

Mobilità sostenibile e aree protette alpine



Progetti e esperienze



Indice

Introduzione	3
Risultati del seminario “<i>Mobilità sostenibile e aree protette alpine</i>”	4
Alcuni esempi di mobilità sostenibile nelle aree protette alpine	7
	8
1) Limitazione dell'accesso ad una strada di servizio in montagna / Parc national de la Vanoise (F)	
2) “Bus alpino”, nuove linee di trasporto pubblico per accedere ai punti di partenza delle escursioni / Landschaftspark Binntal (CH)	10
3) Promozione della Mobilità sostenibile / Nationalpark Hohe Tauern (A)	12
4) Autobus di avventura nelle aree protette transfrontaliere / Nationalpark Berchtesgaden (D) et Naturpark Weißbach (A)	16
5) Consenso locale per la limitazione del traffico motorizzato / Krajinski park Logarska dolina (SI)	19
6) Un biglietto d'autobus per scoprire le costellazioni / Parco Nazionale Gran Paradiso (I)	21
7) Rete di trasporto multimodale e pacchetto multi-attività / Parco Naturale Adamello Brenta (I)	24
8) Una concertazione locale innovativa / Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A)	27
9) Piano per la mobilità sostenibile del parco / Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino (I)	30
10) La “Route des crêtes” senza auto / Parc naturel régional du Verdon (F)	33
11) Navette gratuite tra le quattro valli del parco e servizio «sherpa» / Parc naturel régional du Queyras (F)	35
Censimento di esperienze di mobilità sostenibile nell'arco alpino	38
1) Iniziative portate avanti dalle aree protette o che le coinvolgono direttamente	
2) Iniziative che indirettamente favoriscono le aree protette	

Introduzione

Questo documento é stato realizzato nel quadro del seminario internazionale "**Mobilità sostenibile e aree protette alpine**" (11 giugno 2008, L'Argentière-la-Bessée/F) organizzato per ALPARC, la Rete delle Aree Protette Alpine, dalla Task Force Aree Protette del Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, in collaborazione con il Ministero dell'Ecologia, dell'Energia, dello Sviluppo sostenibile e del Territorio francese (MEEDDAT) e il Gruppo di lavoro Trasporti della Convenzione delle Alpi.

É il risultato di **contributi diretti delle aree protette alpine** ed é stato redatto in stretta collaborazione con:

<u>Germania:</u> Nationalpark Berchtesgaden	<u>Austria:</u> Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen Naturpark Dobratsch Nationalpark Hohe Tauern Naturpark Weißbach
<u>Francia:</u> Parc national de la Vanoise Parc national des Ecrins Parc naturel régional du Massif des Bauges Parc naturel régional du Queyras Parc naturel régional du Verdon	<u>Italia:</u> Parco Naturale Adamello Brenta Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino Parco Nazionale Gran Paradiso Parco Nazionale dello Stelvio
<u>Slovenia:</u> Krajinski park Logarska dolina	<u>Svizzera:</u> Landschaftspark Binntal (candidato) Parc Natiral Ela (candidato)

Ringraziamo calorosamente anche la CIPRA (Francia, Slovenia, Svizzera) e Mountain Wilderness (Slovenia, Svizzera, Germania) per la loro disponibilità e il loro sostegno.

Questo documento costituisce un contributo delle aree protette al rapporto del **Gruppo di lavoro Trasporti della Convenzione delle Alpi**, che sarà presentato ai ministri degli otto paesi alpini in occasione della X Conferenza delle Alpi (10-12 marzo 2009, Evian/F).

Le riflessioni e le proposte di azione per una gestione sostenibile della mobilità verso e nelle aree protette alpine sono proseguite nel quadro del **Gruppo di lavoro "Turismo sostenibile, patrimonio culturale e mobilità"**, coordinato dal Parco naturale regionale del Vercors/F e dall'équipe di coordinamento della rete ALPARC.

Per saperne di più:

- >> <http://it.alparc.org/resources/our-publications/brochures/trains-shuttle-buses-and-carriages-replace-the-private-car>
- >> <http://it.alparc.org/the-alparc-network/a-thematic-network/tourism-heritage-and-mobility-working-group>
- >> <http://it.alparc.org/our-actions/transport-access-and-mobility>
- >> chloe.manfredi@alparc.org

Risultati del seminario

“Mobilità sostenibile e aree protette alpine”

Nr	Problemi identificati	Raccomandazioni ed esempi di misure di gestione
1	<p>Resistenza di alcuni operatori locali, residenti e visitatori rispetto alla limitazione dell'uso del veicolo individuale a motore.</p> <p>Pressione dei comuni situati nelle aree protette per concedere dei permessi supplementari di circolazione.</p>	<p>a) Sviluppo di una offerta di Mobilità sostenibile in concertazione con gli operatori locali. Sostenere le aree protette nel loro ruolo di informazione e di educazione presso i visitatori e i residenti</p> <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concertazione locale nel Parco naturale di Logarska Dolina/SI per la limitazione del traffico motorizzato. <i>Vedere scheda dettagliata n° 5.</i> • Collaborazione positiva fra il Parco naturale Zillertaler Alpen/A e gli operatori locali per la diminuzione del traffico nella valle di Zillergrund. <i>Vedere scheda dettagliata n° 8</i> <p>b) Offrire dei servizi di qualità ai visitatori delle aree protette che sono disposti a non utilizzare il loro veicolo individuale a motore.</p> <p>c) Sviluppare delle strategie e degli strumenti di comunicazione a livello nazionale e locale.</p> <p>Esempio:</p> <p>Campagne informative sugli effetti positivi (qualità della vita, protezione della natura) della regolamentazione del traffico stradale a livello locale e nazionale;</p> <p>Centralizzazione e moltiplicazione dei luoghi di diffusione delle offerte di Mobilità sostenibile, etc.)</p>
2	<p>Troppo massiccia frequentazione turistica che mette in pericolo i siti ad alto valore naturalistico</p>	<p>a) Organizzare e approntare i territori più colpiti dalla forte frequentazione turistica (parcheggi a pagamento, chiusura delle strade, introduzione o rafforzamento delle offerte di Mobilità sostenibile, etc.)</p> <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chiusura della strada nella valle di Kötschach nel Parco nazionale degli Hohe Tauern/A - la strada resta accessibile in calesse per tutto l'anno e in navetta durante l'estate. <i>Vedere scheda dettagliata n°3.</i> • Progetto “Véloroute” del Parco naturale regionale del Luberon/F - un itinerario di 236 km nei due sensi di marcia. • Limitazione dell'accesso ad una strada di collegamento in montagna: la valle d'Entre Deux Eaux del Parco nazionale della Vanoise/F. <i>Vedere scheda dettagliata n°1.</i>

	<p>b) Limitare progressivamente l'accesso alle aree protette con veicolo individuale a motore</p> <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regolamentazione del traffico a motore nel Parco naturale di Logarska dolina/SI. <i>Vedere scheda dettagliata n° 5.</i> • Riduzione del traffico individuale a motore nella valle dello Zillergrund Parco naturale dello Zillertaler Alpen/A. <i>Vedere scheda dettagliata n° 8.</i>
<p>3</p> <p>Alti costi per avviare un'offerta di trasporti in sostituzione del veicolo individuale a motore</p>	<p>a) Favorire la concertazione e la costruzione di partenariati fra tutti gli operatori per organizzare e sviluppare dei prodotti "multisevice", che apportino un valore aggiunto all'offerta di mobilità: associare un'offerta di Mobilità sostenibile e di educazione alle attività di svago e alla possibilità di accoglienza; offrire ai visitatori che decidono di viaggiare con i trasporti in comune dei vantaggi specifici.</p> <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Parcocard" del Parco naturale Adamello Brenta/I, che dà diritto gratuitamente allo stazionamento, a dei tragitti in navetta e all'entrata gratuita nei centri visitatori e nel Parco d'Avventura. <i>Vedere scheda dettagliata n°7.</i> • Attività di accompagnamento del Parco Naturale regionale del Verdon/F durante le giornate senza auto sulla Strada delle crete. <i>Vedere scheda dettagliata n°10.</i> • Progetto "A piedi tra le nuvole" del Parco nazionale Gran Paradiso/I, che propone delle animazioni culturali e delle attività di scoperta per gli utilizzatori della navetta. <i>Vedere scheda dettagliata n°6.</i> • Servizio "Sherpa" del Parco naturale regionale del Queyras/F, che facilita il trasporto bagagli degli escursionisti e permette di programmare un itinerario in più tappe. <i>Vedere scheda dettagliata n°10.</i> • Dispositivo "Bonus natura" nella valle dello Zillergrund/Parco naturale dello Zillertaler Alpen/A. <i>Vedere scheda dettagliata n°8.</i> <p>b) Sensibilizzare i detentori del potere decisionale e gli utilizzatori alla nozione di costo e di servizio: mettere l'accento sui vantaggi e sugli argomenti che sostengono il trasporto in comune.</p>
<p>4</p> <p>Informazioni sull'offerta di trasporto alternativo all'uso del veicolo individuale a motore spesso insufficienti, non abbastanza visibili e non integrate in un sistema comune</p>	<p>a) Sviluppare la cooperazione fra gli operatori di trasporto su diverse scale (nazionale e locale) per avere un'informazione completa su tutte le possibilità di trasporto che sia semplice, attraente e centralizzata.</p> <p>b) Diffondere l'informazione a livello locale e nazionale per i visitatori e i residenti: centri visitatori/siti Internet dei parchi, newsletters dei parchi, campagne promozionali sulla stampa e i giornali specializzati, le radio i luoghi di alloggio, gli uffici di turismo, la rete dei trasporti pubblici locali e nazionali.</p> <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategia e strumenti di comunicazione del Parco naturale Paneveggio - Pale di San Martino/I. <i>Vedere scheda dettagliata n° 9</i> • Progetto Xeismobil: sistema di informazione sulla mobilità regionale per i residenti e i turisti nella regione del Parco nazionale del

	<p>Gesäuse/A.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sito web della Centrale di mobilità del Trièves nel Parco naturale regionale del Vercors/F, che integra tutte le offerte di trasporto (treno, car-sharing, bus, autostop organizzato). <p>c) Sostenere e incoraggiare le aree protette a trovare altri luoghi per allargare questa comunicazione presso i comitati dipartimentali e regionali del turismo, i capi rete, gli editori di guide, etc.</p>
5	<p>Mancanza di organizzazione dell'ultimo kilometro: Offerta e frequenza delle coincidenze insufficiente fra la rete ferroviaria e le reti di trasporti locali Tendenza ad eliminare le offerte di trasporto collettivo esistenti Accesso in treno difficile per alcune aree protette (limiti geografici)</p> <p>Favorire la cooperazione fra le aree protette, l'insieme degli attori locali e gli operatori dei trasporti per costituire dei partenariati pubblico - privato allo scopo di completare l'offerta di trasporto e creare una rete di trasporto integrata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurare il servizio ai comuni all'ingresso e all'interno delle aree protette <p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Progetto "Bus alpino" nuove linee di trasporto pubblico per accedere alle partenze di escursioni nei siti protetti del Binntal/CH. <i>Vedere scheda dettagliata n°2.</i> • Rete multimodale del Parco naturale Adamello Brenta/I. <i>Vedere scheda dettagliata n°7.</i> • Progetto "NaturParkBus" del Parco naturale di Dobratsch/A - navette stagionali che collegano la stazione di Villach ai comuni del parco. <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare l'accesso diretto in treno attraverso la reintroduzione dei treni notturni (problema particolarmente importante in Francia) <ul style="list-style-type: none"> • Progetto "Fahrziel Natur" della DB Bahn/D. <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare altre modalità di trasporto collettivo nei casi in cui l'accesso in treno non è possibile.
6	<p>Difficoltà a sviluppare l'innovazione</p> <p>Favorire e sostenere dei progetti pilota/programmi di ricerca, nelle e in collaborazione con le aree protette.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costruzione e prova dei veicoli a biogas per l'approvvigionamento dei rifugi nel Parco nazionale degli Hohe Tauern in cooperazione con la società privata Magna Steyer.
7	<p>Valorizzazione ed utilizzo insufficiente dei progetti esistenti</p> <p>a) Sviluppare la comunicazione e la cooperazione interregionale ed internazionale fra le aree protette.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Progetto "Bus alpino turistico nelle aree protette transfrontaliere del Parco nazionale di Berchtesgaden/D e del Parco naturale di Weißbach/A. <i>Vedere scheda dettagliata n°4</i> <p>b) Sviluppare degli strumenti/processo di valutazione, tenendo presente le possibilità già esistenti (il certificato ISO 14001 già ottenuto dal <i>Parco naturale Adamello Brenta/I</i>, Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle aree protette, etc.)</p>

Alcuni esempi di mobilità sostenibile nelle aree protette

1 - Limitazione dell'accesso ad una strada di servizio in montagna

Parc national de la Vanoise (Francia)



OBIETTIVI - MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Sviluppo dei mezzi di mobilità dolce per l'ingresso dei turisti estivi nel cuore del Parco nazionale.

