



Treni,
navette
e calessi
sostituiscono
l'automobile

Le aree protette alpine, promotrici degli spostamenti dolci



TRASPORTI E AMBIENTE NELLE ALPI – UNA SFIDA PER TUTTI GLI STAKEHOLDER

Per conservare l'unicità dei paesaggi naturali e l'attrattività delle regioni alpine è indispensabile individuare soprattutto soluzioni per un trasporto rispettoso dell'ambiente e sviluppare offerte turistiche di mobilità sostenibile. Ambedue contribuiscono congiuntamente a salvaguardare nel tempo l'alta qualità dell'ambiente e perciò anche la qualità turistica e della vita.

TRASPORTI E AMBIENTE NELLE ALPI – MOBILITÀ VISSUTA CON CONSEGUENZE PREOCCUPANTI

La grande mobilità con cui viviamo è spesso associata ad aspetti positivi, quali l'accesso alla formazione e al lavoro anche da parte delle regioni periferiche. Aldilà di questi però si individuano numerosi impatti ambientali negativi:

- effetti globali quali i cambiamenti climatici
- effetti a livello continentale quali le piogge acide
- la contaminazione dell'aria con le relative conseguenze sulla salute
- l'impatto diretto dell'edilizia e delle infrastrutture sugli ecosistemi e sui paesaggi naturali
- l'inquinamento acustico

Tutti questi effetti interessano la popolazione residente e i turisti. Ma dove l'incidenza dei trasporti sulla qualità turistica di una regione è eccessiva, il venire meno dei turisti ha inevitabilmente un impatto a livello economico.

Nel 2006 gli arrivi internazionali in Europa hanno superato i 460,8 milioni. Questo significa che la quota di mercato dell'Europa rispetto al turismo mondiale è del 54,4 %. Per il 2020 la UNWTO prevede il raggiungimento di 717 milioni di arrivi internazionali¹. Attualmente lo spazio alpino conta circa 5 milioni di posti letto e circa 450 milioni di pernottamenti all'anno². Il 75 % dei viaggi in Europa avviene su strada (automobili e autobus). Uno studio voluto dalla Commissione Europea e riguardante tutta l'Europa³ rende noto che il 50-75 % dell'impatto ambientale del turismo è dovuto ai viaggi.

LE SFIDE: TURISMO SOSTENIBILE, CAMBIAMENTO DEI COMPORTAMENTI DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE

Le persone moderne desiderano flessibilità ed indipendenza al lavoro e nel tempo libero, ma soprattutto vogliono avere il diritto di decidere in piena autonomia. Tutti gli appelli a cambiare e i moniti che esigono un comportamento più compatibile con l'ambiente sono condannati al fallimento a priori. Ne consegue che la predisposizione di offerte di trasporti pubblici deve non solo adottare il criterio della redditività, ma deve anche essere considerata un compito pubblico. L'offerta turistica, d'altro canto, deve presentare una qualità elevata, integrando una mobilità sostenibile. Il marketing deve mettere in primo piano gli elementi positivi da vivere nel viaggio stesso (riposo, allentamento dei ritmi ordinari, l'esperienza di vivere a contatto con la natura, ecc.).

Perché l'offerta nel campo dei trasporti raggiunga la qualità richiesta, molti fattori devono essere presi in considerazione e i vari stakeholder devono adottare misure diverse:

¹ Area di stazionamento al Colle del Nivolet (2600 m) prima della chiusura della strada nel 2002 (I).



Luciane Rémès © Parco Nazionale Gran Paradiso



- Il **settore dei trasporti** deve predisporre un'offerta di qualità e vicina ai clienti con soluzioni di mobilità rispettosa dell'ambiente, puntando in particolare sulla ferrovia e sugli autobus. Devono inoltre essere organizzati segmenti di percorso senza soluzione di continuità, accompagnati da una logistica dei viaggi e dei bagagli ottimizzata. L'offerta di mobilità deve tenere conto della situazione nel luogo di partenza.
- Il **settore tecnologico** deve sviluppare tecnologie di motorizzazione nuove, a basse emissioni e localmente ad emissioni zero. Le soluzioni di facile consultazione a livello di informazione e comunicazione - quali ad esempio sistemi di informazione sugli orari porta a porta, comprendenti tutti i mezzi pubblici di trasporto, ma anche i taxi collettivi a chiamata e di facile consultazione attraverso internet - agevolano l'informazione sull'offerta nel campo dei mezzi di trasporto pubblici prima dell'inizio del viaggio. Anche durante lo stesso viaggio, i sistemi di comunicazione innovativi contribuiscono ad un migliore orientamento al cliente: ad esempio la garanzia della coincidenza fra ferrovia e autobus in caso di ritardo oppure informazioni sulla rotta tramite SMS per i clienti registrati.
- Le **Regioni** devono garantire la mobilità rispettosa dell'ambiente all'interno delle regioni (trasporti pubblici, mezzi di trasporto flessibili quali taxi collettivi a chiamata, noleggio di mezzi di trasporto con motorizzazioni alternative, sentieri, piste ciclabili, carrozze trainate da cavalli, ecc), connessa con i collegamenti a largo raggio che permettono l'arrivo e la partenza dell'ospite.
- Il **settore del turismo e le amministrazioni delle aree protette** devono creare nuove offerte turistiche attraenti che puntino ad una mobilità rispettosa dell'ambiente e a sviluppare un marketing idoneo.

