			

PARCHEGGI AUTORIZZATI VAL GENOVA

PARCHEGGIO	n. POSTI	LOCALITA'
1	35	Rifugio Bedole
2	33	Piana Bedole (inizio)
3	56	Piana Bedole (fine)
4	43	Pedruc
5	37	Rifugio Stella Alpina
6	10	Malga Caret
7	19	Case di caccia
8	18	Cascate Casina muta
9	14	Todesca
10	42	Ponte Maria
11	18	Ponte Rosso
12	32	Rifugio Fontanabona
13	12	Chalet da Gino
14	12	Chalet da Gino
15	10	Cascate Nardis
16	14	Ponte verde (punto info.)
17	54	Zona diga
18	75	Zona diga
19	56	Zona diga
Totale posti macchina	590	

Il nuovo parcheggio previsto al Pian di Bedole avrà una capienza di circa 250 posti macchina. La chiusura del traffico dal nuovo parcheggio fino al rifugio Bedole, comporterà l'eliminazione dei parcheggi n. 1, 2 e 3 per un totale di - 124 posti macchina.