ASPETTI FONDAMENTALI

Il progetto si basa su una realizzazione già esistente da consolidare attraverso una maggiore implicazione degli attori locali (comuni, dipartimento, Parco) e la diffusione d'informazioni (Casa della Vanoise, pagina web del Parco).

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Valle di Entre Deux Eaux Parco nazionale della Vanoise
Tempi del progetto	Servizio già esistente: inizio anni '70. Ricerca di ottimizzazione e sviluppo dell'offerta di mobilità dolce in montagna.
Gruppo-obiettivo	Visitatori, abitanti locali.
Partner del progetto	Comune di Termignon Società di trasporto <i>Transdev Savoie</i>
Tipo di operazione	Funzionamento di una navetta che permette di collegare le partenze di vari circuiti pedestri verso i rifugi. Sviluppo della diffusione d'informazione sul tema (Internet, ufficio del turismo...).
Mezzi di trasporto	Autobus
Descrizione dettagliata del progetto	Trasporto di turisti tra cui escursionisti pedestri durante l'estate (luglio/agosto) dal villaggio di Termignon fino alle partenze dei circuiti. Una parte del percorso rimane chiusa ad ogni altro mezzo di circolazione a motore (eccetto autorizzazione specifica per gli abitanti e/o i professionisti: agricoltori, guardiani di rifugi, ecc.). Frequenza: 2 tratte di andata-ritorno al giorno da Termignon a Entre_deux_eaux. 7 altre tratte di andata-ritorno da Bellecombe a Entre-Deux-Eaux. Distanza: circa 14 km su strada autorizzata alla circolazione (+ 1000 m di dislivello) poi 7 km di strada chiusa alla circolazione (300 m di dislivello).

Finanziamento	Delegazione del servizio pubblico. Pagamento dagli utilizzatori del servizio senza contributo finanziario della collettività.
I criteri qualitativi	
Valutazione	<p><u>Punti forti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitazione dell'accesso ad una strada di servizio in montagna (protezione della natura, dei paesaggi, sicurezza degli utilizzatori, ecc.) - Sviluppo di un modo di trasporto sostenibile <p><u>Punti deboli:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Frequenze insufficienti - Mantenimento, dal comune, di numerose autorizzazioni di aventi diritto - Tariffa piuttosto elevata: da 4,70 € a 8,70 € a tratta in funzione delle fermate - Inadeguatezza della dimensione di alcuni autobus troppo grandi per questo tipo di percorso.
Possibilità di trasferimento	Questa esperienza può essere trasferita in un'altra valle di montagna attraverso un adattamento al contesto locale.
Prospettive	<p>L'eco-responsabilità interna al Parco può fungere da esempio ed attirare le collettività e gli utilizzatori.</p> <p>La redazione della Carta del Parco nazionale crea una dinamica di accordo con i comuni sulla quale basarsi.</p> <p>L'iscrizione, nella futura carta, di una politica di sviluppo dei trasporti collettivi per l'accesso ai siti preservati.</p>

PER SAPERNE DI PIÙ

Parc national de la Vanoise :

Jean-Luc Gosselin,
jean-luc.gosselin@vanoise.com

Parc national de la Vanoise
135 rue du Dr Julliard
BP 705
73007 Chambéry- France
Tel : +33 (0)4 79 62 30 54
E-mail : parc.national@vanoise.com

Sito/pagina internet :

www.vanoise.com
www.altibus.com
www.transavoie.com
www.refuges-vanoise.com

2 - “Bus alpino”, nuove linee di trasporto pubblico per accedere ai punti di partenza delle escursioni

Landschaftspark Binnthal,
candidato per diventare un Parco naturale regionale
(Svizzera)

altri progetti di aree protette candidate con l'autobus alpino: Ela, Gantrisch (Alpi), Chasseral e Thal
(non alpine)



Andreas Weissen © bus alpin

CONTESTO ED OBIETTIVI

- Il trasporto pubblico attuale conduce i visitatori soltanto fino al comune principale della valle: Schmidgehische (Binn)
- L'offerta supplementare di 2 vetture, ad orari regolari ed in parte su richiesta, permette di trasportare gli escursionisti verso due partenze di escursioni importanti. In questo modo è reso più attraente passeggiare nel Binnthal.

ASPETTI PRINCIPALI

- Creazione di nuove linee di autobus per accedere con i trasporti pubblici alle partenze delle passeggiate

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Comune di Binn
Tempi del progetto	2006/2007: Fase sperimentale 2008: Inizio del servizio regolare
Gruppo-obiettivo	Escursionisti che arrivano in autobus
Partner del progetto	Eidgenossenschaft, Verkehrsclub der Schweiz VCS, Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Club alpino Svizzero, Pro Natura
Tipo di operazione	Creazione di due nuove linee di autobus: a) Binn - Fäld - Brunnebiel b) Binn - Heiligkreuz
Mezzi di trasporto	Navetta postale (circa 50 posti), Minibus su richiesta (11 posti)
Descrizione dettagliata del progetto	Durante l'estate (da metà giugno a metà ottobre) i due luoghi di destinazione serviti dalla navetta postale (o da mezzi normali), o da un minibus che parte dalla valle più volte al giorno.

Finanziamento	Federazione, cantone, Parco naturale, sponsor Il primo anno (2006), il prezzo dei biglietti ha coperto il 25% dei costi necessari alla realizzazione del progetto, nel 2007 il 42 %.
I criteri qualitativi	
Valutazione	Nel 2006, 7500 persone hanno utilizzato l'autobus alpino del Binntal, il secondo anno 6800. La realizzazione di questo progetto ha contribuito a rendere più attraente la regione, prima visitata essenzialmente dagli escursionisti capaci di camminare su lunghe distanze. Il progetto ha beneficiato di molta pubblicità in tutta la Svizzera (regioni germanofone e francofone), cosa che ha dato alla valle un'immagine dinamica ed innovatrice. La regione è così diventata una destinazione molto più visibile ed attraente. L'inizio della circolazione dell'autobus alpino ha dato un valore aggiunto economico a tutta la regione. La valutazione della fase pilota dei 4 progetti di autobus svizzeri alpini così come diversi questionari agli utilizzatori hanno mostrato che nel 2006 e 2007, oltre 25.000 passeggeri hanno utilizzato l'autobus alpino, e che per le regioni ciò corrisponde ad un plus-valore di circa 2 milioni di franchi. La creazione del Bus Alpino ha permesso una riduzione di circa 8000 l di benzina e di 20,5 t di CO ₂ .
Caratteristiche innovative del progetto	Il progetto è simultaneamente realizzato in diverse regioni e non soltanto in un territorio limitato. Si tratta di un progetto di cooperazione tra diverse regioni la cui pubblicità, il sito Internet e l'offerta sono comuni per tutti i partner implicati. Il logo dell'autobus alpino che è stato creato facilita la promozione dell'iniziativa a livello nazionale e permette ai turisti di riconoscere questa offerta in diverse valli.
Possibilità di trasferimento	Il numero di regioni implicate nel progetto dell'autobus alpino aumenterà quest'anno da quattro ad otto, cosa che permette di concludere che il trasferimento di tale progetto in un altro territorio è possibile. Per rendere la realizzazione dell'autobus alpino ancora più efficace si dovrebbe agire allo stesso tempo per diminuire l'utilizzo del veicolo personale nella valle. L'aumento delle tariffe di stazionamento per le macchine così come la diminuzione dei posti macchina potrebbero collegare il miglioramento del trasporto pubblico alla diminuzione del trasporto privato, cosa che fino ad ora non esiste.

PER SAPERNE DI PIU

Landschaftspark Binntal :

Andreas Weissen info@andreas-weissen.ch

Landschaftspark Binntal, Postfach 20, 3996 Binn, Suisse

Tel : + 41 (0)27 971 50 51 E-mail : landschaftspark-binntal@busalpin.ch

Sito/pagina web :

www.busalpin.ch

www.landschaftspark-binntal.ch

3 - Promozione della mobilità dolce

Nationalpark Hohe Tauern (Austria)



Il Parco Nazionale degli Hohe Tauern (A) ha garantito la promozione di diverse offerte di mobilità dolce presenti sul suo territorio. Nella valle di Kötschach (*Kötschachta*), degli agricoltori locali propongono, sia in estate che in inverno, spostamenti in calesse o in slitta. Dopo un primo tragitto a piedi, i visitatori possono optare per questo tipo di trasporto al ritorno, che giova direttamente all'economia locale. Nella valle di Seidlwinkl (*Seidlwinklta*), il parco ha sviluppato mezzi di comunicazione per il servizio di navetta esistente tra il villaggio ed il fondo valle. Il parco ha inoltre sostenuto la promozione di 36 taxi, pur controllando il loro spostamento e la frequenza del

loro passaggio nel parco. Per ridurre gli effetti negativi del trasporto sull'ambiente, il parco ha anche collaborato con gli attori locali su un progetto di prova di due veicoli a biogas per l'approvvigionamento dei rifugi nella valle di Obersulzbach (*Obersulzbachta*).

3a - Animali da tiro per gli spostamenti nella valle di Kötschach, Bad Gastein

ASPETTI FONDAMENTALI

- Offerta di mobilità dolce, originale ed economica, disponibile per tutto l'anno : spostamento con animali da soma in calesse o in slitta nella valle di Kötschach, in entrambe le direzioni, su iniziativa della popolazione locale e completata in estate da un servizio di navetta ad orari regolari.

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Austria, Salisburgo, Bad Gastein, Valle di Kötschach
Tempi del progetto	Esiste da prima della creazione del parco. Stato: ancora in corso
Gruppo-obiettivo	Principalmente visitatori
Partner	Iniziativa privata
Tipo di operazione	Servizio in funzione tutto l'anno (calesse in estate, slitta in inverno); completato in estate da un servizio

	di navetta ad orari regolari.
Mezzi di trasporto	Spostamento con animali da soma in calesse o in slitta
Descrizione dettagliata	Servizio su richiesta, lunghezza della tratta 6 km, partenza da un'area di sosta. Tre veicoli/attori locali coinvolti
Finanziamento	Soltanto privato
I criteri qualitativi	
Valutazione	Offerta tipica e tradizionale, che coinvolge una parte della clientela turistica. <u>Difficoltà:</u> - i cervi si nutrono nelle mangiatoie per i cavalli - offerta considerata troppo romantica e antiquata da alcuni visitatori
Caratteristiche innovative del progetto	Offerta di mobilità dolce, originale ed economica, disponibile tutto l'anno : spostamento con animali da soma in calesse o in slitta su iniziativa della popolazione locale e completata in estate da un servizio di navetta ad orari regolari .
Prospettive e possibilità di trasferimento	Una volta attivata, questa iniziativa non é molto costosa ed è di conseguenza facilmente riproducibile su strade poco scoscese.