Un altro aspetto è quello della sensibilizzazione dei clienti stessi: in questo campo rientrano i centri visitatori nelle aree protette, le istituzioni di formazione, ma anche le regioni di provenienza dei turisti. Questi possono documentare gli effetti dei viaggi a forte impatto ambientale e presentare alternative a riguardo.

Il principio basilare è la cooperazione. Per tutte le misure evidenziate l'approccio integrato è indispensabile sia a livello verticale che orizzontale. I vari settori devono cooperare fra di loro; i livelli superiori (livello europeo e dello Stato nazionale) devono cooperare strettamente con le Regioni e con i Comuni, le aree di provenienza con quelle di destinazione. Ciò vale sia a livello di attuazione pratica delle misure che per la creazione delle condizioni politiche.

L'INNOVAZIONE CONVIENE!

Il Comune di Werfenweng (A), attento alla mobilità sostenibile, dispone ormai di un USP a livello europeo⁴, che si traduce anche a livello economico in creazione di valore e pernottamenti. La mobilità sostenibile - una necessità sia a livello della politica ambientale che del clima - può essere "costosa" o a "buon prezzo": per una destinazione seguire il modello Werfenweng a livello di mobilità significa disporre di una capacità finanziaria che supera abbondantemente il normale budget di un Comune. I progetti modello del genere richiedono l'intervento di enti nazionali ed europei. Ma anche misure di entità minore possono contribuire alla protezione del clima: il Comune di Langenegg (A), 900 abitanti, ha finanziato con la cassa comunale un'automobile usata in car-sharing e alcuni abbonamenti annuali per la rete di autobus. Ad un prezzo simbolico l'abbonamento per la rete può essere "noleggiato" per un giorno. Nel frattempo i mezzi pubblici sono usati anche da coloro che non avevano mai visto prima un autobus dall'interno.

La mobilità sostenibile che basa le sue offerte su un comportamento riguardoso della popolazione locale e un autentico vissuto dei turisti, richiede investimenti in innovazione, cooperazione, formazione e training. Per avere successo, i trasporti a basso impatto sul clima richiedono persone con cuore, cervello e razionalità.

¹ Ritrovo di motociclisti nel Maiental (valle di Maien/Cantone di Uri) vicino al Colle di Susten (Sustenpass), raggiungibile anche con i trasporti pubblici (CH).

² Noleggio di veicoli elettrici per i visitatori e i residenti nel comune di Werfenweng (www.werfenweng.org), membro della rete Alpine Pearls (A).

³ Spostamento multimodale (treno/bicicletta) in famiglia, nell'ambito del programma austriaco "Klima:aktiv mobil", (www.freizeitmobil.klimaaktiv.at) - per la gestione sostenibile della mobilità legata al turismo e al tempo libero. I parchi naturali e alcuni parchi nazionali sono associati a questa iniziativa (A).

¹ UNWTO; Tourism Highlights 2007 Ed.

² A causa delle statistiche differenti e della probabile mancata dichiarazione di tutti i pernottamenti non è possibile fornire un valore preciso.

³ Feasibility and preparatory study regarding a Multi-stakeholder European Targeted Action for Sustainable Tourism & Transport - abbreviazione "MuSTT".

⁴ Unique Selling Proposition (USP) è una caratteristica distintiva che - in questo caso - distingue una destinazione dalle altre.



LE AREE PROTETTE ALPINE, PROMOTRICI DEGLI SPOSTAMENTI DOLCI

Le Alpi sono il luogo di vita di una popolazione di oltre 12,3 milioni di persone, la cui crescita è superiore all'evoluzione della popolazione europea¹. Esse sono anche conosciute per essere un'importante destinazione turistica in Europa. I siti naturali sensibili alpini sono direttamente interessati dagli effetti negativi della suddetta forte frequentazione. Questa situazione critica è all'origine di diverse importanti iniziative nell'ambito delle aree protette.