PER SAPERNE DI PIÙ

Contatto:

Agricultori:
Fiaker Gruber, +43 (0) 6434 /2804
Reiterbauer, +43 (0) 6434 /5100
Fiaker Rieser +43 (0) 6434 /3428

Sito/pagina internet :

www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail : npht@tirol.gv.at

3b - Bus in servizio nella valle di Seidlwinkl

ASPETTI FONDAMENTALI

- Aumento della frequenza di un servizio di bus nella valle di Seidlwinkl
- Offerta integrata al forfait multi-attività della *Salzburg Land Card* - carta turistica che permette di beneficiare di diverse attività/servizi ad una tariffa scontata.
- Coinvolgimento di diversi attori locali della valle (uffici del turismo a livello locale e regionale, parco, conducenti, agricoltori)

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Austria, Salisburgo, Rauris, Valle di Seidlwinkl
Tempi del progetto	1991 : Allestimento di un servizio di bus - circolazione irregolare fino al 2005 Dal 2005 : circolazione regolare del bus Stato: progetto ancora in corso
Gruppo-obiettivo	Principalmente turisti. Anche qualche locale
Partner del progetto	Iniziativa privata, in cooperazione con il parco e gli uffici del turismo locali e nazionali, promotori della <i>Salzburg Land Card</i>
Tipo di operazione	Forfait multi-attività nel quadro della <i>Salzburg Land Card</i>
Mezzi di trasporto	Bus
Descrizione	Partenza dal centro di Salisburgo (tratta di 12 km)
Finanziamento	Privato, recentemente sostenuto dal parco
I criteri qualitativi	
Valutazione	Miglioramento del servizio grazie all'aumento della frequenza. Risultati nel 2007 (prezzo normale / beneficiari della carta): adulti 840/690, bambini 370/295
Caratteristiche innovative del progetto	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento della frequenza di un servizio di bus nella valle di Seidlwinkl - Offerta integrata al forfait multi-attività della <i>Salzburg Land Card</i> - carta turistica che permette di beneficiare di diverse attività/servizi ad una tariffa preferenziale - Coinvolgimento di diversi attori locali della valle (uffici del turismo a livello locale e regionale, parco, conducenti, agricoltori)
Prospettive e possibilità di trasferimento	La riuscita del progetto dipende in gran parte da una strategia di marketing efficace.

PER SAPERNE DI PIÙ

Contatto :

Bus Reisen
Hans Plössnig
Wörtherstrasse 44
A-5661 Rauris
Austria
+43-06544-62-08
E-mail : busreisen@rauris.net

Sito/pagina internet :

http://ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm
www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail : npht@tirol.gv.at

4 - Autobus di avventura nelle aree protette transfrontaliere

Nationalpark Berchtesgaden - Naturpark Weißbach (Germania - Austria)



CONTESTO

La regione transfrontaliera del Parco nazionale di Berchtesgaden/D, che permette di raggiungere la valle di Salisburgo Saalach, in Austria, attraverso il colle di Hirschbich, è sempre stata molto frequentata. Nel 1995 è stato attivato un servizio di bus turistico fra le due aree, dalla valle di Salisburgo/A a Hintersee/D. Nonostante lo sviluppo di numerosi progetti per valorizzare le due regioni (sentieri d'avventura, punti informativi, creazione del Parco naturale di Weißbach/2007, etc.), non è mai stata elaborata una strategia di comunicazione comune e

un'armonizzazione delle attività proposte. Questa mancanza ha contribuito, fra le altre cose, ad un abbassamento della frequentazione turistica del bus.

A partire dall'entrata dell'Austria nell'UE, nel 1995, le regioni turistiche da una parte e dall'altra della frontiera costituiscono un unico spazio di svago. I residenti hanno così dato il via ad una serie di iniziative transfrontaliere, e i turisti cercano sempre di più di attraversare la frontiera. Anche se è facile usare l'automobile, è importante sviluppare e sostenere il trasporto pubblico, in modo da superare gli ostacoli organizzativi e tecnici e promuovere l'offerta esistente.

OBIETTIVI ED ASPETTI PRINCIPALI

Il progetto aveva come obiettivo quello di promuovere la regione transfrontaliera e l'offerta di mobilità dolce senza creare nuovi servizi, attraverso la raccolta di informazioni sui servizi presenti nelle due regioni e la loro trasmissione ai residenti e ai visitatori.

Mantenere il servizio di bus turistico era in questo senso particolarmente importante, poiché permette ai visitatori:

- di accedere rapidamente e facilmente alle partenze di diverse escursioni - ogni fermata del bus dispone di un pannello informativo con le mappe del circondario e con dei consigli sugli itinerari e i punti di interesse.
- la scoperta delle ricchezze naturali e culturali delle aree protette vicine per una certa categoria di visitatori (persone che hanno poco tempo a disposizione, famiglie e persone con mobilità ridotta).

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Valle di Klausbach (Parco nazionale di Berchtesgaden/D), valle di Hinter (Parco naturale di Weißbach/A)
Tempi del progetto	Progetto completato (dicembre 2005 – ottobre 2006). Sono comunque previste delle attività supplementari nella cornice del Parco nazionale di Berchtesgaden.
Gruppo-obiettivo	Residenti e visitatori delle due aree protette; particolarmente interessante per le famiglie, per i visitatori che non dispongono di molto tempo e per le persone con mobilità ridotta.
Partner del progetto	Comune di Weißbach, comune di Ramsau, associazione del turismo della valle di Salisburgo Saalach, regione turistica di Berchtesgaden-Königssee, amministrazione di Berchtesgaden, rete del trasporto pubblico di Salisburgo, azienda Postbus AG, servizio di trasporto regionale della Alta Baviera, EuRegio, Parco nazionale di Berchtesgaden, Parco naturale di Weißbach.
Tipo di operazione	Creare una strategia di comunicazione transfrontaliera per promuovere il bus turistico come punto di interesse comune alle due regioni
Mezzi di trasporto	Bus
Descrizione dettagliata	Creazione di un nome e di un logo per il bus transfrontaliero, armonizzazione degli orari delle uscite guidate proposte dal Parco nazionale di Berchtesgaden, preparazione di una brochure per il grande pubblico, organizzazione di conferenze stampa e attività di promozione (es.: festa ufficiale per la chiusura del progetto organizzata su un alpeggio con il personale delle due aree protette), creazione di un sito internet, installazione di pannelli informativi alle fermate del bus. <u>Orari</u> : servizio di bus turistico disponibile dalla primavera all'autunno (periodo variabile a seconda dell'innevamento), giornaliero, diverse volte al giorno.
Finanziamento	Il progetto è stato finanziato dall'EuRegio Salisburgo - Berchtesgaden - Landstein / INTERREG III A. Budget totale del progetto: 15,200 euro.
I criteri qualitativi	
Valutazione	La realizzazione del progetto ha permesso: - la continuità del servizio di trasporto pubblico locale esistente - la creazione di una offerta turistica fondata sulla dimensione transfrontaliera delle due aree protette - lo sviluppo di una strategia di comunicazione comune - la promozione di una mobilità senza barriere.

Caratteristiche innovative del progetto	La perpetuazione di un servizio esistente attraverso lo sviluppo di una strategia di comunicazione comune.
Caratteristiche innovative del processo	La cooperazione fra due regioni turistiche e degli attori che avrebbero potuto rimanere competitivi ha permesso uno scambio di punti di vista, di nuove sinergie e lo sviluppo di una coscienza regionale transfrontaliera.
Prospettive e possibilità di trasferimento	Il Parco nazionale di Berchtesgaden desidera sviluppare la diffusione delle informazioni sulle due aree protette a bordo del bus. I metodi di questo progetto possono essere facilmente trasferiti ad altre regioni, a condizione che gli attori locali si dimostrino pronti a cooperare.

PER SAPERNE DI PIU

Nationalparkverwaltung Berchtesgaden:

*Nationalparkverwaltung Berchtesgaden
Doktorberg 6
83471 Berchtesgaden
Germania
Tel.: (00 49) (0) 86 52 / 96 86-0
E-mail : poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de*

Naturparkzentrum Weissbach

*Unterweißbach 36
5093 Weißbach bei Lofer
Austria
Tel.: +43 (0) 6582 8352 12
Fax: +43 (0) 6582 8352 32
Email: info@naturpark-weissbach.at*

Sito/pagina web :

www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237
www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at

5 - Consenso locale per la limitazione del traffico motorizzato

Krajinski park Logarska dolina (Slovenia)



Tomo Jesenicnik © Krajinski park Logarska dolina

CONTESTO ED OBIETTIVI DEL PROGETTO

Logarska dolina (valle del Logar) è da tempo una destinazione turistica molto popolare in Slovenia. L'aumento del traffico automobilistico degli ultimi vent'anni ha sempre più disturbato i residenti ed i visitatori naturalisti. Nel 1987 è stato creato dal comune di Mozirje un Parco naturale. Tuttavia nessun piano di gestione sostenibile della frequentazione turistica è stato realizzato all'epoca, ed il patrimonio naturale è stato fortemente colpito dall'intensa frequentazione turistica (problemi di circolazione, di parcheggio selvaggio,

organizzazione di picnic nelle zone forestali a rischio e sulle terre coltivate, ecc.).

Questa situazione critica è all'origine della creazione della società Logarska dolina nel 1992, su iniziativa dei proprietari terrieri, per coordinare uno sviluppo sostenibile della valle. Un programma di sviluppo è stato proposto al comune di Mozirje, che ha deciso di affidare la gestione del Parco naturale Logarska dolina alla società dei residenti.

La società Logarska dolina ha introdotto nel 1992 un diritto d'ingresso per i veicoli a motore, come contributo alla preservazione del sito. Lo scopo di questa iniziativa era di cambiare l'atteggiamento dei turisti motorizzati riguardo all'ambiente, informarli sul comportamento da osservare nell'ambito del parco, promuovere i prodotti e servizi nella valle ed ottenere mezzi per la sistemazione del Parco. Nel 2000, l'ingresso nella valle è stato riorganizzato in tre zone di stazionamento, con la possibilità di noleggiare biciclette. Prodotti specifici sono stati realizzati in questa occasione, come la *Strada scientifica ed etnografica di Logarska dolina*.