PRESERVARE GLI ECOSISTEMI E GUADAGNARE IN QUALITÀ DI VITA

Pur non essendo un problema specifico delle aree protette, le modalità di trasporto nelle Alpi riguardano direttamente questi territori. Circa 30.000 specie animali e 13.000 specie vegetali vivono nelle Alpi². Queste riserve di ecosistemi eccezionali e fragili sono molto vulnerabili alla pressione antropica e ai danni che ne derivano (frammentazione degli habitat, perturbazione [della fauna], contaminazione dei suoli e delle acque, inquinamento atmosferico, ecc.). Con più di 100 milioni di visitatori ogni anno, di cui l'80%³ sceglie un veicolo individuale motorizzato per il proprio spostamento nelle Alpi, le aree protette hanno anch'esse la loro parte di responsabilità in questo turismo alpino di massa.

Data la loro missione di conservazione della biodiversità e le attese nei loro riguardi, le aree protette hanno un ruolo importante nello sviluppo di un turismo sostenibile e nel garantire una alta qualità della vita sul loro territorio. Mantenere l'attrattiva delle regioni alpine pur garantendo la preservazione degli habitat e la protezione delle specie è la sfida impegnativa alla quale sono incessantemente confrontate.

Vicine ad agglomerazioni o a valli popolate e territori abitati per una parte di esse, le aree protette hanno spesso la vocazione, secondo il loro statuto, di sostenere uno sviluppo locale rispettoso dell'ambiente ed una qualità di vita per la popolazione locale. Se l'alto valore naturale dei siti è la prima motivazione dei visitatori, oltre un certo limite, i flussi di veicoli penalizzano il fascino di queste regioni. Questi luoghi sono minacciati non soltanto dalla relazione museale e consumistica verso i siti naturali, ma anche dagli scarsi vantaggi economici e dai costi ambientali legati a queste pratiche dei visitatori e dei residenti.

TRENI, NAVETTE E CALESSI SOSTITUISCONO L'AUTOMOBILE

Tale situazione critica è all'origine di diverse importanti iniziative nell'ambito delle aree protette. Portatrici dei principi dello sviluppo sostenibile che presiedono spesso alla loro creazione, hanno acquisito un'esperienza ricca e differenziata nel settore della gestione della frequentazione turistica e dello sviluppo locale. Vettori di concetti esistenti, le aree protette hanno anche saputo sperimentare nuovi approcci. Innanzitutto, per limitare il traffico hanno organizzato ed attrezzato i territori più minacciati. Regolamentazione specifica riguardante la circolazione, chiusura di strade di accesso alle valli centrali dei parchi, sviluppo di zone di posteggio per evitare i parcheggi selvaggi, sono spesso una prima tappa verso la regolazione e la limitazione dell'accesso alle aree protette con veicolo motorizzato individuale (*Esempi 1 e 5*).



Secondo i loro mezzi ed il dinamismo degli altri operatori locali, le aree protette hanno anche sperimentato diverse possibilità per offrire alternative all'automobile. Hanno ad esempio trasmesso l'informazione o addirittura assicurato la promozione di offerte di trasporti privati esistenti, hanno sostenuto la creazione di nuove linee per accedere ai siti isolati, inaccessibili senza automobile, ed inoltre sono riuscite ad aumentare la frequenza dei trasporti pubblici su tragitti di servizio di comuni all'entrata o nelle valli dei parchi (*Esempi da 2 a 4*).

Rivolgendosi ai turisti così come ai residenti, i parchi provano anche a sviluppare attività che tengano conto, per quanto possibile, della realtà economica e sociale del loro territorio, pur rispettando i loro valori e le loro missioni. Una concertazione progressiva e riuscita con gli operatori locali ha permesso in alcuni casi di sviluppare offerte turistiche che garantiscono un maggior rispetto dell'ambiente, senza però che quest'ultimo sia percepito dai visitatori o dalla popolazione locale come una costrizione. Lo sviluppo di pacchetti multi-attività dà un valore aggiunto all'offerta di mobilità sostenibile. Questo permette così di mettere a frutto i costi indotti dal progetto e di offrire vantaggi ai visitatori che privilegiano i trasporti dolci (*Esempi da 6 a 8*).

COOPERAZIONE NECESSARIA

I tentativi di limitazione del traffico motorizzato per l'accesso e la circolazione nelle valli richiedono d'altra parte di stabilire un dialogo permanente con i residenti e gli attori economici locali. Il consenso non è però così immediato. Benché le aree protette abbiano spesso mezzi limitati per gestire i flussi di visitatori, esse hanno saputo e possono ancora federare ed associare gli operatori locali e nazionali alle loro iniziative. Questa procedura di cooperazione può essere sviluppata a tutti i livelli. L'informazione, l'educazione o la sensibilizzazione delle istanze decisionali, dei partner locali e del grande pubblico sono inizialmente molto importanti. L'associazione delle aree protette a programmi di ricerca o progetti pilota, ad esempio in materia di energia, potrebbe anche permettere di trovare sinergie con queste priorità, troppo spesso presentite come urbane. Infine è fondamentale una collaborazione tra le aree protette e gli operatori di trasporti per sviluppare l'accesso ai siti con tipi di trasporti meno inquinanti (treno, trasporti collettivi o, altrimenti, organizzazione di car-sharing). Essa può permettere così congiuntamente di valorizzare ed integrare a livello regionale le offerte di mobilità dolce sviluppate dai parchi.