ASPETTI PRINCIPALI

- Processo progressivo e pianificazione a lungo termine (20 anni)
- Ampio coinvolgimento degli attori a diversi livelli : residenti, visitatori e sostegno (finanziario e contenuti) dei comuni, dello stato e dell'Unione Europea

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteri	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Il comune di Solava, Parco naturale Logarska Dolina, Parco naturale Robanov kot
Tempi del progetto	1992-2013
Gruppo-obiettivo	Gli abitanti dei comuni di Solava e Luce, turisti ed altri visitatori
Partner del progetto	Gli abitanti del comune di Solava, i comuni di Solava e Luce, il Ministero dell'ambiente e del territorio, altri partner in Slovenia ed all'interno dell'Unione Europea



Tipo di operazione	Gestione della frequenza turistica ed in particolare limitazione del traffico motorizzato
Mezzi di trasporto	Introdurre gradatamente diversi modi di trasporto alternativo (autobus, biciclette, calesse, etc.)
Descrizione dettagliata del progetto	- Incoraggiamento alle passeggiate ed agli spostamenti in bicicletta ed in calesse - Sostegno del trasporto locale in autobus (biodiesel) sul territorio di Sol avsko
Finanziamento	Diritto d'ingresso per i veicoli a motore, contribuzione del comune, finanziamento dello stato e dell'Unione Europea
I criteri qualitativi	
Valutazione	Impatto diretto in tutti i settori: la sistemazione delle infrastrutture comunali e turistiche, la conservazione delle risorse naturali, la preservazione dell'eredità e dei paesaggi culturali eccezionali, la creazione di posti di lavoro nei servizi, lo sviluppo di nuovi prodotti e la promozione di un ecoturismo per un pubblico mirato. La continuazione di questo progetto è il solo modo di rinnovare socialmente ed economicamente il villaggio di Sol ava
Caratteristiche innovative del progetto	Progetto pilota in Slovenia come primo tentativo per tranquillizzare il traffico motorizzato e di gestione sostenibile della frequentazione turistica di un'area protetta. E' anche il primo esempio d'introduzione del diritto d'ingresso nell'area protetta per i veicoli a motore
Possibilità di trasferimento	Questo modello di gestione della frequentazione turistica è parzialmente trasferibile nell'area alpina, per i territori che presentano delle condizioni demografiche, geografiche ed economiche simili
Prospettive	L'introduzione del diritto d'ingresso e la sistemazione delle infrastrutture all'ingresso del Parco sono la prima tappa verso una soluzione completa per la gestione della frequentazione turistica nel comune di Sol ava

PER SAPERNE DI PIÙ

Krajinski park Logarska dolina :

Avgust Lenar
logarska@siol.net

Krajinski park Logarska dolina
Logarska dolina 11
3335 Solčava
Slovenia
Tel : +386 (0)3 838 90 03

Sito/pagina web :

www.logarska-dolina.si

6 - “A piedi tra le nuvole”, un biglietto dell’autobus per scoprire il parco

Parco Nazionale Gran Paradiso (Italia)



ASPETTI PRINCIPALI

Dieci anni di discussioni, proposte e ricerche sulla questione del sovraccarico di traffico nel Colle del Nivolet (2600 m) hanno portato ad un accordo sulla chiusura di una parte della strada durante i mesi di luglio ed agosto. Dal 2003, il Parco Nazionale del Gran Paradiso organizza così ogni estate un'azione chiamata “A piedi tra le nuvole” che associa la regolazione del traffico motorizzato individuale ad attività di svago e di educazione di alta qualità: escursioni tematiche con le guide del parco, escursioni a cavallo, corsi di cucina locale e molti eventi culturali. Lasciando l'automobile a casa o nelle aree di parcheggio attrezzate, i visitatori possono percorrere 20 km di strada in navetta e partecipare a tutte le attività della giornata al prezzo di un biglietto di trasporto. Grazie a questa iniziativa, la circolazione dei veicoli a motore nei luoghi più sensibili del Colle del Nivolet è diminuita del 90%.

SITUAZIONE INIZIALE

- Ecosistema sensibile, molto disturbato dall'intensa presenza di veicoli privati motorizzati (fino a 1 veicolo ogni 10 secondi)
- Visitatori non o poco interessati alla scoperta delle ricchezze naturali, con il principale scopo di andare il più in alto possibile con il loro veicolo

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

CRITERI	DETTAGLI
I criteri descrittivi	
Località	La valle Orco e la Valsavarenche, con i comuni di Ceresole Reale e Valsavarenche, che condividono un altopiano d'alta quota, il Nivolet, ricco di torbiere, ambienti umidi e habitat di specie floristiche rare, oltre che della fauna più rappresentativa del Parco. La strada interessata dal progetto raggiunge il Colle del Nivolet (2600 mt) da Ceresole Reale (1600mt) e fu costruita tra il 1953 e il 1963 a servizio degli impianti idroelettrici della zona. E' di proprietà della Provincia di Torino ed è chiusa al traffico da ottobre a giugno per neve. Nel tratto regolamentato sono presenti un ristorante, due rifugi e alcuni alpeggi.
Tempi del progetto	Il progetto è stato definito nel 2002 con la firma di un protocollo d'intesa tra gli enti competenti sul territorio; dal 2003 l'iniziativa di mobilità sostenibile è attuata ogni anno a luglio e agosto. Sempre in corso



Gruppo-obiettivo	Il progetto si rivolge ai visitatori ed ai residenti locali
Partner del progetto	<ul style="list-style-type: none"> - Amministrazioni pubbliche: Provincia di Torino, Ente Parco, comuni di Ceresole Reale e Valsavarenche, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Regione Piemonte - Società di trasporto pubblico: Gruppo Trasporti Torinesi (GTT) - Gruppi locali: ristoratori, gestori dei rifugi, guide del parco, commercianti
Tipo di operazione	<ul style="list-style-type: none"> - organizzazione servizio di navette - campagna informativa specifica - attività di animazione, accompagnamenti con le guide del Parco, offerte enogastronomiche
Mezzi di trasporto	Autobus, treno
Descrizione dettagliata del progetto	La regolamentazione è attuata in tutti i giorni festivi di luglio e agosto; in queste giornate vige il divieto del traffico privato dalle 9.00 alle 18,00 ed è previsto un servizio navetta da 48 posti con frequenza ogni 20'; utilizzo di navette di recente immatricolazione dotate di dispositivi per il contenimento delle emissioni; il tratto a divieto di transito privato è di 6 km, da quota 2000 a 2600 mt, tuttavia circa 20 km di strada sono interessati dal servizio navetta per favorire il parcheggio delle auto private intorno ai 1600 mt di quota, presso l'abitato di Ceresole Reale; il costo della navetta varia tra € 2,00 e 2,50 e il biglietto ha validità giornaliera per tutte le corse previste nell'orario.
Finanziamento	<ul style="list-style-type: none"> - Provincia di Torino per la gestione del servizio navette attraverso GTT; - Ente Parco, attraverso contributo Regione Piemonte pari a circa € 80.000 annui per organizzazione e gestione, impiego di personale sul campo, ufficio stampa, animazione, realizzazione di materiali informativi, contributi agli operatori locali per iniziative culturali ed enogastronomiche
Criteria qualitativi	
Valutazione	<p><u>Qualità dei servizi offerti e durabilità del progetto:</u> ogni anno è effettuato il monitoraggio dei fruitori del servizio navette, attraverso la compilazione di un questionario; tra i dati più significativi: il 96% è favorevole alla prosecuzione della regolamentazione e solo il 2% non ritiene soddisfacente il servizio navette; ogni anno circa il 50% dei visitatori viene per la prima volta nell'area, interessato a questa iniziativa; il 95% è molto interessato alle attività di animazione con le guide del Parco</p> <ul style="list-style-type: none"> - diffusione annua di 50.000 copie di opuscolo informativo - vendita dei biglietti pari, ogni estate, a circa € 13.000 <p><u>Impatto in vari settori :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - la regolamentazione ha comportato la riduzione del 90% delle auto private nell'area più delicata del Nivolet; - ha modificato l'identikit del visitatore a favore di quello più sensibile ai temi dell'ambiente e disposto a pagare per i servizi del parco - riduzione dei rifiuti lasciati dai turisti (spesa a carico del Comune di Ceresole Reale) <p><u>Livello di "gouvernance":</u> partecipazione di tutti gli attori coinvolti nel progetto attraverso riunioni preliminari, consultazioni ed organizzazione eventi</p> <p><u>Successi o difficoltà incontrate:</u> Il processo di accettazione della regolamentazione dell'area ha comportato circa 10 anni di dibattiti e confronti con le comunità locali, preoccupate che la regolamentazione comportasse l'allontanamento dei turisti nei mesi più importanti per l'economia locale; per il successo dell'iniziativa è stato determinante affiancare alla regolamentazione una vasta campagna stampa a livello locale e nazionale e le attività di animazione, dalle visite guidate all'enogastronomia, alle proposte per avvicinarsi alla cultura e alle tradizioni locali;</p>



	<p><u>Positivi effetti indotti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - a partire dal 4° anno di regolamentazione (2006) il Comune di Ceresole Reale ha attivato con GTT un servizio di navetta feriale, a frequenza oraria, su richiesta dei turisti abituali, motivati a lasciare l'auto a casa anche in giornate a transito consentito ; - 2008: il comune di Valsavarenche ha proposto al Parco di avviare, nel territorio comunale, un servizio navetta per gli escursionisti del trekking e i turisti abituali; Il progetto dovrebbe concretizzarsi nel 2009. - l'uso del mezzo pubblico per decongestionare i villaggi del parco sta riscuotendo interesse anche in altri comuni come Cogne e Valprato Soana
Caratteristiche innovative del progetto	<p><u>Servizi:</u> forte incremento del servizio di trasporto pubblico esistente</p> <p><u>Promozione/comunicazione:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - riconoscibilità del progetto attraverso la creazione di un logo e di un "nome" (<i>A piedi tra le nuvole</i>); - presenza sui siti istituzionali e di principale riferimento per i parchi, il turismo in natura e la montagna - circa 150 articoli di stampa ogni anno su quotidiani locali e nazionali, settimanali a grande tiratura e periodici di informazione - valorizzazione di un'area più estesa di quella in cui si svolge la regolamentazione (tutta la Valle Orco)
	<p><u>Integrazione dell'iniziativa con:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - escursioni tematiche con le guide del parco - proposte di trekking a piedi e a cavallo - corsi di lavorazione del legno - corsi di cucina tipica - eventi culturali
Caratteristiche innovative del processo	<p><u>Relazione operatore - cliente :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio dei turisti attraverso la compilazione di un questionario; - monitoraggio dei biglietti navetta venduti; - conteggio delle auto private in sosta sia nei giorni a traffico regolamentato sia in quelli a traffico libero per le necessarie valutazioni sull'estensione del periodo di regolamentazione <p><u>Relazione tra i clienti:</u> esistono degli strumenti specifici per permettere lo scambio di informazioni tra i clienti</p>
Possibilità di trasferimento	<p>L'iniziativa può essere riprodotta in un contesto alpino a condizione che il processo di concertazione con le popolazioni locali sia avviato subito e che un provvedimento impopolare come la chiusura del traffico privato sia compensato da una campagna stampa molto positiva e un'offerta di turismo di qualità con il coinvolgimento degli operatori economici.</p>

PER SAPERNE DI PIÙ

Parco nazionale Gran Paradiso:

Patrizia Vaschetto
patrizia.vaschetto@pngp.it

Parco Nazionale Gran Paradiso
Via Della Rocca 47
10123 Torino, Italia

Tel : +39 (011)-8121305, E-mail : segreteria@pngp.it

Sito/pagina web :

www.pngp.it/nivolet/index.html

7- Rete di trasporto multimodale e pacchetto multi-attività

Parco naturale Adamello Brenta (Italia)



ASPETTI FONDAMENTALI

- approccio globale sulla questione della mobilità dolce
- organizzazione di sistemi di trasporto collettivo e sostenibile in luoghi ad elevata naturalità
- rete di trasporti multimodali, connessi al trasporto su rotaia, con autobus e con bicicletta (realizzazione e promozione di itinerari per Mtb e ciclo).
- regolamentazione della circolazione dei veicoli a motore connessa a delle attività di svago e di educazione
- strategia di comunicazione specifica sul progetto

CONTESTO DEL PROGETTO

- **Situazione iniziale** : Il Parco possiede diverse valli altamente frequentate da traffico automobilistico nella stagione estiva. Queste valli non avevano nessuna regolamentazione agli accessi e spesso si creavano situazioni di intasamento e sovraccarico delle strade a danno della vivibilità della valle ed accusando pesanti livelli di inquinamento per smog da traffico. Non esisteva un sistema di collegamento tra le varie aree del Parco che consentisse di raggiungere le zone più interne del territorio.
- **Obiettivi - motivazioni** : organizzare una ordinata regolamentazione degli accessi alle valli, limitazione del numero di veicoli presenti e gestione di un servizio di trasporto collettivo alternativo al mezzo privato. Inoltre si intende mettere in connessione questi sistemi isolati al fine di creare una rete di trasporto pubblico dentro e attorno all'area protetta.