¹ Il bus alpino nella regione di Moosalp, una delle quattro zone pilota iniziatrici del progetto sviluppato nel 2006 per colmare le lacune della rete dei trasporti pubblici nelle zone di montagna (CH).

² Escursione inquadrata da un professionista dalla stazione di Lus-la-Croix-Haute, per iniziativa di Mountain Wilderness per incitare i visitatori a scoprire la montagna con i trasporti pubblici (F).

³ Scalatori in direzione del Ticino nella stazione di Zurigo, che scelgono il treno per evitare gli incolonnamenti nel tunnel stradale del San Gottardo (CH).

⁴ Mascotte del Parco Naturale Adamello Brenta per incoraggiare i visitatori ad abbandonare le loro automobili ed optare per i trasporti dolci (I).

¹ Noi Alpi! Uomini e donne costruiscono il futuro. 3° Rapporto sullo stato delle Alpi, CIPRA International, 2007.

² Le Alpi: Un patrimonio naturale unico. Uno scenario per la conservazione della biodiversità, WWF, 2004.

³ Trasporti e mobilità nelle Alpi. Relazione sullo Stato delle Alpi, Edizione Segnali alpini della Convenzione delle Alpi, 2007.



Tra le possibilità per incoraggiare e sostenere l'offerta di mobilità dolce nelle aree protette vi sono quelle di evitare che solo gli ultimi chilometri non impediscano di raggiungere la destinazione con mezzi dolci, di rendere le aree protette accessibili con il treno o di sviluppare l'intermodalità negli spostamenti. Il semplice mantenimento delle offerte dei trasporti esistenti permette già di evitare l'isolamento dei siti. Nell'ambito del progetto "NaturParkBus" sono state così realizzate navette stagionali che collegano la stazione di Villach ai comuni del Parco Naturale Regionale di Dobratsch (Austria). La promozione delle offerte di mobilità dolce nell'ambito delle aree protette presso i politici e gli operatori turistici (uffici dipartimentali e regionali del turismo, editori di guide, ecc.) può anche garantire che l'informazione sia trasmessa verso l'esterno. Nei casi in cui esistono le possibilità di accedere ai siti senza utilizzare l'automobile, la diffusione di opuscoli sulle aree protette e le possibilità di spostamenti, presso gli operatori dei trasporti pubblici locali e nazionali, può d'altra parte incoraggiare la pratica di un turismo verde dolce. Si può citare come esempio il progetto "Fahrziel Natur" della Deutsche Bahn e di quattro importanti associazioni ambientaliste della Germania⁴, che forniscono informazioni sulle possibilità di escursione nelle aree protette e sull'accesso tramite i trasporti pubblici.

LA DIMENSIONE SOCIALE ED AMBIENTALE DELLE AREE PROTETTE ALPINE

Queste pratiche mostrano l'interesse ed i contributi molto positivi delle aree protette in materia di gestione della frequentazione turistica e di promozione di una mobilità sostenibile. L'ancoraggio regionale è spesso una garanzia di successo per questi progetti di mobilità dolce. Queste iniziative locali trovano tuttavia anche il loro corrispettivo negli altri Stati alpini, come dimostrato dalle pratiche delle diverse aree protette. La cooperazione a livello internazionale può così permettere di arricchirsi dell'esperienza acquisita e di trovare nuovi elementi di risposta a questo problema comune dei trasporti nelle Alpi.

Tra le possibilità che potrebbero permettere alle aree protette di mantenere l'interesse per il loro territorio puntando su un turismo di qualità e portatore di significato, vi sono quelle di sviluppare un turismo di prossimità e di proporre soggiorni che includono il rimborso spese degli spostamenti (navette, automobili proprie in affitto, trasporti gratuiti, biciclette assistite, ecc.). La promozione di questo tipo di pratiche, etichettate dai valori del parco e dagli operatori sensibilizzati ai principi dello sviluppo sostenibile, partecipa alla preservazione di territori di montagna vivi ed innovativi. Sostenendo una mobilità dolce per i turisti ed i residenti, le aree protette possono contribuire anche alla limitazione ed alla regolazione del consumo energetico e dunque alle emissioni di gas ad effetto serra. Questa dimensione sociale ed etica delle aree protette, forse a volte percepita come un ruolo usurpato, è un contributo importante alla loro missione di conservazione della biodiversità.