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Val Genova, Val di Tovel, Vallesinella, Malga Ritort e la connessione di queste valli interne attraverso la viabilità principale della Val Rendena, Val di Sole, Val di Non, Altopiano della Paganella e Valli Giudicarie esterne al Parco.
Tempi del progetto	Inizia in via sperimentale nel 2003 in Val Genova, si allarga nel 2004 alla Val di Tovel e nel 2006 alla Vallesinella. Dal 2006 vengono implementati i servizi di trasporto (pullman e treno) esterni al Parco per mettere in rete tutto il sistema.
Gruppo-obiettivo	Il progetto nasce per essere indirizzato ai visitatori delle valli del Parco (maggior parte turisti, ma anche residenti locali). Poi si allarga e coinvolge, oltre ai turisti estivi, tutta la popolazione locale rappresentando una valida offerta di trasporto pubblico.

Partner del progetto	Per prime sono le Amministrazioni Pubbliche proprietarie delle valli coinvolte che formalmente istituiscono il servizio e lo affidano in gestione al Parco. Collaborazione con la società di trasporti Trentino Trasporti per l'esecuzione del servizio a noleggio che in alcune tratte si inserisce sulle linee di trasporto pubblico provinciale. Le Aziende per il Turismo coinvolte territorialmente e il Servizio Comunicazione e Trasporti della Provincia di Trento.
Tipo di operazione	Organizzazione di navette all'interno delle valli che viaggiano in serie secondo orari cadenzati con collegamenti ai principali centri abitati all'ingresso. Organizzazione di bus navetta dotati di rastrelliera e/o carrello portabici lungo le principali direttrici di viabilità nelle valli esterne al Parco che collegano e mettono in rete le valli raggiunte da servizi specifici. Strutturazione degli orari in coincidenza con la ferrovia Trento-Malè che collega la ferrovia del Brennero con la Val di Non e la Val di Sole. Organizzazione di attività all'interno delle valli agevolate per i fruitori dei servizi di mobilità (Centro Visitatori, Parco Avventura, visite guidate...) Organizzazione, in collaborazione con Aziende per il Turismo, di pacchetti di Vacanza Senz'Auto promossi con trasporto pubblico e collegamenti organizzati dalla città di Trento al Parco. Comunicazione e pubblicazione dei servizi attraverso depliant, manifesti, info presso le Aziende per il Turismo, www.pnab.it e personale addetto e formato presente nelle valli e nei punti info del Parco.
Mezzi di trasporto	Autobus, navette con carrello portabici, treno, trenino gommato e bicicletta
Descrizione	Periodo di svolgimento dei servizi: da giugno a settembre. Le navette hanno frequenza di 20'-30' nei sistemi specifici delle valli interne e 1-2h nel sistema allargato in rete. In ogni valle interna le navette percorrono mediamente 30-40.000 Km a stagione, i servizi esterni percorrono circa 20.000 Km. Le tariffe applicate nelle valli per il trasporto in media di 2,00€ andata e 2-3,00€ al ritorno. Per i sistemi esterni dipendono dalla tratta. Tutti i veicoli sono alimentati a gasolio. Sono stati effettuati test con mezzi ibridi e a metano ma la pendenza dei tratti in salita in quota non permettevano ai mezzi di svolgere il servizio. Sono stati coinvolti anche i consorzi di taxisti privati locali per concordare e pubblicizzare il loro servizio a disposizione dopo il termine del trasporto istituito (ore serali o mattina presto).
Finanziamento	I sistemi di mobilità interni alle valli sono del tutto finanziati dall'Ente Parco, per buona parte con autofinanziamento (incassi ticket parcheggi, attività, sponsor...) per il resto sulla base della programmazione dei finanziamenti provinciali. Il budget per ogni valle è di circa 100.000€ di uscite e 100.000€ di entrate. I sistemi di mobilità esterni in rete hanno un costo di circa 40.000€ al quale partecipano in piccola parte le Aziende per il Turismo tramite consorzi.
I criteri qualitativi	
Valutazione	-Qualità elevata ed estesa sul territorio, il progetto è riproducibile anno per anno. -Impatto sul settore ambientale (risparmio di emissioni), culturale (educazione verso una mobilità collettiva e sostenibile), didattico (usato anche per attività organizzate con scuole e visitatori), sociale (importante azione da parte del parco verso la popolazione locale che sente molto radicato il legame di proprietà alle valli). -Livello governance (incontri e convenzioni tra i partner, indagini, questionari e presenza costante sul territorio verso beneficiari). -Successo per i beneficiari, difficoltà di affermazione tra operatori locali ostinati.

<p>Caratteristiche innovative del progetto</p>	<p><u>Servizi</u>: Realizzazione di 6 autobus con serigrafie integrali con immagini e slogan del Parco; nuove offerte di mobilità dolce limitando il traffico in luoghi ad elevata naturalità; connessione tra trasporto su rotaia e con bus dalla città al Parco; trasporto bici; biglietto multimodale che comprende la partecipazione ad attività, l'ingresso a centri visitatori; offerta di <i>vacanza senz'auto</i> con pacchetti turistici legati alla mobilità.</p> <p><u>Tariffa</u>: corse in salita nelle valli gratuite con ParcoCard; ingressi a centri visitatori e attività compresi nel biglietto; minori di 12 accompagnati e maggiori di 65 viaggiano gratis.</p> <p><u>Promozione e comunicazione</u>: pubblicazione e distribuzione di manifesti e depliant specifici per valle; realizzazione guida cartacea alla mobilità nel Parco; pubblicazione di tabelle orari, descrizioni e indicazioni sul sito www.pnab.it.</p> <p><u>Distribuzione</u>: integrazione con aziende per il turismo e operatori alberghieri per pacchetti di vacanza senz'auto.</p>
<p>Caratteristiche innovative del processo</p>	<p><u>La cooperazione con i tre attori importanti (operatori dei trasporti, agenzie turistiche e il parco) ha permesso di creare una rete di trasporto molto più ampia.</u></p> <p><u>Relazioni Operatore-cliente</u>: raccolta di opinioni sul territorio con personale formato e preposto. Distribuzione di questionari sul luogo; raccolta di osservazioni via mail al sito.</p> <p><u>Relazione tra clienti</u>: attualmente non ci sono piattaforme di scambio. È in discussione un sistema di trasporto/autostop organizzato che coinvolge il personale dell'Ente e fruitori locali.</p>
<p>Possibilità di trasferimento</p>	<p>Modello riproducibile ma da adattare alla morfologia delle valli ed al livello di carico antropico. Ci vuole molta partecipazione da parte delle amministrazioni proprietarie.</p>

PER SAPERNE DI PIU

Parco Naturale Adamello Brenta :

Matteo Viviani
matteo.viviani@pnab.it

Federico Polla
federico.polla@pnab.it

Parco Naturale Adamello Brenta Via
Nazionale, 24
Strembo 38080 (Trento)
Italia
Tel : +39 0465 806666
E-mail : info@pnab.it

Sito/pagina web :

www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html

8 - Una concertazione locale innovativa

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (Austria)

CONTESTO - Situazione iniziale, obiettivi e motivazione

Lo Zillergrund, valle laterale dello Zillertal (comune di Brandberg), servito da una strada a pagamento, fa parte delle più importanti destinazioni turistiche dei visitatori e dei residenti dell'alta valle dello Zillertal (cf.: Lehar G., 1995), per la qualità dei suoi paesaggi, i numerosi stabilimenti turistici ed il lago artificiale dello Zillergründl. È anche uno dei principali accessi al Parco naturale Zillertaler Alpen creato nel 1991, per aumentare lo spazio di riposo e ridurre il traffico stradale individuale alla periferia del parco.



Collegamenti fondamentali dell'idea del Parco naturale, i ristoratori e gli altri attori dello Zillergrund erano inizialmente piuttosto contrari all'idea di un'area protetta, temendo che le misure di riduzione del traffico stradale avrebbero ridotto il loro fatturato.

ASPETTI FONDAMENTALI

Creazione di un *Bonus ambiente* (buoni di consumo per gli utilizzatori degli autobus-navetta) rilasciato a partire da € 2,00 di spese di trasporto. La riduzione del traffico ha permesso l'aumento del fatturato nella valle, malgrado la diminuzione del turismo estivo nella valle dello Zillergrund. È il fondamento di una collaborazione positiva e costruttiva con i ristoratori. L'attuazione del *Bonus ambiente* e la collaborazione che ne deriva con il parco, il comune, i trasporti pubblici dello Zillertal e la centrale elettrica dei Tauern, ha sensibilmente migliorato il clima generale di concorrenza tra gli operatori. La creazione dell'associazione *Zillergrund Aktiv* nel 2001 è basata su una piattaforma comune, che permette la collaborazione costruttiva di tutti gli attori del turismo dello Zillergrund. Questo strumento di marketing su una base economica ha conseguenze dirette sulla diminuzione del traffico nella valle, e agisce efficacemente in favore di una mobilità dolce.



PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Valle dello Zillergrund (comune di Brandberg)
Tempi del progetto	Progetto in corso, senza limite di durata, processo di miglioramento continuo
Gruppo-obiettivo	Tutti i visitatori dello Zillergrund, in primo luogo i turisti, ma anche i residenti
Partner del progetto	Parco Zillertaler Alpen, Comune di Brandberg, Società di Trasporti in comune dello Zillertal, Federazione Austrian Hydro Power, alberghieri dello Zillergrund

<p>Tipo di operazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Servizio di autobus-navetta frequenti e ad orari cadenzati (1 ogni ora) - Creazione dell'associazione <i>Zillergrund Aktiv</i> (membri: tutti gli albergatori dello Zillergrund, Comune di Brandberg, Parco Zillertaler Alpen, AustrianHydro Power, trasporti in comune dello Zillertal) - Misure: i <i>Bonus ambiente Zillergrund</i> - Informazione del grande pubblico (film, depliant, sito Internet). Es: depliant <i>Mobile senza auto</i> dove sono presentati tutti gli orari (autobus, treno) della regione in modo pratico e maneggevole. - Numero di veicoli individuali limitato a 100 - Autobus-navetta attrezzati di porta-bicicletta - Creazione di sentieri tematici - Progetto <i>Vacanze senza auto (Urlaub vom Auto)- Parco naturale Zillertaler Alpen</i>
<p>Mezzi di trasporto</p>	<p>Autobus</p>
<p>Descrizione dettagliata del progetto</p>	<p>Per rispettare i numerosi ristoratori dello Zillergrund, il traffico individuale non è vietato ma regolamentato, nello stesso tempo l'utilizzo degli autobus-navetta è stato reso più attraente. Per questi motivi, è stato deciso di limitare a 100 i veicoli individuali sulla strada a pagamento (via di accesso di interesse pubblico), così come il divieto ai camion durante l'estate. Per ottenere il consenso dei ristoratori, è stato creato il <i>Bonus ambiente</i>, trattandosi di un buono di consumo di un valore pari a 1,50 €. È rilasciato a partire da 2,00 € di spese di trasporti in comune ed è utilizzabile negli alberghi dello Zillergrund. Questo provvedimento ha contribuito a guadagnare la fiducia dei gestori ed ha rappresentato l'inizio di una collaborazione costruttiva.</p> <p><u>1995:</u> giro d'informazione sulla destinazione dello Zillergrund per la promozione del <i>Bonus ambiente</i> presso i membri delle associazioni turistiche così come degli albergatori dello Zillertal.</p> <p><u>1996:</u> estensione della linea dell'autobus lungo 3 km. I veicoli individuali sono obbligati a sostare a livello della locanda del Bärenbad, ai piedi della diga.</p> <p><u>1997:</u> prima Festa familiare senza auto (!) nello Zillergrund con gli autobus-navetta messi a disposizione. Questo evento è diventato un appuntamento annuale molto frequentato.</p> <p><u>1998:</u> linee di autobus supplementari per gli alpinisti (partenza alle 9h00 a Mayrhofen, ritorno alle 16h00 dalla diga).</p> <p><u>1999:</u> partenza degli autobus-navetta alle 7h00 a Mayrhofen, ritorno alle 18h00 alla diga.</p> <p><u>2000:</u> costruzione di un posteggio gratuito a Maurach, prima del pedaggio per accedere allo Zillergrund.</p> <p><u>2001:</u> creazione dell'associazione <i>Zillergrund aktiv</i>.</p> <p><u>2002:</u> apertura del sentiero pedagogico « <i>Flurnamenweg</i> » dello <i>Zillergrund</i> - sentiero tematico destinato ad aumentare l'attrattività dei sentieri di escursione.</p> <p><u>2004:</u> partenza dell'autobus-navetta ogni ora.</p> <p><u>2006:</u> <i>Vacanze senza auto (Urlaub vom Auto) - Parco naturale Zillertaler Alpen</i>: abbandono del veicolo individuale per recarsi nella regione, facilitato dagli spostamenti con i trasporti pubblici sul luogo di vacanza. Pubblicazione di un opuscolo « <i>Mobilità senza auto</i> », pratico e maneggevole, dove sono riassunti tutti gli orari (autobus, treno) della regione. Inoltre stampa di un opuscolo (15.000 esemplari l'anno), contenente informazioni sugli orari, la lista delle locande, il parco ed il sentiero pedagogico « <i>Flurnamenweg</i> ». La pubblicità del progetto è fatta in parallelo dalle associazioni del turismo, la televisione ed i giornali locali, oltre che su Internet.</p>