1 "Spegni il motore, ascolta la montagna"
- Traffico individuale motorizzato al Colle del Nivolet vietato durante la stagione estiva. Scegliendo di fare l'ascensione in bicicletta, i ciclisti dimostrano il loro sostegno ed approfittano di questa iniziativa (I).

2 Centro d'informazione del Parco Naturale Adamello Brenta ad una fermata della navetta del parco, dove è possibile informarsi sulle escursioni e noleggiare delle biciclette (I).

⁴Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD), WWF.



Foto: M. S. Micon © Parco Nazionale Gran Paradiso



© Parco Naturale Adamello Brenta

ALCUNI ESEMPI

DI MOBILITÀ DOLCE NELLE AREE PROTETTE ALPINE

Schede dettagliate sui progetti descritti qui sotto, così come altre iniziative di mobilità dolce realizzate nelle aree protette alpine, sono disponibili sul sito della rete ALPARC: www.alparc.org



1. LIMITAZIONE DELL'ACCESSO AD UNA STRADA DI SERVIZIO IN MONTAGNA NEL PARCO NAZIONALE DELLA VANOISE (FRANCIA)



Nel Parco Nazionale della Vanoise, una navetta estiva tra il villaggio di Termignon ed il vallone di Entre Deux Eaux permette di raggiungere il punto di partenza di diverse escursioni pedestri verso alcuni rifugi e dà ai turisti l'opportunità di accedere nel cuore del parco con un mezzo di trasporto dolce. Una parte del percorso è chiusa a qualsiasi altra forma di circolazione motorizzata (eccetto autorizzazione specifica per gli abitanti e/o i professionisti: agricoltori, custodi di rifugio, ecc.). Questa offerta, che riguarda anche i residenti, si basa su una realizzazione già datata che risale all'inizio degli anni 1970, che si tratta adesso di consolidare con una maggiore implicazione degli attori locali (comuni, dipartimento, parco) e la diffusione dell'informazione (Maison de la Vanoise, sito Internet del parco) nell'ambito della redazione della Carta del parco.

Per saperne di più: www.vanoise.com



2. BUS ALPINO, NUOVE LINEE DI TRASPORTI PUBBLICI PER ACCEDERE AI PUNTI DI PARTENZA DI ESCURSIONI NEI SITI PROTETTI DEL BINNTAL E GANTRISCH, CANDIDATI ALLO STATUTO DI PARCO NATURALE REGIONALE (SVIZZERA)

Realizzato simultaneamente in molte regioni, il progetto del bus alpino è un esempio di cooperazione su scala nazionale. La rarità o l'inesistenza di possibilità di accesso a questi siti protetti con i trasporti pubblici, nonostante la forte attrazione turistica, ha indotto quattro regioni svizzere a provare nel 2006 e 2007 nuove linee di autobus così come offerte complementari ai trasporti pubblici esistenti. Questo progetto pilota è stato realizzato nella regione di Binn (Binntal) in stretta collaborazione con il sito protetto del Binntal. I buoni risultati hanno incoraggiato quattro nuove regioni ad entrare nel 2008 nella comunione d'interessi del bus alpino. L'etichetta creata per il progetto così come la pubblicità, il sito Internet e l'offerta sviluppata per tutti i partner implicati facilitano la promozione dell'iniziativa a livello nazionale e permettono ai turisti di riconoscerla in varie valli.

Per saperne di più: www.busalpin.ch
www.landschaftspark-binntal.ch





3. PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ DOLCE NEL PARCO NAZIONALE DEGLI 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 (Kötschachtal), 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 (Seidlwinkltal), 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 (Obersulzbachtal).

Per saperne di più: www.hohetauern.at



4. AUTOBUS DI AVVENTURA NELLE AREE PROTETTE TRANSFRONTALIERE DEL PARCO NAZIONALE DI BERCHTESGADEN (GERMANIA) E DEL PARCO NATURALE REGIONALE DI WEISSBACH (AUSTRIA)



Una linea di autobus transfrontaliera tra il Parco Nazionale di Berchtesgaden ed il Parco Naturale Regionale di Weißbach ha potuto essere mantenuta grazie ad una campagna armonizzata d'informazione e di comunicazione su questo servizio. Per promuovere la mobilità sostenibile e la regione transfrontaliera, è stata creata una linea di autobus etichettata riconoscibile ai due lati della frontiera. Per rafforzare l'etichetta, sono stati pubblicati opuscoli sull'autobus di avventura. Tutte le fermate dell'autobus sono state attrezzate con pannelli che forniscono informazioni sulle possibilità di escursioni e forniscono consigli per scoprire la regione. In parallelo, gli orari dell'autobus sono stati armonizzati con le partenze di escursioni guidate nelle aree protette. La fine della campagna di promozione è stata l'occasione di una celebrazione festiva su un alpeggio dove la nuova etichetta dell'autobus di avventura è stata presentata ai residenti, ai visitatori ed alla stampa.

Per saperne di più: www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at



5. CONSENSO LOCALE PER LA LIMITAZIONE DEL TRAFFICO MOTORIZZATO NEL PARCO NATURALE LOGARSKA DOLINA (SLOVENIA)



La gestione del Parco Naturale Logarska dolina è stata affidata nel 1992 ad una società di residenti che ha come obiettivo di gestire in modo sostenibile la frequentazione turistica della valle. Dato l'aumento del traffico automobilistico diventato sempre più fastidioso per la popolazione locale e dannoso per l'ambiente, la società alla quale il comune ha affidato la gestione del parco ha introdotto un diritto di entrata per i veicoli motorizzati come contributo alla preservazione del sito. Nel 2000, l'ingresso alla valle è stato riorganizzato in tre zone di parcheggio. Diversi tipi di trasporto dolce sono gradualmente introdotti affinché questo processo progressivo possa condurre ad un cambiamento di atteggiamento dei visitatori motorizzati.

Per saperne di più: www.logarska-dolina.si



6. RETE DI TRASPORTO MULTIMODALE E PACCHETTO MULTI-ATTIVITÀ NEL PARCO NATURALE ADAMELLO BRENTA (ITALIA)



Grazie ad un approccio globale alla questione della mobilità dolce, il Parco Naturale Adamello Brenta ha saputo sviluppare diversi progetti reciprocamente complementari. Da un lato, la limitazione del traffico è garantita da una regolamentazione coerente per accedere alle valli del parco, un contingentamento del numero di veicoli privati, la gestione di un servizio di trasporto collettivo e il coordinamento dei trasporti esistenti in seno ed alla periferia del parco. Dall'altro lato, alcuni autobus-navetta all'interno del parco sono collegati con la ferrovia e la rete di autobus e navette delle città vicine. L'acquisto del "Parcocard" dà diritto al parcheggio gratuito, a tragitti in navetta (salita) ed all'entrata nei centri di visitatori ed al Parco di Avventura (visite guidate comprese). Dal 2008, un pacchetto multi-attività "Vacanza Senz'auto" permette anche di approfittare delle attività proposte dal parco durante una settimana, muovendosi esclusivamente in autobus-navette dalla stazione di arrivo.

Per saperne di più: www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html

7. UN BIGLIETTO D'AUTOBUS PER SCOPRIRE LE COSTELLAZIONI CON LE GUIDE DEL PARCO NAZIONALE GRAN PARADISO (ITALIA)



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%.

Per saperne di più: www.pngp.it/nivolet.index.html

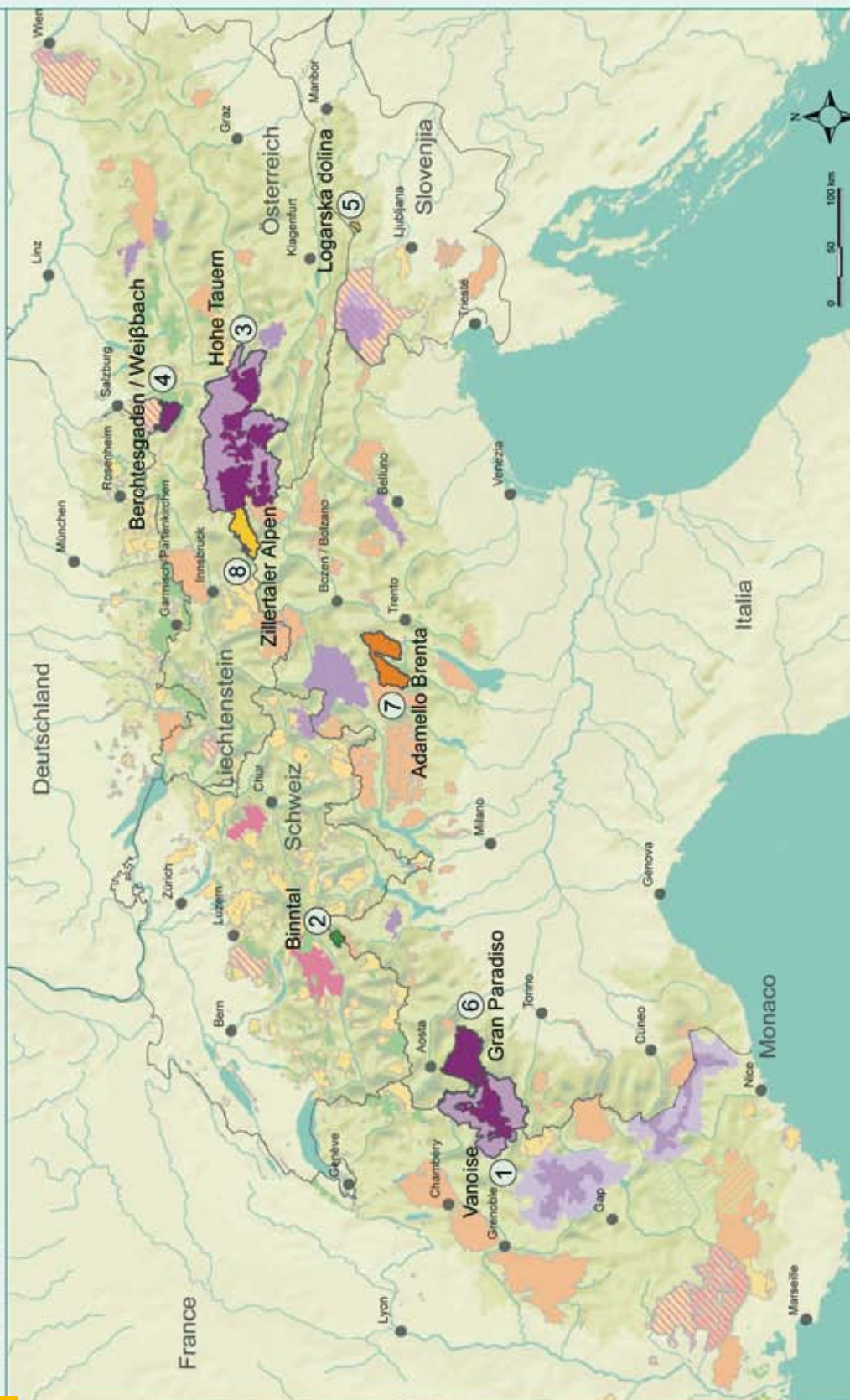
8. UNA CONCERTAZIONE LOCALE INNOVATIVA NEL PARCO NATURALE ZILLERTALER ALPEN (AUSTRIA)