Finanziamento	Il progetto è promosso dal Servizio ambiente del Land del Tirolo, oltre che dalla Federazione Austrian Hydro Power. I <i>Buoni ambiente</i> sono contabilizzati dal comune di Brandberg, sulla base di un rimborso del 10% dagli albergatori, 40% dalla Federazione Austrian Hydro Power (vecchia centrale elettrica) e da 50% dal Land Tirolo (fatturato 2007: circa 11.500 €).
I criteri qualitativi	
Valutazione	Iniziato da un piccolo gruppo e realizzato da qualche finanziatore, il progetto ha dato luogo ad una cooperazione più ampia. Da allora, tutte le decisioni importanti sono discusse all'interno dell'associazione. Il traffico individuale di massa è limitato e la valle può conservare la funzione di zona di riposo per i suoi visitatori. Inoltre, ciò sostiene la promozione del progetto <i>Vacanze senza auto - Parco naturale Zillertaler Alpen</i> . La frequentazione della Festa annuale <i>Familien-Fest'1 Zillergrund</i> (oltre 1000 visitatori) è un'importante prova di apprezzamento del pubblico nei confronti del progetto. Aumento del numero di <i>Buoni ambiente</i> da 2388 a 7745 nel 2007. Un terzo dei passeggeri utilizza i buoni per il proprio consumo in loco.
Caratteristiche innovative del progetto	Il prodotto <i>Bonus ambiente</i> e la federazione degli operatori turistici locali nell'associazione <i>Zillergrund Aktiv</i> .
Possibilità di trasferimento	Il buono di consumo è una soluzione molto pertinente per tutte le valli disabitate, ma che dispongono di una strada pubblica e di una o più locande. Il parco è in contatto con altri attori dell'area alpina: <ul style="list-style-type: none"> - la rete dei comuni Alleanza nelle Alpi (Presentazione del Bonus ambiente al Congresso internazionale del paesaggio culturale a Brandberg nel 1999, dove qualche comune (Grossraming, Mäder, Tschlin) è stato rappresentato). - la Rete Alpina delle Aree Protette - ALPARC per gli scambi di esperienze, su base informale. - Monitoraggio con grande interesse di esperienze in altre regioni austriache.

PER SAPERNE DI PIÙ

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen :

Sportplatzstraße 307

A-6290 Mayrhofen

Tirol, Austria

(da luglio 2008: A-6295 Ginzling 240,

Tel.: +43 (0)5286 / 5218)

E-mail : naturpark.zillertal@alpenverein.at

Sito/pagina web :

www.naturpark-zillertal.at

9 - Piano per la mobilità sostenibile del parco

Parco naturale Paneveggio - Pale di San Martino (Italia)

CONTESTO DEL PROGETTO

Fino all'anno 2003 non esisteva alcun piano operativo mirato alla soluzione di tutta una serie di problematiche legate alla mobilità all'interno dell'area protetta. Grazie ad uno studio approfondito condotto da un consulente esterno (Istituto Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, di Bolzano) sono state elaborate delle strategie volte all'individuazione di alcuni strumenti d'azione che hanno riguardato essenzialmente:

- l'introduzione di offerta alternativa per la mobilità.
- la regolamentazione della circolazione e della sosta
- l'informazione e la comunicazione

ASPETTI PRINCIPALI

L'obiettivo primario che ci si è posti è stato quello di ridurre al massimo il traffico privato, con contestuale potenziamento del trasporto pubblico, a vantaggio di una maggiore vivibilità e salvaguardia del delicato ecosistema del Parco Naturale.

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
Criteria descrittivi	
Località	Tutta l'area facente parte del Parco Naturale Paneveggio Pale di San Martino (Trentino - Italia)
Tempi del progetto	Il Piano per la mobilità sostenibile del Parco naturale "Paneveggio - Pale di San Martino" predisposto dall'Istituto Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, di Bolzano, su specifico incarico dell'Ente Parco medesimo, è stato approvato nel maggio del 2003. Il Progetto è stato reso operativo a partire dall'estate 2003, implementato nel 2007 (attraverso il Progetto "Stream" - Sustainable Tourism and Recreation as an opportunity to promote Alternative Mobility) ed attualmente può quindi definirsi "in corso d'opera"
Gruppo-obiettivo	Il Progetto si rivolge sia ai residenti che agli ospiti che soggiornano all'interno del territorio del Parco e nei territori limitrofi.
Partner del progetto	Partner principali risultano essere: la Società Trentino Trasporti che fornisce gran parte dei bus navetta utilizzati sul territorio, Alcune Amministrazioni pubbliche (Comune di Tonadico), Associazioni (Aziende promozione Turistica) ed Operatori privati (albergatori) che partecipano finanziariamente all'effettuazione di alcuni servizi.
Tipo di operazione	La mobilità alternativa all'uso di veicoli privati proposta si basa essenzialmente sull'attivazione di una rete di trasporto basata su due pilastri: Bus navetta (privati e pubblici) e servizio di trasporto pubblico ordinario (per lo più attivato dalla società Trentino Trasporti). Consapevoli che una strategia di promozione della mobilità sostenibile basata sulla gestione della domanda, ossia su un cambiamento di comportamenti, si basa in grande misura sulla comunicazione e sull'informazione si è cercato di predisporre tutta una serie di strumenti informativi rivolti all'utenza: - un'ampia sezione -circa dieci pagine - viene riservata alla Mobilità

	<p>all'interno dell'area protetta all'interno della brochure che annualmente viene predisposta per promuovere le attività del Parco ("Il Parco in tasca")</p> <ul style="list-style-type: none"> - nei mesi estivi vengono poi prenotati appositi spazi radiofonici presso un'emittente locale per sensibilizzare il pubblico e spingerlo ad usare mezzi alternativi al proprio autoveicolo; - spazi ad hoc dedicati all'interno del Sito web del Parco e sulla rivista periodica dell'Ente "Parco News" per l'estate 2008, ideazione di un nuovo strumento informativo, una <i>pocket card</i> che conterrà non solo orari e modalità di fruizione del servizio di bus navetta ma anche un elenco di tutti gli altri mezzi disponibili sul territorio che consentono di evitare l'utilizzo di mezzi privati e quindi: orari e tariffe degli impianti di risalita, servizi di Taxi e pulmini, ecc. <p>Al momento non sono previsti pacchetti che offrono ai turisti il viaggio, l'alloggio e soluzioni di mobilità dolce.</p>
Mezzi di trasporto	<p>Il Progetto viene sostanzialmente attuato attraverso l'utilizzo prevalente di bus navetta messi a disposizione (per lo più gratuitamente) ad ospiti e residenti nel corso della stagione estiva. Generalmente i bus navetta offrono la possibilità di trasportare biciclette al seguito.</p>
Descrizione dettagliata del progetto	<p>Tutte le iniziative vengono proposte nel corso della stagione estiva (da luglio alla prima decade di settembre) Vengono utilizzate delle navette con una capienza variabile fra 20 e 30 posti a sedere (in talune occasioni, ad es. In occasione di eventi particolari, vengono impiegati mezzi con 50 posti a sedere). Gran parte dei servizi di bus navetta sono gratuiti. A pagamento solo quello che collega Primiero a Paneveggio in relazione all'elevata distanza (circa 35 km.) e quelli offerti da Operatori privati (ad es. Tratta Passo Rolle - Baita Segantini e San Martino di Castrozza - Malga Crel). La frequenza delle navette varia: da circa un'ora (navetta Primiero - Val Canali ed altre) ad un'ora e mezza (navetta Paneveggio - Val Venegia). Alcune navette vengono attivate solo una volta a settimana in occasione di attività particolari (ad es. ogni mercoledì viene attivata una navetta in occasione del Tour del Sentiero Etnografico del Vanoi). Per quanto possibile si è cercato di creare una sinergia fra le varie navette ed il servizio di trasporto pubblico facendo molta attenzione nel creare coincidenze nelle tabelle orarie fra i diversi servizi.</p>
Finanziamento	<p>Annualmente il budget impegnato per la realizzazione del Progetto ammonta a circa € 68.000,00. Esso viene finanziato in gran parte dal Parco (€ 54.000,00) ma anche dall'Amministrazione pubblica (Comune di Tonadico € 3.000,00) Associazioni turistiche (APT Fiemme € 4.500,00, APT San Martino di Castrozza € 3.000,00) ed Operatori privati (albergatori Bellamonte € 3.500,00)</p>
I criteri qualitativi	
Valutazione	<p>In merito all'impatto sulle risorse naturali e sull'ambiente il Progetto senza dubbio contribuisce alla loro tutela riducendo l'impatto del traffico motorizzato sul territorio del Parco Naturale ed offrendo ai turisti ed agli escursionisti diverse alternative per l'accesso al Parco con servizi di trasporto pubblico. Tali impatti non sono peraltro quantificati.</p> <p>Per quanto riguarda le difficoltà incontrate, esse sono riconducibili soprattutto a delle resistenze nella fase iniziale dell'attuazione del progetto da parte di Amministratori ed Operatori soprattutto in relazione all'introduzione, in alcune aree del parco (Val Venegia e Val Canali) di una regolamentazione delle aree di sosta con introduzione di parcheggi a pagamento. L'introduzione di un ticket è stata vista erroneamente da ospiti e residenti come l'ennesima "gabellina" a carico degli stessi. Il nostro sforzo è stato quello di far comprendere che le risorse incamerate sarebbero state interamente destinate a coprire una parte degli alti costi derivanti dall'attivazione dei vari bus navetta e che il tutto era finalizzato a disincentivare l'utilizzo dei mezzi privati in aree molto delicate del parco. A livello di "gouvernance" non tutti gli attori coinvolti nel progetto hanno dimostrato uguale sensibilità ed entusiasmo nell'affrontare la grande scommessa che ci si trovava ad affrontare. Ad es. non si è riusciti a potenziare come sarebbe stato</p>

	opportuno fare il trasporto pubblico laddove (coincidenze, orari, frequenza) lo studio sulla mobilità precedentemente citato evidenziava evidenti lacune. Una maggior convinzione nella strada intrapresa sarebbe auspicabile da parte di alcuni dei <i>beneficiari</i> (ad es. conduttori di strutture ricettive) che spesso non riescono a comunicare in maniera ottimale agli ospiti le possibilità offerte dalla mobilità alternativa all'uso dei veicoli privati.
Caratteristiche innovative del progetto	I contenuti innovativi del progetto sono da ricercare nella proposta integrata di azioni orientate sia sulla domanda che sulla offerta di mobilità, in un'area particolarmente sensibile sotto il profilo ambientale quale un parco naturale, che proprio in ragione della sua specificità deve saper costruire scenari di fruizione turistica non impattanti e ispirati a criteri di sostenibilità.
Caratteristiche innovative del processo	Non esistono strumenti specifici per permettere lo scambio di informazioni tra i clienti, mentre i bisogni e le aspettative degli stessi sono state monitorate e rilevate in almeno un paio di occasioni nel periodo 2002-2007 attraverso la somministrazione a cura del personale dell'Ente di questionari predisposti dall'Azienda consulente. Ciò ha consentito di studiare le esigenze e le aspettative della clientela e conseguentemente di meglio calibrare gli interventi e le iniziative.
Possibilità di trasferimento	L'elaborazione di piani integrati che agiscano sia sull'offerta che sulla domanda di mobilità è un approccio ormai consolidato, che può essere trasferito, a nostro avviso, in altre aree turistiche dell'arco alpino.

PER SAPERNE DI PIÙ

Parco naturale Paneveggio – Pale di San Martino : **Sito/pagina web :**

Roberto Vinante

Roberto.vinante@parcopan.org

www.parcopan.org

Parco Naturale Paneveggio – Pale di San Martino

Villa Welsperg - Casa del Parco

Via Castelpietra, 2

38054 TONADICO (TN)

Italia

Tel : +39 (0)439 64854

E-mail : info@parcopan.org

10 - La “Route des crêtes” senza auto

Parc naturel régional du Verdon
(Francia)

CONTESTO ED OBIETTIVO DEL PROGETTO



La “Route des crêtes” (strada delle creste) nelle Gole del Verdon, è un itinerario turistico che unisce diversi paesi situati nel perimetro del parco. È molto colpita dalla circolazione dei veicoli a motore e delle soste anarchiche. I belvedere ed i punti di interesse non sono valorizzati per mancanza di informazioni e di comunicazione. Delle giornate senza auto sono state attuate tre volte (quattro giorni in tutto) sulla Strada delle creste, nelle gole del Verdon, per provare un’organizzazione di accoglienza diversa sul sito e di raccogliere la reazione dei visitatori.

ASPETTI FONDAMENTALI

- Chiusura temporanea di una strada turistica
- Servizio di autobus-navetta scoperta
- Noleggi di biciclette e motorini elettrici

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Zona delle gole del Verdon Anello stradale panoramico della Strada delle creste (23 km) Comune di La Palud sur Verdon
Tempi del progetto	Miglioramento dell'accoglienza sulla Strada delle creste, nel contesto dell'Opération Grand Site delle gole del Verdon: organizzazione delle giornate test senza auto (nel 2003, 2004, 2006: 4 giornate in tutto) per alimentare la riflessione sul progetto della valorizzazione
Gruppo-obiettivo	Visitatori
Partner del progetto	Comune, Parco, professionisti del turismo, taxi, operatori privati (noleggio di biciclette)
Tipo di operazione	Ricerca di nuove condizioni d'approccio e di scoperta di un circuito stradale, privilegiando alcune pratiche dolci
Mezzi di trasporto	Autobus-navetta, bicicletta, a piedi
Descrizione dettagliata del progetto	Chiusura temporanea di una strada turistica per adibirvi un servizio di autobus-navetta scoperti. Guide e possibilità di scendere su richiesta (15 fermate possibili). <u>Capacità degli autobus-navetta</u> : 50 posti. <u>Tariffa</u> : gratuito nel 2003; 1 € nel 2004; 3 € nel 2006 -tariffa che corrisponde al prezzo reale.

	<p>Rotazione: 30 navette al giorno (ogni 15-30 minuti). Possibilità di noleggiare biciclette presso operatori privati già presenti nel villaggio e messa a disposizione di alcune biciclette e motorini elettrici da parte del Parco</p>
Finanziamento	<p>Costo di una giornata: circa 4000 € Contributi: comune, dipartimento, regione, Parco</p>

I criteri qualitativi	
Valutazione	<p>Secondo i risultati dell'indagine, il 94 % dei visitatori pensano che il sito merita di essere chiuso alla circolazione dei veicoli individuali motorizzati d'estate. Il 62 % dei visitatori prenderebbe la navetta anche se avesse la possibilità di tenere la propria auto, contro l'83 % che la utilizzerebbero se fosse l'unico mezzo di trasporto.</p> <p>Il progetto è stato valutato durante una riunione pubblica e da interviste individuali (10% degli abitanti - più di 30 interviste). Riscontro molto positivo dei visitatori interessati da un servizio del genere.</p> <p>Preoccupazione dei professionisti locali di vedere un calo di frequentazione se la circolazione dei veicoli privati fosse vietata.</p> <p><u>Difficoltà:</u> Forti costrizioni logistiche (prendere in carico questa frequentazione, gestire la rapidità della rotazione) e finanziarie (materiale, personale, ed animatori) che non permettono di pensare ad uno sviluppo stagionale</p>
Caratteristiche innovative del progetto	<p>Concertazione (associati e partner locali come il Comune, il gruppo di lavoro dei residenti, dei volontari, la società di taxi, degli operatori turistici, dei sindacati, ecc.) circa l'organizzazione ed il bilancio dell'ultima giornata test</p>
Prospettive e possibilità di trasferimento	<p>Esperienza interessante trasferibile sul principio e sulle modalità di organizzazione. Riflessione sui veicoli «puliti» (autobus a metano/elettrici)</p>

PER SAPERNE DI PIÙ

Parc naturel régional du Verdon :

Pierre Cartier
pcartier@parcduverdon.fr

Parc naturel régional du Verdon
Maison du Parc
Domaine de Valx
04360 Moustiers-Sainte-Marie
Tel + 33 (0)4 92 74 68 00
E-mail : info@parcduverdon.fr

Sito/pagina web :

www.parcduverdon.fr

11 - Navette gratuite tra le quattro valli del parco e servizio «sherpa»

Parc naturel régional du Queyras (Francia)

CONTESTO ED OBIETTIVI DEL PROGETTO

- Rompere l'isolamento delle stazioni villaggi del massiccio del Queyras
- Permettere ai visitatori che soggiornano sul territorio di spostarsi facilmente e gratuitamente per sciare o passeggiare nei diversi siti del massiccio del Queyras

ASPETTI PRINCIPALI

- Servizi di autobus-navetta gratuiti tutto l'anno
- Servizio di trasporti dei bagagli per i visitatori

PRESENTAZIONE DETTAGLIATA

Criteria	Informazioni
I criteri descrittivi	
Località	Le quattro valli del Parco naturale regionale del Queyras: <ul style="list-style-type: none"> - La valle del Guil (i comuni di Ristolas, Abriès, Aiguilles e Château Ville Vieille); - La valle degli Aigues con Saint Véran, Molines in Queyras e Château Ville Vielle; - La valle dell'Izoard comprendendo il comune di Arvieux; - La valle del Cristillan con Ceillac.
Tempi del progetto	Da 10 anni servizio di trasporto delle borse da viaggio. Da 2 anni, le valli sono collegate tra di loro da alcuni autobus-navetta. Soltanto il comune di Ceillac è ancora isolato perché la valle è decentrata.
Gruppo-obiettivo	Visitatori Operatori commerciali e turistici nei paesi dove si va a sciare Residenti permanenti e proprietari di abitazioni secondarie (non pagano).
Partner del progetto	I comuni della Comunità l'Escarton du Queyras, altri comuni, l'ufficio di promozione del turismo a Queyras.
Tipo di operazione	Servizio di autobus-navetta (in genere 20 posti) per collegare le valli. Servizio «sherpa» a pagamento, per il trasporto delle borse da viaggio dei visitatori, da un alloggio o da un albergo ad un altro, mentre gli escursionisti camminano sui sentieri e gli itinerari di Grande Randonnée (G.R.) del Parco naturale regionale. Prezzo: 8,80 € per un bagaglio di 10kg. 52 € per un raid di 6 giorni.
Mezzi di trasporto	Autobus-navetta

Descrizione	<p>Il servizio di autobus-navetta così come il servizio «sherpa» funzionano sia in inverno che in estate, ma sono maggiormente utilizzati durante la stagione invernale.</p> <p><u>Frequenza:</u> autobus-navetta ogni ora nella valle degli Aigues; autobus-navetta meno frequenti nelle altre valli (2 il mattino e 2 il pomeriggio). La carta ospite, fornita dall'albergatore a tutti i visitatori che soggiornano sul sito del Queyras, permette di accedere gratuitamente agli autobus-navetta.</p> <p>Il servizio «sherpa» è stato lanciato dall'ufficio di promozione del turismo nel Queyras. È assicurato dagli autisti delle valli.</p>
Finanziamento	<p>I visitatori mediante la tassa di soggiorno (80%), i comuni della Comunità l'Escarton du Queyras, gli abitanti del Queyras tramite le tasse. Il contributo pagato dai comuni è calcolato secondo il numero degli abitanti permanenti (20%) e secondo la tassa di soggiorno (80%).</p>
I criteri qualitativi	
Valutazione	<p>Le navette sono molto utilizzate in inverno, ma la critica ricorrente deriva dagli orari e dalla rotazione degli autobus: è difficile cambiare valle e spostarsi facilmente sui diversi siti.</p> <p>Le navette non sono ancora veicoli non inquinanti.</p> <p>Il servizio «sherpa» funziona perfettamente. Questo progetto ha permesso di aumentare il numero di escursionisti che vengono per passeggiare più giorni (4 - 6 giorni in media). Delle nuove fermate sono state organizzate dal 2005 (Rifugio di Fonds de Cervières, di Maljasset e di Basse Rua nella valle dell'Ubaye e l'ostello di Chianale nella valle di Varaita).</p>
Caratteristiche innovative del progetto	<p>Il servizio «sherpa», perchè permette di collegare gli alloggi e facilita lo spostamento degli escursionisti.</p>
Prospettive e possibilità di trasferimento	<p>Progetto di finanziamento (regionale) dei veicoli propri.</p> <p>Sviluppo di una rete di trasporti che collegano le valli di altitudine tra loro (coincidenza degli orari, rotazioni più frequenti per rispondere alla domanda della clientela turistica, ecc.).</p> <p>Lancio di un reale servizio di utilizzo della vettura in comune via Internet, con cartelli segnaletici per avvertire i veicoli che si spostano nel massiccio.</p> <p>Il servizio «sherpa» potrebbe essere trasferibile soltanto sui massicci con una rete stradale piuttosto importante.</p>

PER SAPERNE DI PIÙ

Parc naturel régional du Queyras :

Luc Herry
luc.herry@orange.fr

Parc naturel régional du Queyras
La ville
05350 Arvieux, Francia
Tel : + 33 (0) 4 92 46 88 20
E-mail : pnrq@pnr-queyras.fr

Sito/pagina web :
www.queyras.com/parc-nature/bus

I comuni della Comunità l'Escarton du Queyras :

M. Jean Claude Catala
jc.catala@cgo5.fr

Communauté de Communes de l'Escarton du
Queyras
Maison du Queyras
05470 AIGUILLES, Francia
Tel: +33 (0)4 92 46 78 00