Il progetto di diminuzione del traffico nella valle di Zillergrund è basato su una collaborazione positiva e costruttiva tra il Parco Naturale Zillertaler Alpen, il comune, la società dei trasporti ed i ristoratori locali. Per rispettare la vita economica della valle, il traffico individuale non è stato vietato, ma regolamentato. In parallelo, l'utilizzo degli autobus-navetta è stato reso più attraente dall'instaurazione dello Umweltbonus Zillergrund, un buono consumo per gli utenti degli autobus-navetta, valido presso i ristoratori della valle. Questa concertazione forte a livello locale ha permesso la creazione nel 2001 dell'associazione Zillergrund Aktiv. Con la proposta del pacchetto "Urlaub vom auto" (vacanze dell'automobile), i visitatori sono inoltre incoraggiati ad abbandonare il loro veicolo individuale per recarsi nella regione e muoversi nel loro luogo di vacanze con il trasporto in comune, grazie alle numerose alternative a disposizione.



Per saperne di più: www.naturpark-zillertal.at



①
Exemple correspondant
Esempio corrispondente
Entsprechendes Beispiel
Posamezni primer

Parc national
Parco Nazionale
Nationalpark
Narodni park

Parc naturel régional
Parco Regionale o Naturale
Regionaler Naturpark
Regijski park

Zone périphérique
Zona periferica
Außenzone
Robno območje

Réserve naturelle
Riserva naturale
Naturschutzgebiet
Naravni rezervat

> 100 ha

Patrimoine mondial naturel de l'UNESCO
UNESCO Patrimonio naturale mondiale
UNESCO Weltnaturerbe
UNESCO svetovna naravna dediščina

Réserve de biosphère
Riserva della Biosfera
Biosphärenreservat
Biosferni rezervat

Réserve naturelle géologique
Riserva naturale geologica
Geologisches Naturschutzgebiet
Geološki naravni rezervat

> 100 ha

Protection particulière
Protezione particolare
Sonderschutzform
Posebna zaščita

> 100 ha

Zone d'application de la Convention alpine
Limite di applicazione della
Convenzione delle Alpi
Anwendungsgebiet der Alpenkonvention
Območje izvajanja konvencije

Réseau hydrographique
Rete idrologica
Gewässernetz
Vodotoki

Limite d'Etat
Confine di Stato
Staatsgrenze
Državna meja

Ville
Città
Stadt
Mesto

This map is not exhaustive.
Questo disegno non è esaustivo.
Alpin konvencija
http://www.alparc.org

This map is compiled from different official sources.
Alpin konvencija
http://www.alparc.org

Alpine Convention - Alpenkonvention

alparc

09/2008

PER APPROFONDIRE

Rete ALPARC

ALPARC è la Rete delle Aree Protette Alpine che riunisce dal 1995 i parchi nazionali, i parchi naturali e regionali, le riserve naturali, le riserve di biosfera e ben altre forme di protezione attraverso tutto l'Arco alpino. Il tema dei trasporti e della mobilità dolce è affrontato nell'ambito di questa rete nel quadro del gruppo di lavoro "Turismo sostenibile" che permette agli amministratori di scambiare il loro know-how e le loro esperienze.

www.alparc.org (f, d, i, si, e)

Convenzione delle Alpi

Trattato internazionale a favore della protezione e dello sviluppo sostenibile della regione alpina che mira a preservare ed a proteggere il massiccio (nelle sue dimensioni ambientali, economiche e sociali) applicando i principi di prevenzione e di cooperazione tra i suoi membri. Nove protocolli tematici ricoprono diversi settori, tra cui quello dei trasporti. Sul tema esiste anche un gruppo di lavoro specifico.

www.alpconv.org (f, d, i, si)

CIPRA - Futuro nelle Alpi

La Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi (CIPRA) ha creato una banca dati che comprende pubblicazioni, progetti e collegamenti sul tema della mobilità nell'ambito del progetto Futuro nelle Alpi, che aveva lo scopo di scambiare conoscenze e diffondere nozioni pratiche.

www.cipra.org (f, d, i, si, e)

Amici della Natura

Organizzazione Non Governativa per la promozione di uno sviluppo sostenibile.

www.nfi.at (f, d, e)

RESPECT – The Institute for Integrative Tourism and Development

Istituto per la promozione di un turismo sostenibile e di uno sviluppo locale integrato.

www.respect.at (d, e)

Mountain Wilderness

Organizzazione Non Governativa pioniera nella promozione della mobilità dolce.

www.mountainwilderness.org (f, d, i, si, e)

Alpen Initiative

Organizzazione Non Governativa per il trasporto di merci dalla strada alla ferrovia.

www.alpeninitiative.ch (f, d, i, e)

Alps Mobility II - Alpine Pearls

Rete di offerte eco-turistiche in 22 località alpine.

www.alpine-pearls.com, www.alpsmobility.net (f, d, i, si, e)

Alpine Awareness

Progetto europeo per la promozione degli spostamenti dolci per recarsi nelle località turistiche delle Alpi.

www.alpineawareness.net (f, d, i, e)

Mobil Alp

Progetto europeo per lo sviluppo di offerte e di servizi di mobilità innovativi per gli utenti dei trasporti in comune a livello locale e regionale.

www.mobilalp.com (f, d, i, e)

Environmentally sustainable transport and tourism in sensitive areas

Progetto europeo per lo sviluppo di trasporti dolci nei siti naturali sensibili e le regioni transfrontaliere.

www.sensiblegebiete.at (d, e, si, h)

Initiative Transport Europe

Rete di associazioni attive che si oppongono al traffico di transito nell'Arco alpino ed altre zone sensibili d'Europa.

www.ite-euro.com (f, d, i, e, es)

Network for Soft Mobility in European Tourism

Rete europea di organizzazioni ambientali, di operatori del settore del turismo e dei trasporti per lo sviluppo di un eco-turismo e dei trasporti dolci.

www.soft-mobility.com (d, e)

Questo opuscolo è stato realizzato in occasione dell'Assemblea Generale e Conferenza Internazionale delle Aree Protette Alpine "Vivere nelle Alpi - le nuove sfide", organizzata in partenariato con il Parco Nazionale del Triglav (Slovenia), dalla Task Force Aree Protette del Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi, per ALPARC. Ringraziamo cordialmente le aree protette alpine implicate in questo lavoro così come gli Amici della Natura, la CIPRA e Mountain Wilderness per la loro preziosa collaborazione.



Con il supporto di:



ALPARC - Rete delle Aree Protette Alpine

Coordinata dalla:

Task Force Aree Protette del Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi

Maison des parcs et de la montagne
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

Coordinamento: Guido PLASSMANN

Realizzazione: Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Redazione: Christian BAUMGARTNER/International Friends of Nature
(christian.baumgartner@nfi.at), Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Grafica: Naturaprint

Traduzione: Lea CAHARIJA, Reinhold FERRARI, Nathalie FERRETTO, Alessandro MICHELUCCI,
Sergej SMOLIČ, Christine WEISE

Illustrazioni: Fototeche della rete ALPARC, di Mountain Wilderness, della CIPRA,
della Comunità d'interessi bus alpino e di TVB Werfenweng;
Fotografie ed illustrazioni di Bernhard BERGMANN
(www.reportagefotografie.com/inhalt.html), Fulvio BERNARDINI (www.fulber.it),
Ernst KREN (www.mma.co.at), Peter SALZMANN (www.alpevents.ch)
e Marco VOLKEN (www.marcovolken.ch).



Stampa su carta riciclata con inchiostri vegetali da Naturaprint (F) nel settembre 2008