Censimento di esperienze di mobilità sostenibile nell'arco alpino

Initiatives carried out by protected areas or directly involving protected areas

N°	Location	Alpine protected areas involved	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website	Contact
1	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Travelling bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.grosseswalsertal.at	info@grosseswalsertal.at
2	Austria	Biosphärenpark Wienerwald	Travelling bus in the Helene valley (Helenenal Wanderbus)	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.wienerwald-weiderind.at	office@biosphaerenpark-wienerwald.org
3	Austria	Hochgebirgs - Naturpark Zillertaler Alpen	Environmental Bonus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturpark-zillertal.at	naturpark.zillertal@alpenverein.at
4	Austria	Nationalpark Gesäuse	Xeismobil	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Train, a-dial-bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.xeismobil.at/site	info@nationalpark.co.at
5	Austria	Nationalpark Gesäuse	"Natur & Kultur - Pur"	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors	Public and Private	in progress	www.erlebniszug.at/natur.php	info@nationalpark.co.at
6	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Bus line connecting Zell am See and Großglockner Franz-Josefs-Höhe	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.grossglockner.at www.postbus.at	
7	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Valley taxis	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.busferien.at www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de	
8	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Biogas taxi; Pinzgauer ATV	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.postalm-energie.at/taxi.htm	
9	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Road closure at Kötschachtal - accessible with a horse-drawn carriage all year round; in summer additionally by bus	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at	
10	Austria	Nationalpark Hohe Tauern, Nationalpark Nockberge, Naturpark Sölktaier	Valley bus (Tälerbus)	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm www.innerhofer-busreisen.at/HTML/Smagdexpress.html	
11	Austria	Naturpark Dobratsch	NatureParkBus	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturparkdobratsch.info	robert.heuberger@villach.at
12	France	Parc national de la Vanoise	Navette d'Entre Deux Eaux	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.vanoise.com ; www.altibus.com ; www.transavoie.com ; www.refuges-vanoise.com	jean-luc.gosselin@vanoise.com
13	France	Parc national des Ecrins	Centralising information on the available means of transport and introduction of shuttles in Villard d'Arène	Access to the natural sites	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors	Public	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
14	France	Parc national des Ecrins	Thématique shuttles	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
15	France	Parc national des Ecrins	Managing parking in Chapelle en Valgaudemar	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Pedestrian	Visitors	Public	concluded	www.valgaudemar.com ; www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
16	France	Parc national des Ecrins	Stroll with the horse-drawn carriage in Molines en Champsaur	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
17	France	Parc naturel régional du Luberon	"Véloroute" - Cycling route of Luberon	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle, pedestrian	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.veloisirluberon.com www.parcduluberon.com	
18	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges / Parc naturel régional de Chartreuse	Agenda 21 between the NRP Massif des Bauges and Chartreuse and the town of Chambéry	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network, Car sharing	Bus, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.mairie-chambery.fr/dd/ACTIONS/DDactionsagenda21.htm http://www.parcdesbauges.com	p.vinit@parcdesbauges.com
19	France	Parc naturel régional du Queyras	Free inter-village transport in shuttles and "sherpa" service	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, Special initia	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293	luc.herry@orange.fr
20	France	Parc naturel régional du Verdon	Route des Crêtes without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors	Public and private	concluded	www.parcduverdon.fr	pcartier@parcduverdon.fr

21	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Line "Lake and Mountain" connecting Aix-les-Bains and Le Revard	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DT1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html http://www.parcdesbauges.com	b.tiberghien@parcdesbauges.com
22	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Hiker and holiday experience bus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237 ; www.nationalpark-berchtesgaden.de	poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de
23	Germany / Switzerland	Nationalpark Berchtesgaden (D), Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen (D), Parc Nazional Svizzer (CH)	Destination Nature / Fahrtziel Natur	Access to the natural sites	Public transport	Train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.fahrtziel-natur.de	lozza@nationalpark.ch ; m.kuenzl@nationalpark-berchtesgaden.de
24	Italy	Naturpark Schlern Rosengarten / Parco Naturale dello Sciliar Catinaccio	The walking experience	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, aerial cableway, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.tiers.it	parchi.naturali.bolzano@provincia.bz.it
25	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Sustainable Mobility Plan	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
26	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	On Foot and on Bicycle is Much Better - the valley of Genova	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
27	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Traffic management in the valley of Tovel	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
28	Italy	Parco Naturale Paneveggio-Pale di San Martino	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parcopan.org	Roberto.vinante@parcopan.org
29	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Reaching the site of the release of the bearded vulture with public transport	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.stelviopark.it	segreteria@stelviopark.it
30	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Road Closure over the pass Cima Coppi	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.stelviobike.com	segreteria@stelviopark.it
31	Italy	Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.dolomitipark.it	info@dolomitipark.it
32	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Walking among clouds "A piedi fra le nuvole"	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, train	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html	patrizia.vaschetto@pngp.it
33	Slovenia	Krajski park Logarska Dolina	Traffic management	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Bus, bicycle, pedestrian, horse-drawn carriage	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	www.logarska-dolina.si	logarska@siol.net
34	Slovenia	Triglavski narodni park	Soft Mobility Plan in the valley of Vrata	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	Concluded	www.tnp.si	obcina@kranjska-gora.si ; triglavski-narodni-park@tnp.gov.si
35	Switzerland	Parc Nazional Svizzer	Holidays without car / Relaxed travelling in the Swiss mountains	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Specific mobility product	Bus, train, bicycle, electric bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Citizens	in progress	www.nationalpark.ch	samuel.bernhard_ANTI_SPAM_@greenmail.ch
36	Switzerland	Landschaftspark Binntal (candidate), Regionaler Naturpark Gantrisch (candidate)	Bus Alpin	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.busalpin.ch	info@andreas-weissen.ch
37	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Several-day-bus-ticket	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
38	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
39	Switzerland	UNESCO Weltnaturerbe Jungfrau - Aletsch - Bietschhorn	Car-free plateau of Riederalp	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Horse-drawn carriage, taxi, sledge	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.riederalp.ch	info@welterbe.ch

Initiatives indirectly benefiting protected areas

N°	Location	Alpine protected areas	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website
40	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Closure of the road leading to Alpe di Laguz	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors	Public and Citizens	in progress	
41	France	Parc national de la Vanoise	Brides les Bains gondola lift	Access to the natural sites	Public transport	Gondola lift	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.brides-les-bains.com
42	France	Parc national de la Vanoise	Managing parking in Val-Thorens	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.valthoparc.fr
43	France	Parc national de la Vanoise	The "Arc-en-ciel" funicular between Bourg-Saint-Maurice and Arc Pierre Blanche	Mobility within the protected areas	Public transport	Funicular	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.lesarcs.com
44	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttles in Val d'Isère	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private	in progress	
45	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttle connecting Les Chapieux and Ville des Glaciers	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	
46	France	Parc national des Ecrins	Shuttle taxi connecting Vallouise and Entre les Aigues	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
47	France	Parc national des Ecrins	Season shuttle connecting Vallouise and Chambran	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
48	France	Parc national des Ecrins	Obligatory shuttle to reach the Fournel silver mines	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	
49	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Reaching Le Semnoz with a mountain bike on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DI1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html www.parcdesbauges.com
50	France	Parc naturel régional du Queyras	"Navettes blanches" - White shuttles from Marseille airport and TGV train station in Aix-en-Provence	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
51	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttles from Montdauphin Guillestre train station	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
52	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttle connecting Saint Véran and La Chapelle de Clausis	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
53	France	Parc naturel régional du Queyras	Trekking with horses or mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?chapitre=243
54	France	Parc naturel régional du Vercors	TrièVoies	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train, car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.trievoies.c.la
55	France	Parc naturel régional du Vercors	Transdrôme	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ladrome.fr/fr/les-services/transports-et-amenagement-du-territoire/transports-se-deplacer-dans-la-drome/transport-a-la-demande/index.html
56	France	Parc naturel régional du Vercors	Trekking and transport with mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.vercors-gtv.com/mode_emploi.php
57	France	Parc naturel régional du Vercors	Alternative travel in Corrençon	Mobility within the protected areas	Car sharing	Electric car	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.correncon.com

58	France	Parc naturel régional du Vercors	Soft Mobility in Villard de Lans	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Car sharing	Electric car, bus, pedestrian, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ot-villard-de-lans.fr www-deplacement_doux-547-FTE-FR-gen.html villardelans.com/documents/mobilitedouce_villard.pdf
59	France	Several protected areas in the Rhône-Alpes Region	Altibus	Access to the natural sites	Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.altibus.com
60	France	Special protection area of Mont Blanc	Rack railways in the Mont Blanc Massif	Mobility within the protected areas	Public transport	Rack railway train	Visitors	Private	in progress	www.compagniedumontblanc.fr/pages/reservation_benne_ete.html
61	France	Special protection area of Mont Blanc	The Mont-Blanc Express	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.tmrta.ch/english/mtBlanc.html
62	France / Italy / Switzerland	Special protection area of Mont Blanc	Pass Mont Blanc	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, train, cable car	Visitors	Public and Private	in progress	www.montblancpass.com/mbp/informazioni_o.asp?pk=53
63	France	Grand site Sainte Victoire	La Victorine	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	http://www.la-victorine.fr/
64	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Rover ticket for the region of Berchtesgaden	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	alpine-pearls.com/alpine_pearls/live/ap_navi/powerslave.id.44.nodeid.44_language.en.html
65	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Toll road - Rossfeld	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
66	Germany	Naturschutzgebiet Karwendel und Karwendelvorgebirge	Mountaineering bus to Achensee	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	
67	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Managing parking at Königssee	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
68	Germany	Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen	Oberstdorf without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	
69	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Restoration of Merano/Malles - Venosta Railway	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public	concluded	
70	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	EventCard: Val Venosta on bicycle and on train	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Train, bicycle	Visitors and inhabitants	Public and Private	In progress	www.vinschgauerbahn.it/it/trenoebici.asp
71	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Shuttle connecting Ivrea and the pass of Nivolet	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html
72	Italy	Several protected areas - Province of Belluno	Put your bicycle on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Private	in progress	www.dolomitibus.it/dolomitibus/jsp/index.jsp
73	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Alps Mobility Card in Alta Valtellina	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.alta-valtellina.it/_eng/editoriale/scheda_editoriale.cfm?IDEditoriale=1995&MENU_HTML=1&SOTTO_MENU_HTML=0

74	Slovenia	Triglavski narodni park	Closure of the road leading to the valley of Krnica	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
75	Slovenia	Triglavski narodni park	Toll road - Mangartsko sedlo	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
76	Slovenia	Triglavski narodni park	Managing parking at the pass of Vrsic	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
77	Switzerland	Landschaftspark Binntal	Binntal taxi	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors and inhabitants	Private	in progress	www.binn.ch/info/binntal taxi.pdf
78	Switzerland	Regionaler Naturpark Gantrisch (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.gantrisch.ch/cms/aktuelles-agenda/news-detail/article/57/wanderbus-20.html
79	Switzerland	Several protected areas	Snow'n rail	Access to the natural sites	Public transport	Bus, train	Visitors	Private	in progress	www.snowrail.ch/index_fr.html
80	Switzerland	Several protected areas	Rock'n rail	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.oev-touren.ch
81	Switzerland	Several protected areas	AlpenOnline	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Public, Private and Citizens	in progress	www.sac-cas.ch/index.php?id=416
82	Switzerland	Several protected areas	AlpenTaxi	Mobility within the protected areas	Information / Network	Taxi, bus	Visitors and inhabitants	Citizens	in progress	www.alpentaxi.ch

Coordinamento: Chloe MANFREDI

Raccolta di esperienze : Petra ŠAJN

Redazione : Jean-Luc GOSSELIN/Parc national de la Vanoise (F), Anton HEUFELDER/Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A), Michaela KÜNZ/Nationalpark Berchtesgaden (D), Avgust LENAR/Krajinski park Logarska Dolina (SI), Gabriel SEITLINGER/Nationalpark Hohe Tauern (A), Patrizia VASCHETTO/Parco Nazionale Gran Paradiso, Matteo VIVIANI/Parco Naturale Adamello Brenta (IT), Andreas WEISSEN/Landschaftspark Binntal (CH), Chloé MANFREDI, Petra ŠAJN.

Traduzione : Giacomo CUVA, Alessandro MICHELUCCI, Chloé MANFREDI

Versione finale : novembre 2008

Questo documento esiste in italiano, in francese ed in tedesco (soltanto in versione digitale).

Task Force Aree Protette
Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi
256, rue de la République F-73000 CHAMBERY
Tel. +33 . (0)4 79 26 55 00 Fax. +33 . (0)4 79 26 55 01

info@alparc.org www.alparc.org



DIACT



RhôneAlpes Région



ALPARC - la Rete delle Aree Protette Alpine
è coordinata dalla Task Force Aree Protette del
Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi