

**Turismo Sostenibile nelle
Dolomiti:
Analisi dell'accessibilità tramite
mezzi di trasporto pubblico
Report finale**

Report a cura dell'Istituto per lo Sviluppo Regionale e il Management del Territorio,
Accademia Europea di Bolzano

Autori: Matthias Wagner, Marianna Elmi

Coordinamento scientifico: Dr. Thomas Streifeneder, Prof. Dr. Harald Pechlaner

Coordinamento di progetto: Marianna Elmi

Cartografie: Adam Nowinski, Matthias Wagner

Si ringraziano per la preziosa collaborazione alla realizzazione del presente studio:
Ruben Bassani, Isidoro de Bortoli.

Riproduzione parziale o totale del contenuto autorizzata soltanto con citazione
delle seguenti fonti:

Wagner, M.; Elmi, M. (2014). Turismo Sostenibile nelle Dolomiti, approfondimento
dell'analisi. Analisi dell'accesso con mezzi pubblici nella stagione estiva 2013,
Accademia Europea di Bolzano, report conclusivo di progetto.

Contatti:

Accademia Europea Bolzano

Viale Druso, 1

39100 Bolzano - Italia

Tel. +39 0471 055 425

Fax +39 0471 055 429

E-mail: matthias.wagner@eurac.edu

Indice

1	Introduzione	7
1.1	Obiettivi della ricerca.....	7
1.2	Struttura del rapporto	8
2	Approccio metodologico	9
2.1	Analisi dell'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico alle Dolomiti patrimonio UNESCO: metodologia.....	9
3	Contesto.....	11
4	Analisi dell'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico	13
4.1	Sistema 1 Pelmo – Croda da Lago.....	14
4.1.1	Passo Giau	14
4.1.2	Forcella Staulanza	15
4.2	Marmolada.....	16
4.2.1	Malga Ciapela.....	16
4.2.2	Lago Fedaia.....	17
4.3	Pale di San Martino – San Lucano – Dolomiti Bellunesi – Vette Feltrine	18
4.3.1	Val Canali	18
4.3.2	Pian dei Casoni.....	19
4.3.3	Val Canzoi	20
4.3.4	Val di Zoldo.....	21
4.4	Dolomiti Friulane /Dolomitis Furlanis e d'Oltre Piave	22
4.4.1	Val Cimoliana	22
4.4.2	Forni di Sopra	23
4.5	Sistema 5 Dolomiti Settentrionali / Nördliche Dolomiten, Cadorine, Sett Sass	24
4.5.1	Val Fiscalina/Fischleintal.....	24
4.5.2	Strada Misurina Rifugio Tre Cime	25
4.5.3	Prato Piazza/Plätzwiese	26
4.5.4	Ra Stua – Valcampocroce	26
4.6	Sistema 6: Puez - Odle / Puez - Geisler / Pöz - Odles.....	27
4.6.1	Malga Zannes/Zanseralm	27
4.6.2	Vallunga/Langental	28
4.7	Sistema 7: Sciliar - Catinaccio / Schlern - Rosengarten - Latemar	29

4.7.1	Val di Vajolet.....	29
4.7.2	Centro Visite PN Sciliar/Besucherzentrum Naturpark Schlern.....	30
4.7.3	Pampeago	31
4.8	Sistema 8 Bletterbach	32
4.8.1	Centro Visite / Besucherzentrum Bletterbach.....	32
4.9	Sistema 9 Dolomiti di Brenta	33
4.10	Vallesinella	33
4.11	Val d'Algone	34
5	Conclusioni.....	35
6	Riferimenti bibliografici	37

1 Introduzione

Il presente rapporto illustra i risultati del progetto di ricerca “Turismo Sostenibile nelle Dolomiti. Approfondimento dell’analisi”, realizzato a partire dall’estate 2013 dall’Istituto per lo Sviluppo Regionale e il Management del Territorio dell’Accademia Europea di Bolzano. Il progetto è stato finanziato nell’ambito della L. 77/2006.

1.1 Obiettivi della ricerca

Lo studio “Turismo sostenibile nelle Dolomiti. Approfondimento dell’analisi” si propone di colmare una serie di lacune rilevate nell’ambito dello studio mirante allo sviluppo delle strategie generali per il turismo sostenibile nelle Dolomiti (Elmi, M., Wagner, M., 2013). In prima istanza, questo studio aveva evidenziato la mancanza di dati omogenei relativi alla tipologia di visitatore che si reca nelle Dolomiti Patrimonio UNESCO, nonostante siano presenti alcune forme di monitoraggio localizzate in aree specifiche (ad esempio, il Sistema 8 Bletterbach o il Sistema 9 Dolomiti di Brenta). La strategia sul turismo sostenibile nelle Dolomiti aveva dunque evidenziato come una conoscenza approfondita della tipologia di visitatore e delle caratteristiche di visita rappresentasse una base indispensabile per la realizzazione di misure gestionali efficaci. In base a questa priorità, lo studio aveva sviluppato l’asse di intervento strategico A “Analisi e monitoraggio”, che prevedeva gli interventi riportati nella Tabella 1.

<i>Asse strategico</i>	<i>Strategie generali</i>
A1 Approfondimento dell’analisi a livello interprovinciale del fenomeno turistico e dei suoi impatti	A1.1 Analisi coordinata dei comportamenti dei turisti nelle zone core e buffer dei singoli Sistemi.
	A1.2 Analisi coordinata delle aspettative e delle percezioni degli operatori locali del turismo e dei residenti rispetto all’iscrizione delle Dolomiti nella World Heritage List.
A2 Monitoraggio coordinato del fenomeno turistico e dei suoi impatti	A2.1 Predisposizione di azioni e selezione di una serie di indicatori per il monitoraggio dello sviluppo fenomeno turistico.
	A2.2 Predisposizione di azioni e selezione di una serie di indicatori per il monitoraggio dello sviluppo della mobilità.

Tabella 1: strategie relative all’analisi e monitoraggio previste nella strategia generale per il turismo sostenibile delle Dolomiti Patrimonio UNESCO.

Lo studio “Turismo sostenibile nelle Dolomiti. Approfondimento dell’analisi” si pone dunque come prima fase logica di messa in atto delle strategie per il turismo sostenibile, con l’obiettivo di fornire una solida base scientifica per lo sviluppo e l’adozione di misure strategiche di gestione sostenibile per le Dolomiti Patrimonio UNESCO, i singoli Sistemi del Bene e alcuni punti di accesso selezionati. A tal fine sono stati previsti i seguenti obiettivi:

- Analizzare approfonditamente la tipologia di visitatore che si reca nelle Dolomiti patrimonio UNESCO, evidenziando le differenze per Sistema e per 22 punti di accesso selezionati.
- Analizzare approfonditamente alcuni aspetti della visita particolarmente rilevanti per la determinazione degli impatti della visita stessa sul territorio, quali i mezzi di trasporto utilizzati e la disponibilità ad accettare alcune misure di promozione della mobilità sostenibile.
- Fornire indicazioni concrete sulle priorità di intervento a livello di singolo Sistema del Bene e di punto di accesso, tramite un'analisi delle aspettative dei visitatori e della loro soddisfazione rispetto ad aspetti specifici della visita.
- Valutare in modo sistematico le aspettative degli operatori turistici rispetto all'iscrizione delle Dolomiti nella Lista Patrimonio UNESCO.
- Fornire delle indicazioni utili alla Fondazione Dolomiti UNESCO per l'adozione / il miglioramento di misure di comunicazione con gli operatori turistici locali, analizzando le fonti di informazione più usate e la loro valutazione da parte degli operatori turistici.

A tal fine, il progetto è stato strutturato in due moduli: il Modulo 1, corrispondente alla strategia A1.1, che ha previsto la somministrazione di un questionario standardizzato a un campione di visitatori e il Modulo 2, corrispondente alla strategia A1.2, che ha previsto la somministrazione di un questionario online agli operatori turistici dolomitici.

1.2 Struttura del rapporto

Il progetto è strutturato in tre sezioni, che seguono il seguente ordine:

- Sezione 1: questionario rivolto ai turisti, stagione estiva 2013. Questa sezione riporta i risultati dell'analisi rivolta ai turisti nella stagione estiva 2013.
- Sezione 2: questionario rivolto agli operatori turistici, stagione estiva 2013. Questa sezione riporta i risultati dell'analisi rivolta agli operatori turistici nella stagione estiva 2013.
- Sezione 3: analisi dell'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico alle Dolomiti patrimonio UNESCO.

Le sezioni 1 e 2 sono presentate e descritte separatamente nei seguenti rapporti:

Elmi, M. (2104). Turismo Sostenibile nelle Dolomiti, approfondimento dell'analisi. Questionario rivolto ai turisti nella stagione estiva 2013, Accademia Europea di Bolzano, report conclusivo di progetto.

Omizzolo, A., Bassani, R. (2014). Turismo Sostenibile nelle Dolomiti, approfondimento dell'analisi. Questionario rivolto agli operatori turistici nella stagione estiva 2013, Accademia Europea di Bolzano, report conclusivo di progetto.

2 Approccio metodologico

Al fine di poter rispondere alle domande di ricerca presentate, è stato adottato un approccio metodologico multiplo, che ha previsto l'applicazione di metodi di indagine diversi per ogni modulo.

2.1 Analisi dell'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico alle Dolomiti patrimonio UNESCO: metodologia

Il presente rapporto intende analizzare come vengono raggiunti i punti di accesso delle Dolomiti Patrimonio UNESCO. Tuttavia, valutare l'accessibilità tramite i mezzi di trasporto pubblico di tutti i punti di accesso al Bene rappresenta un compito molto arduo che, purtroppo, non è stato possibile svolgere completamente nell'ambito di questo studio.

Per tale motivo si è scelto di analizzare la raggiungibilità con mezzi pubblici di 22 punti di accesso rappresentativi delle Dolomiti Patrimonio UNESCO, con l'obiettivo principale di elaborare delle raccomandazioni operative per migliorare in maniera mirata le diverse situazioni. L'obiettivo finale è quello di individuare alcuni problemi e sfide ricorrenti di carattere generale che riguardano l'intera area dolomitica.

I punti di accesso considerati sono gli stessi utilizzati per le interviste fatte ai visitatori nell'estate 2013, che erano stati scelti in base a diversi fattori e con il fine di avere un ampio spettro di accessi. I punti di accesso selezionati si distinguevano per posizione, frequenza e tipo di visitatore, rispecchiando anche la dimensione e l'importanza dei singoli Sistemi del Bene.

L'indagine rivolta ai visitatori in un'area naturale come le Dolomiti Patrimonio UNESCO non è stata priva di sfide metodologiche rilevanti. La prima di esse è stata la determinazione della numerosità del campione a cui somministrare i questionari; questa scelta è stata effettuata contestualmente alla determinazione della tipologia e del numero punti di rilevamento e ha determinato la conseguente definizione del calendario utilizzato come guida per i rilevamenti.

L'approccio seguito è stato quello di una definizione del campione a partire da alcuni strati di riferimento, ovvero i turisti che si recano in 22 punti di accesso selezionati (Tabella 2).

<i>Codice</i>	<i>Nome punto accesso</i>	<i>Sistema</i>
1.1	Passo Giau	1
1.2	Forcella Staulanza	
2.1	Malga Ciapela	2
2.2	Lago Fedaia	
3.1	Val Canali	3
3.2	Pian dei Casoni	
3.3	Val Canzoi	

3.4	Val di Zoldo	
4.1	Val Cimoliana	4
4.2	Forni di Sopra	
5.1	Val Fiscalina/Fischleintal	5
5.2	Strada Misurina - Rif. Tre Cime	
5.3	Prato Piazza / Plätzwiese	
5.4	Ra Stua/ Val Campo Croce	
6.1	Malga Zannes / Zanseralm	6
6.2	Vallunga / Langental	
7.1	Val di Vajolet	7
7.2	Centro Visite Parco Naturale Sciliar /Naturparkhaus Schlern	
7.3	Pampeago	
8.1	Centro visitatori / Besucherzentrum	8
9.1	Vallesinella	9
9.2	Val d'Algone	

Tabella 2: strati di riferimento per l'analisi.

Lo studio analizza il periodo di massima richiesta di trasporto, prendendo a riferimento i periodi indicati negli orari. Come benchmark per l'analisi è stata utilizzata la stagione estiva 2013. I punti di accesso sono stati valutati tenendo conto dei collegamenti offerti di domenica in alta stagione (di solito da fine giugno a metà settembre, a volte solo da fine luglio a fine agosto).

Va notato che nei periodi in cui la domanda è più debole è possibile che ci siano orari diversi, con offerta di trasporto limitata o addirittura nulla. I risultati dello studio, dunque, non rispecchiano la situazione dell'accessibilità con mezzi pubblici durante l'intero anno o durante un'intera settimana.

I motivi di tale discordanza sono i forti picchi della domanda turistica e della domanda di trasporto pubblica correlata, che portano a formulare un'offerta adattata alla specifica richiesta. Non esistono, inoltre, dati relativi al reale utilizzo del servizio di trasporto offerto e pertanto le conclusioni sono esclusivamente di tipo qualitativo. Nulla si può affermare in merito all'opportunità economica del servizio e delle misure migliorative proposte.

Nell'insieme l'analisi non riflette, quindi, il quadro complessivo della situazione nelle Dolomiti, ma illustra solo una parte della realtà. Tuttavia, essa rappresenta la situazione più probabile in cui si può trovare un visitatore che vuole raggiungere un determinato punto delle Dolomiti con mezzi pubblici durante il periodo dell'anno di maggiore domanda.

3 Contesto

Il veicolo motorizzato privato è il mezzo più usato per il trasporto nel tempo libero nell'arco alpino (Segretario Permanente della Convenzione delle Alpi 2013, p. 55). Ciò è particolarmente vero nelle Dolomiti. I risultati dell'indagine condotta tra i visitatori nel semestre estivo 2013 evidenziano che i visitatori del patrimonio mondiale dell'umanità utilizzano prevalentemente (e in alcuni accessi, esclusivamente) il trasporto individuale motorizzato per raggiungere il punto da dove iniziano poi la loro escursione.

Allo stesso tempo è noto che il trasporto individuale motorizzato (TIM) ha molte ripercussioni negative sull'ambiente, tra cui - ad esempio - l'inquinamento acustico, l'emissione di inquinanti atmosferici, i gas serra, la frammentazione degli habitat e il consumo di spazio. Anche alla luce di queste considerazioni si impone l'imperativo ecologico di ridurre le fonti inquinanti in tutti gli ambiti dell'attività umana.

I paragrafi seguenti riportano i risultati più rilevanti ottenuti dell'analisi svolta tra i visitatori. Sul piano complessivo, i risultati del *modal split* rispecchiano i risultati generalmente riscontrati nell'arco alpino.

L'auto privata è il mezzo tuttora più utilizzato per l'accesso alle Dolomiti Patrimonio UNESCO. La sua percentuale di utilizzo supera il 55% in tutti i Sistemi. In particolare, i Sistemi con il più elevato tasso di utilizzo dell'auto privata sono il Sistema 8 Bletterbach (con il 95,08% di modal split a favore dell'auto privata), il Sistema 4 Dolomiti Friulane (83,75%), il Sistema 3 Pale di San Martino, San Lucano, Dolomiti Bellunesi e Vette Feltrine (82,51%) e il Sistema 1 Pelmo Croda da Lago (79,88%).

Indipendentemente dall'utilizzo di un mezzo di trasporto pubblico o privato, l'aspetto della comodità risulta il più importante fattore per la scelta della modalità di viaggio. Maggiori differenze si riscontrano invece analizzando il singolo mezzo di trasporto: in questo caso l'aspetto della comodità risulta secondario tra quanti utilizzano il treno (13%) o la moto (21%) come principale mezzo di trasporto.

L'indagine ha inoltre rilevato che le principali motivazioni per la scelta del treno sono costituite dall'aspetto ecologico (26%) e dalla combinazione di velocità ed economicità (22% per entrambi gli aspetti).

Sul piano dolomitico, si rilevano invece quattro macro-fattori generali decisivi per il passaggio ai mezzi di trasporto pubblico, ovvero:

- La disponibilità di corse e i tempi di percorrenza, che aggrega le modalità di risposta "tempi di percorrenza più brevi" e "corse più frequenti";
- L'aspetto relativo ai biglietti e alle tariffe di viaggio, somma delle modalità di risposta "biglietti integrati fra le varie province" e "biglietti a prezzi più convenienti".
- La chiarezza e completezza delle informazioni disponibili, risultato delle modalità di risposta "maggiori informazioni sull'offerta di corse e servizi" e "maggiore comprensibilità degli orari".
- L'attrezzatura dei bus e la presenza di fermate adeguatamente attrezzate, aspetto che aggrega le modalità di risposta "fermate meglio attrezzate", "mezzi adatti al trasporto attrezzature" e "possibilità di trasporto persone a mobilità ridotta".

Per contro, 15 rispondenti su 100 hanno affermato che non cambierebbero mai idea, escludendo quindi l'eventualità di utilizzare un qualsiasi mezzo di trasporto pubblico (i cosiddetti "captive drivers")

Relativamente a tali aspetti si possono comunque osservare alcune significative differenze a seconda dei Sistemi:

- Il fattore relativo alle corse e tempi di percorrenza è prevalente nei Sistemi 1 Pelmo Croda da Lago, 2 Marmolada, 7 Sciliar Catinaccio Latemar e 9 Dolomiti di Brenta. In particolare, è da sottolineare come questo macro-fattore sia risultato prevalente in due dei Sistemi (2 e 7) che tuttora presentano delle criticità nella disponibilità di corse interprovinciali;
- Il macro-fattore legato a biglietti e alle tariffe risulta invece prevalente nel Sistema 5 Dolomiti Settentrionali;
- La chiarezza e completezza delle informazioni risulta essere il fattore principale nel Sistema 8 Bletterbach;
- Infine, come già illustrato nell'analisi per singolo fattore, nei Sistemi 3 Pale di San Martino e San Lucano, Dolomiti Bellunesi e Vette Feltrine e 4 Dolomiti Friulane, a prevalere è un atteggiamento disilluso verso il trasporto pubblico, con significative percentuali di utenti di mezzi privati assolutamente non interessati all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (modalità di risposta "Non cambierei mai idea").

Nel documento sulle strategie generali per il turismo sostenibile nelle Dolomiti (Elmi, M., Wagner, M., 2013), le strategie proposte per una progettazione sostenibile del turismo nelle Dolomiti Patrimonio UNESCO riguardavano anche la mobilità. Per il territorio del patrimonio mondiale dell'umanità le strategie dell'area C prevedevano, da un lato, un mix combinato di misure per ridurre il trasporto individuale motorizzato (asse strategico C2) e, dall'altro, la contemporanea promozione della mobilità sostenibile (asse strategico C1). Questa combinazione di misure 'push' e 'pull' può essere descritta come segue (Harms, S., Probst, J., 2008; Helmholtz Centre for Environmental Research (UFZ), 2007):

- le misure 'push' sono volte a ridurre l'attrattività di un dato oggetto. Esse includono, ad esempio, misure di regolamentazione quali l'introduzione di tasse o divieti.
- le misure 'pull' mirano a migliorare l'attrattività di qualcosa, per esempio creando o migliorando un'offerta e sostenendo in questo modo anche le misure push. Questo accade, ad esempio, quando si propone un'alternativa per il trasporto (ad es. bus navetta). La contemporanea imposizione di tasse o i divieti di circolazione (push) rafforzano le misure per rendere più attrattivi i mezzi pubblici sostenibili. È infatti dimostrato che una misura pull introdotta simultaneamente ad una misura push aumenta l'efficacia di quest'ultima.

Un esempio di attuazione combinata di misure *push* e *pull* nel territorio delle Dolomiti Patrimonio UNESCO è la soluzione per il trasporto adottata nella Val Campo di Dentro/ Innerfeldtal nelle Dolomiti di Sesto nel Sistema del Bene 5 - Nördliche Dolomiten/Dolomiti Settentrionali. Qui, contestualmente alla chiusura della strada verso il parcheggio Antoniusstein è stato introdotto un sistema di trasporto con navetta.

In questa ottica il presente rapporto analizza la parte dell'offerta di trasporti pubblici nell'area delle Dolomiti Patrimonio UENSCO (*pull-measures*) per indentificare lacune e proporre misure di miglioramento.

4 Analisi dell'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico

Il seguente capitolo esamina l'accessibilità con mezzi pubblici alle Dolomiti Patrimonio UNESCO in 22 punti di accesso rappresentativi dell'intera area. L'obiettivo è quello di elaborare delle raccomandazioni operative per migliorare in maniera mirata la situazione e individuare alcuni problemi e sfide ricorrenti di carattere generale che riguardano l'intera area dolomitica.

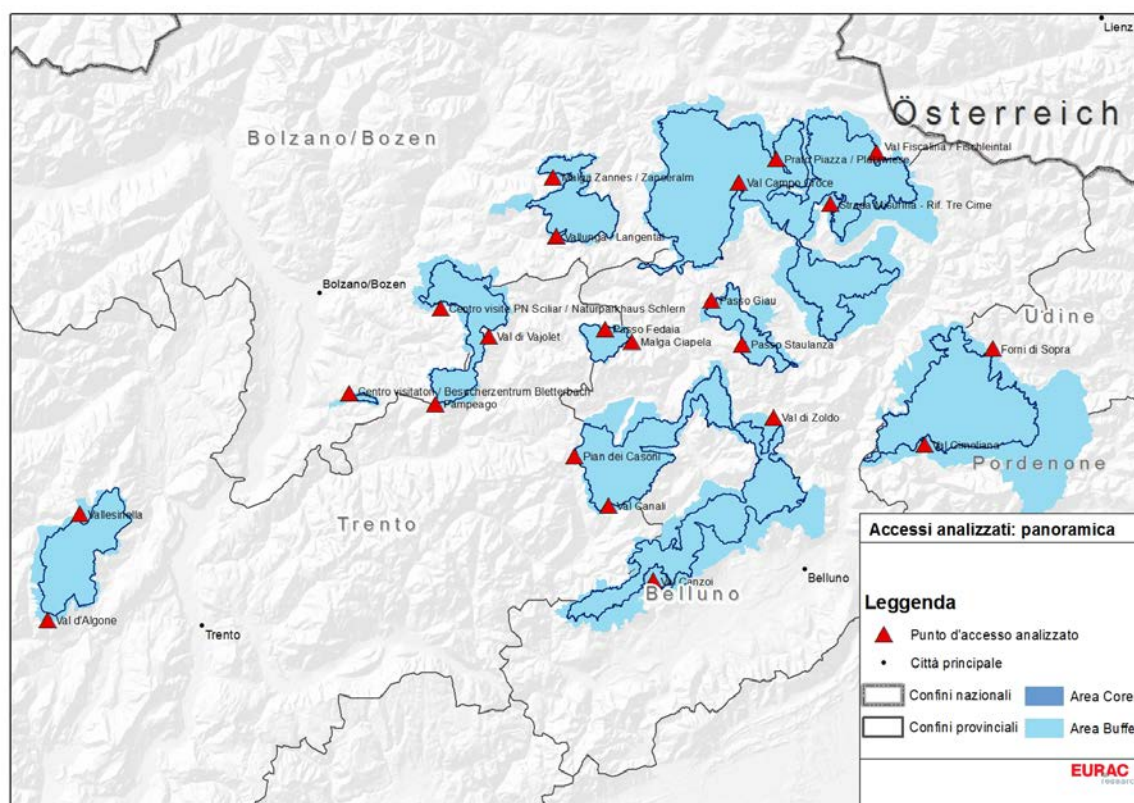


Figura 1: Panoramica degli accessi analizzati

4.1 Sistema 1 Pelmo – Croda da Lago

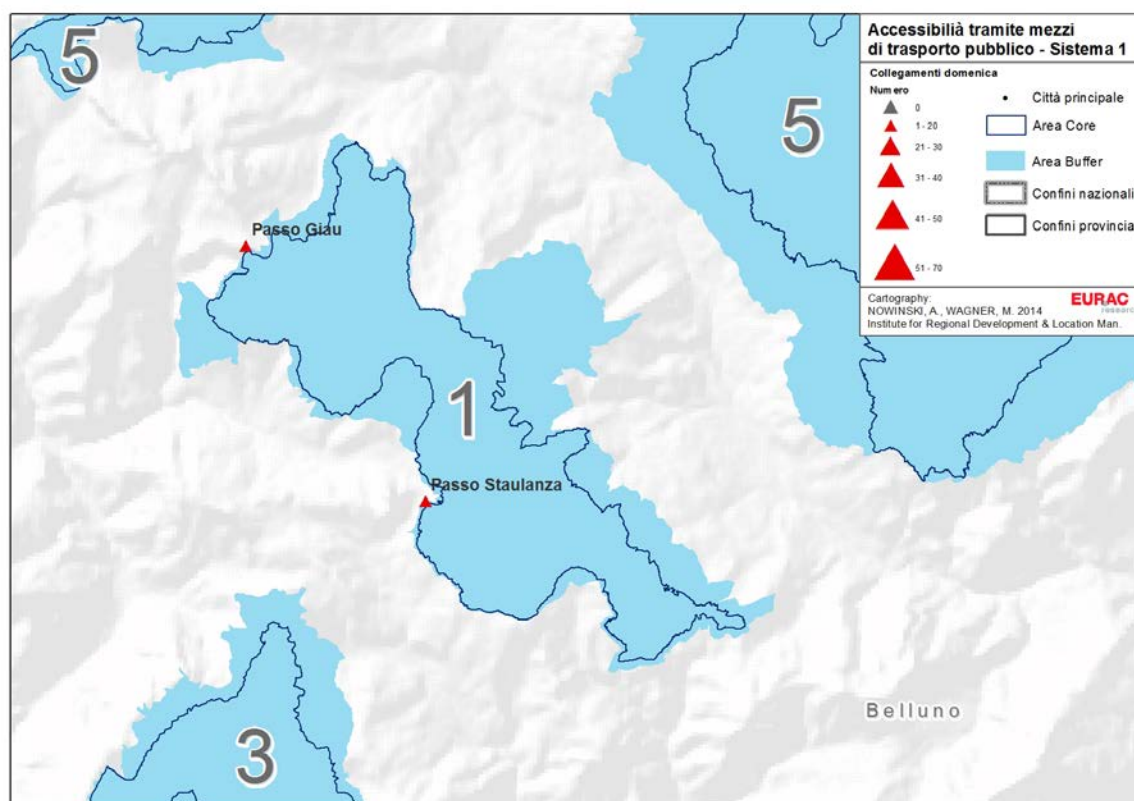


Figura 2: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 1 Pelmo – Croda da Lago

4.1.1 Passo Giau

Il Passo Giau è raggiungibile tramite la fermata “Passo Giau (Albergo)” della linea 30/4 Cortina-Passo Giau-Selva di Cadore-Pescul di Dolomitibus S.p.A. di Belluno.

Le domeniche, l’orario estivo per l’anno 2013 prevede due arrivi e due partenze da e per Cortina d’Ampezzo (Figura 2), con un tempo di percorrenza medio di 40 minuti. I collegamenti prevedono due arrivi la mattina da Cortina e due partenze in direzione Cortina il tardo pomeriggio. In tal modo, per i visitatori è possibile raggiungere l’accesso dal comune che, secondo i dati emersi dall’indagine rivolta ai turisti, è risultato il principale bacino di partenza tra gli escursionisti intervistati al Passo Giau. Al fine di un maggior utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei visitatori nell’area, si auspica comunque una maggiore pubblicità dei collegamenti da e per Cortina: poco più di un intervistato su venti ha infatti utilizzato l’autobus per recarsi al Passo Giau, mentre i mezzi privati motorizzati rappresentano ancora la maggior parte del modal split (81%).

Anche il comune di Selva di Cadore, che rappresenta il secondo punto di partenza più frequente tra i visitatori intervistati nell’area, è collegato al Passo Giau tramite mezzi pubblici. Considerata la relativa importanza dei visitatori giunti nell’area del Passo Giau dal comune di Selva di Cadore – e in ragione del fatto che il 100% di essi vi è giunto con un

mezzo privato motorizzato – si evidenzia un forte potenziale nel passaggio a mezzi di trasporto sostenibili per giungere direttamente al Passo Giau partendo da Selva di Cadore. È dunque da prevedere un collegamento autobus diretto tra le due zone, così da consentire l'arrivo in mattinata e il rientro nel pomeriggio, permettendo così ai visitatori di svolgere le attività previste nell'area.

4.1.2 Forcella Staulanza

La Forcella Staulanza è raggiungibile tramite gli autobus di Dolomitibus S.p.A. di Belluno, con fermata "Rifugio Staulanza". Le seguenti linee passano la domenica:

- Linea 10 Venezia-Aeroporto Venezia – Longarone – Colle S. Lucia Caprile e ritorno;
- Linea 25 Belluno-Longarone-Pecol-Forcella Staulanza.

In totale, la domenica, l'area della Forcella Staulanza è raggiungibile tramite una corsa da Venezia via Longarone e da una corsa addizionale in partenza da Longarone. Inoltre, Dolomitibus offre una corsa in direzione Venezia (via Val di Zoldo e Longarone) (Figura 2).

L'analisi rivolta ai turisti ha evidenziato che la maggior parte dei visitatori all'accesso muove da zone limitrofe quali Zoldo Alto, Belluno e Longarone, tutte località raggiungibili tramite i servizi pubblici già esistenti. Nonostante questo, il modal split è concentrato principalmente sull'auto privata (con ad es. l'88,9% degli spostamenti da Belluno effettuati con mezzi privati motorizzati). Da Zoldo Alto si riscontra anche un'importante percentuale di intervistati che hanno optato per modalità di accesso quali bici (14,3%), moto/scooter (10,7%) e camper (16,1%). Per contro, l'arrivo con autobus di linea da Zoldo Alto è quasi inesistente.

Per l'area della Forcella Staulanza è dunque da prevedere un ampliamento dei servizi, tale da garantire almeno due corse di andata e di ritorno la domenica, con un' enfasi particolare rispetto agli arrivi da Zoldo Alto, che rappresenta il principale bacino di partenza dei visitatori in questa zona.

4.2 Marmolada

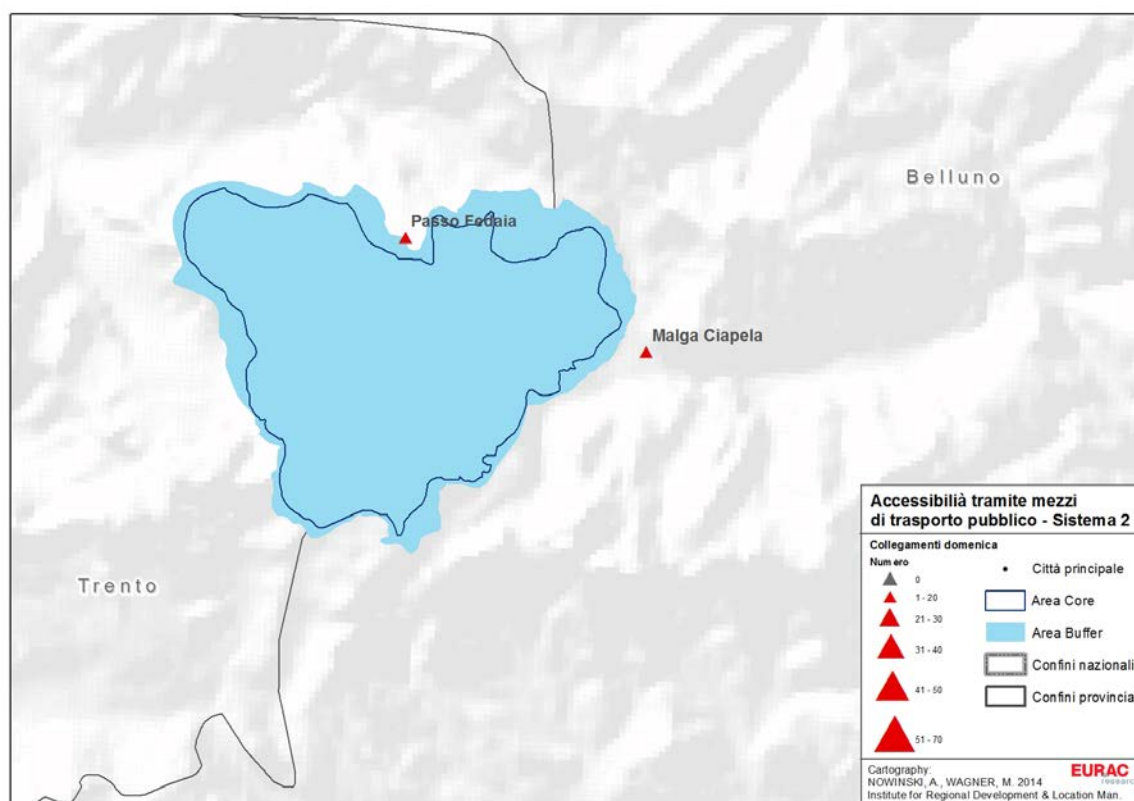


Figura 3: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 2 Marmolada

4.2.1 Malga Ciapela

L'accesso di Malga Ciapela è attualmente raggiungibile con i mezzi pubblici tramite le seguenti linee:

- 2/3/4 Falcade – Caprile - Rocca Pietore – Pian Fedaia Rifugio Marmolada;

di Dolomitibus S.p.A. di Belluno, con fermata “Malga Ciapela”.

Le domeniche, l'orario estivo dell'anno 2013 prevede tre corse di andate e tre di ritorno da e per Falcade (Piazza), con arrivo dalla mattina presto e ritorno nel pomeriggio (Figura 3). Il tempo di percorrenza del collegamento è di circa 60-70 minuti per la tratta Falcade-Malga Ciapela e di 20 minuti da/per Caprile. Esistono inoltre quattro corse di andate e ritorno da Malga Ciapela per il Pian di Fedaia (20 minuti.).

Il servizio collega due dei tre principali comuni di partenza per le visite nell'area (Rocca Pietore e Alleghe). Tuttavia, in considerazione del fatto che più di quattro visitatori su cinque arrivano con i mezzi privati motorizzati, si rileva l'esistenza di un forte potenziale di crescita rispetto al trasferimento dei visitatori dai mezzi di trasporto privati a quelli pubblici.

Considerato inoltre che Canazei rappresenta il secondo comune di partenza tra i visitatori intervistati all'accesso di Malga Ciapela, si auspica un miglioramento dei collegamenti tra i mezzi della linea 101 Cavalese – Predazzo – Moena – Canazei – Penia – Fedaia di Trentino Trasporti. In particolare, è da prevedere una riduzione dei tempi di attesa per le coincidenze

tra l'arrivo dalla linea 101 da Canazei a Penia e gli orari di partenze delle corse per Malga Ciapela di Dolomitibus in direzione Passo Fedaia. Così facendo, si otterrebbe un più comodo collegamento, nonché una riduzione dei tempi di percorrenza complessivi tra Canazei e Malga Ciapela.

<i>Collegamenti Passo Fedaia verso Malga Ciapela</i>			
Arrivo da Penia/Canazei	10:46	14:46	16:47
Partenza per Malga Ciapela	11:25	15:25	17:20
TEMPO DI ATTESA	39 Min.	39 Min.	33 Min.

Tabella 3: Collegamenti Passo Fedaia verso Malga Ciapela

La medesima situazione è riscontrabile per il ritorno, dove le coincidenze tra Dolomitibus e Trentino Trasporti non esistono oppure sono troppo corte.

<i>Collegamenti Passo Fedaia verso Penia-Canazei</i>			
Arrivo da Malga Ciapela	11:20	15:10	17:10
Partenza per Penia/Canazei	12:11	15:11	18:11
Tempo di attesa	51 Min.	1 Min.	51 Min.

Tabella 4: Collegamenti Passo Fedaia verso Penia-Canazei

Al fine di rendere più agevole la percorrenza del tragitto Canazei-Malga Ciapela tramite autobus si propone un miglior coordinamento tra le due linee. In tal modo, sarebbe possibile migliorare la fruizione di tali collegamenti da parte dei visitatori nell'area: attualmente, solo il 7% di essi usufruisce infatti di tali servizi, contro oltre il 75% di intervistati giunti nell'area con mezzi privati motorizzati. Nel medio periodo si propone dunque l'introduzione di collegamenti diretti nella tratta Fedaia-Marmolada, così da collegare direttamente i due versanti del Passo (Falcade/Caprile e Canazei). L'armonizzazione dell'offerta prevede non solo un'attenzione agli orari ma anche all'offerta di biglietti unici e preferibilmente integrati all'eventuale utilizzo degli impianti di risalita presenti nell'area.

4.2.2 Lago Fedaia

L'accesso "Lago Fedaia" si trova nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, all'estremità occidentale dell'omonimo lago. Il collegamento all'area avviene attraverso la strada del passo Fedaia (Canazei - Penia - Caprile) e, sul lato trentino, attraverso la strada sulla diga del lago.

L'accesso del Lago Fedaia è collegato tramite gli autobus della Trentino Trasporti grazie alla fermata "Passo Fedaia" della linea 101 Cavalese – Predazzo – Moena – Canazei – Penia - Passo Fedaia (Figura 3). Esistono tre collegamenti da Trento via Canazei e Penia per giungere sino al Passo, mentre per il rientro sono previsti cinque autobus in direzione Penia (di cui tre proseguono sino a Trento).

Oltre a Trentino Trasporti, la Dolomitibus di Belluno garantisce quattro arrivi alla fermata "Passo Fedaia" tramite la linea 2/3/4 Falcade – Caprile - Rocca Pietore – Pian Fedaia Rifugio Marmolada, di cui tre da Falcade e uno dalla località di Malga Ciapela. Nella direzione opposta, Dolomitibus offre quattro partenze: due per Falcade, una per Caprile e una per Malga Ciapela (con transito fino a Caprile, se con passeggeri in discesa).

L'indagine rivolta ai visitatori ha evidenziato che i principali comuni di partenza tra i visitatori nell'area sono Canazei, Pozza di Fassa, Campitello e Moena. Tuttavia, solo il 4% di essi arriva da Canazei in autobus, mentre tre quarti dei visitatori predilige i mezzi privati motorizzati. Esiste dunque un forte potenziale di crescita rispetto allo spostamento dei passeggeri verso modalità di trasporto più sostenibili. In quest'ottica si propone un ampliamento dei collegamenti per arrivare al Lago Fedaia dalla Val di Fassa (innanzitutto da Canazei) tramite autobus. È da evitare il cambio a Penia e da prevedere ulteriori due corse in arrivo.

Anche per gli arrivi da Malga Ciapela si auspica un miglior collegamento tra i due servizi al fine di ottimizzare e rendere più agevole l'arrivo con mezzi pubblici in una località relativamente frequentata come quella del lago Fedaia.

4.3 Pale di San Martino – San Lucano – Dolomiti Bellunesi – Vette Feltrine

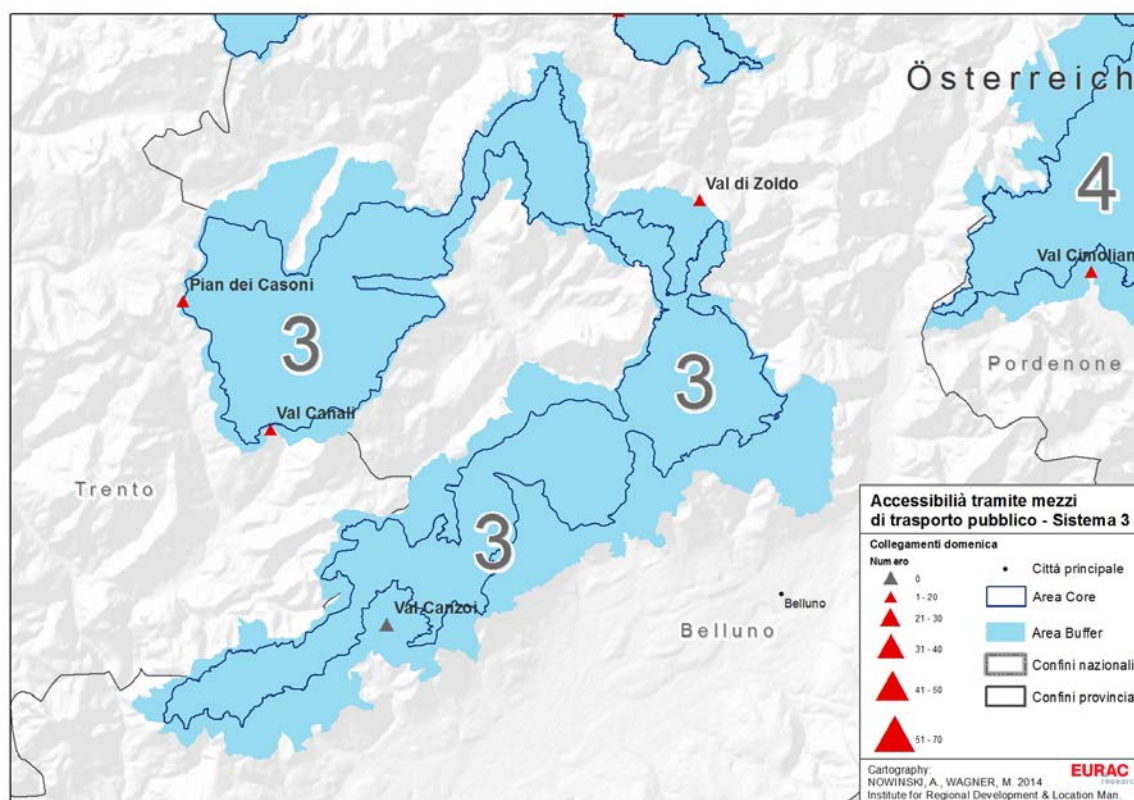


Figura 4: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 3 Pale di San Martino – San Lucano – Dolomiti Bellunesi – Vette Feltrine

4.3.1 Val Canali

L'accesso della Val Canali è raggiungibile attraverso la fermata "Val Canali". Il visitatore vi accede sia con gli autobus della linea extraurbana Fiera di Primiero – Ritonda della Trentino Trasporti, sia con i bus navetta del Parco Naturale Paneveggio Pale di San Martino (Figura 4). Il coordinamento delle corse della linea 503 e del bus navetta consente di ottenere di domenica sette collegamenti da Fiera di Primiero e otto collegamenti nella direzione contraria da Val Canali a Fiera di Primiero.

Va sottolineato l'ottimo collegamento degli autobus a Fiera di Primiero con le linee 501 Feltre - San Martino di Castrozza e 122 Predazzo-Passo Rolle-Fiera di Primiero che permettono collegamenti comodi con coincidenze veloci tra queste due località. Andrebbe tuttavia migliorata la coincidenza della corsa della linea 322 a Fiera di Primiero (arrivo 9:48) con il bus navetta (partenza 9:45), perché ciò consentirebbe di migliorare il collegamento della Val Canali con la Val di Fiemme. Nella direzione contraria bisognerebbe invece ottimizzare l'arrivo dell'autobus 503 (arrivo Fiera di Primiero 17:19) e di quello diretto verso San Martino di Castrozza e Predazzo (partenza Fiera di Primiero 17:45).

L'indagine svolta tra i visitatori del Patrimonio mondiale dell'Umanità ha evidenziato che i principali comuni di provenienza dei visitatori sono Tonadico e Fiera di Primiero. Questi sono già ben collegati grazie all'offerta esistente di mezzi pubblici (bus di linea e bus navetta). Per quanto riguarda la ripartizione modale, l'incidenza del trasporto pubblico risulta ancora piuttosto ridotta.

Il questionario ha inoltre evidenziato che gli utenti del trasporto individuale motorizzato utilizzerebbero più frequentemente i mezzi pubblici se venissero proposti collegamenti più frequenti. Bisognerebbe però verificare se questa richiesta di collegamenti più frequenti sia dovuta ad una mancata conoscenza dell'offerta già ben sviluppata. In generale, l'analisi consiglia lievi aggiustamenti dell'orario. In particolare, si suggerisce di uniformare le partenze di tutti gli autobus da una data fermata sempre con la medesima cadenza oraria, così da rendere più facile la memorizzazione della frequenza e ridurre il rischio di perdere le coincidenze a Fiera di Primiero direzione Feltre e San Martino di Castrozza. Appare invece fondamentale migliorare le informazioni riguardanti i mezzi pubblici destinati ai visitatori, ad esempio attraverso misure di *mobility management*.

4.3.2 Pian dei Casoni

Il punto di partenza di Pian dei Casoni è servito da mezzi pubblici con bus navetta del Parco che, nella stagione estiva, operano tra il Centro Visite Paneveggio e Malga Venegia (Figura 4).

Nelle domeniche di alta stagione, ci sono otto collegamenti dal Centro Visite Paneveggio con partenza tra le 8:25 e le 16:25 e sette collegamenti per il rientro tra le 9:55 e le 16:45. In linea di principio, dunque, il visitatore ha la possibilità di trasporto a cadenza oraria da e verso l'accesso.

Dal questionario somministrato ai visitatori del Patrimonio mondiale dell'Umanità è emerso che i comuni di Predazzo, Tonadico e Moena sono i principali luoghi di provenienza per le escursioni verso il Pian dei Casoni. Gli ospiti provenienti da Predazzo dichiarano di gradire il bus navetta, ma di raggiungere normalmente Pian dei Casoni con mezzi propri. Questo vale a grandi linee anche per i visitatori provenienti da Tonadico e Moena. Per questo motivo si consiglia un miglioramento dei collegamenti tra questi comuni all'accesso di Pian dei Casoni. Tale obiettivo potrebbe essere raggiunto coordinando meglio le coincidenze delle partenze del bus navetta con le corse della linea 122 Predazzo – Fiera di Primiero. Un primo passo potrebbe essere quello di migliorare l'arrivo degli autobus, ad esempio della corsa 722 da Predazzo (arrivo a Paneveggio ore 8:57) e della partenza del bus navetta in direzione Pian de Casoni e Malga Venegia (partenza ore 8:25), dato che per

i visitatori della Val di Fiemme questo è l'unico collegamento mattutino in direzione dell'accesso. Sul medio termine si potrebbe verificare inoltre un eventuale ampliamento delle frequenze degli autobus.

Altrettanto importante è stabilire un collegamento dei bus navetta a Paneveggio con gli autobus di linea in direzione Val di Fiemme nel tardo pomeriggio: attualmente, di domenica e nelle giornate festive, tra le 12:01 e le 18:59 non c'è nessun autobus della linea 122 che colleghi l'area del Parco alla Val di Fiemme. Si rileva infine che l'ultima navetta arriva a Paneveggio alle 16:52: in questo caso si propone di istituire una corsa anticipata con coincidenza con la Val Venegia / Pian de Casoni. Una possibile soluzione sarebbe il funzionamento anche di domenica e nei giorni festivi della linea 421 che, nei giorni feriali, offre buoni collegamenti verso la Val di Fiemme.

<i>Collegamenti Val di Fiemme verso Pian dei Casoni</i>			
Arrivo da Predazzo	8:57	8:57	11:58
Partenza per Pian dei Casoni/Malga Venegia	8:25	9:35	12:05
TEMPO DI ATTESA	39 Min.	38 Min.	33 Min.

Tabella 5: Collegamenti Val di Fiemme verso Pian dei Casoni

Tale indicazione nasce anche dai risultati emersi dal questionario somministrato ai visitatori, il quale ha evidenziato che gli utenti passerebbero volentieri dal mezzo privato a quello pubblico se venissero proposti collegamenti più frequenti.

4.3.3 Val Canzoi

La Val Canzoi si estende a nord della località Soranzen in direzione nord-sud. La fermata più vicina al punto di accesso della Val Canzoi è "Via Soranzen (Despar)" ed è servita dagli autobus della linea 17 di Dolomitibus S.p.A. con corse tra Belluno e Feltre. Di domenica, in alta stagione, è possibile utilizzare gli autobus della linea, però con solo un collegamento da e verso Belluno e un collegamento verso Feltre, al mattino presto e alla sera (Figura 4). La fermata si trova però a oltre 5 km dall'ingresso al territorio Patrimonio dell'Umanità e a oltre 7 km dal Lago della Stua. Il trasporto pubblico pertanto non rappresenta un'alternativa per il visitatore che si reca al punto di accesso. Il questionario ai visitatori ha evidenziato che la Val Canzoi presenta la maggior incidenza di trasporto individuale motorizzato e al contempo la minor percentuale di trasporto pubblico sostenibile dell'intero Sistema 3. Un altro risultato importante dell'indagine svolta tra i visitatori è che Feltre, Cesiomaggiore e Belluno sono le principali località di provenienza per le escursioni in Val Canzoi.

Si suggerisce pertanto di migliorare in modo significativo il collegamento dell'accesso per il trasporto del tempo libero domenicale, istituendo corse di autobus di primo mattino e nel primo pomeriggio in direzione Val Canzoi e nel primo e tardo pomeriggio in direzione Feltre, Cesiomaggiore e Belluno.

Questo collegamento si può effettuare collegando i comuni di partenza all'Orsera di Val Canzoi tramite una linea diretta. La tipologia di escursionismo in giornata richiede due corse di andata e di ritorno al giorno, così da permettere ai visitatori l'arrivo la mattina o il primo pomeriggio e un rientro il tardo pomeriggio per quanti effettuano escursioni in giornata dai comuni di Feltre o Belluno.

4.3.4 Val di Zoldo

La Val di Zoldo è collegata dalla linea 25 di Dolomitibus S.p.A. con la fermata di Palafavera Ponte. Di domenica in alta stagione sono disponibili i seguenti collegamenti:

- Linea 10 Venezia-Aeroporto Venezia – Longarone – Colle S. Lucia –Caprile e ritorno e linea 25 di Dolomitibus Belluno-Longarone-Pecol-Forcella Staulanza.

In totale la domenica la val di Zoldo è raggiungibile tramite una corsa da Venezia e una da Longarone. Dolomitibus offre inoltre una corsa in direzione Venezia via Longarone (Figura 4).

L'indagine rivolta ai turisti ha evidenziato che la maggior parte dei visitatori all'accesso proviene da zone limitrofe quali Zoldo Alto e Belluno, attualmente raggiungibili tramite i servizi di trasporto pubblico esistenti. Si richiede comunque di ampliare il servizio al fine di garantire due corse di andata e di ritorno la domenica, ponendo particolare attenzione proprio agli arrivi dai comuni di Belluno e Zoldo Alto.

La ragione di tale raccomandazione è che, come emerso dal sondaggio ai visitatori dell'estate 2013, dopo la Val Canzoi, la Val di Zoldo è la destinazione con la percentuale più bassa di visitatori che arriva con mezzi pubblici: oltre il 95% dei visitatori ricorre infatti al trasporto individuale motorizzato.

Secondo i risultati emersi dall'indagine, i mezzi pubblici verrebbero usati più spesso se i collegamenti fossero più frequenti e più rapidi e ci fosse maggiore chiarezza e completezza delle informazioni riguardo i biglietti e le offerte. Contemporaneamente, questo accesso è quello che ha ottenuto la maggior percentuale di risposte "*Non cambierei mai idea*" fra tutti i punti di accesso analizzati.

Da questi risultati si può concludere che è prioritario migliorare i collegamenti dell'accesso con i comuni di Zoldo Alto e Belluno. Oltre ad ampliare i collegamenti con i mezzi pubblici, sono qui necessarie una maggiore sensibilizzazione dei visitatori e migliori informazioni sull'offerta disponibile, in particolar modo riguardo all'offerta di biglietti.

4.4 Dolomiti Friulane /Dolomitis Furlanis e d'Oltre Piave

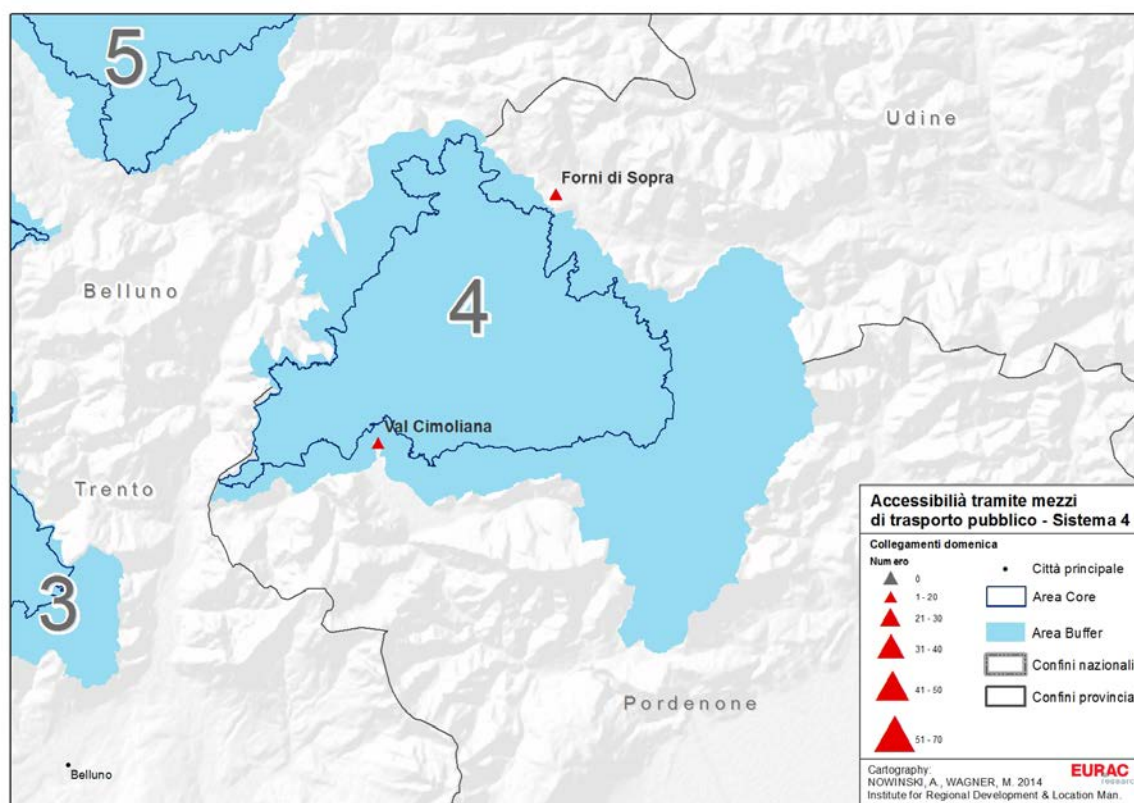


Figura 5: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 4 Dolomiti Friulane /Dolomitis Furlanis e d'Oltre Piave

4.4.1 Val Cimoliana

La Val Cimoliana è situata nella parte sud-occidentale del Sistema del Bene 4. La fermata del trasporto pubblico più vicina si trova nel centro di Cimolais (Cimolais Piazza) ed è servita con i mezzi pubblici dalle seguenti linee di autobus di ATAP S.p.A. Pordenone (Figura 5):

- linea 32 Claut-Maniago-Pordenone di ATAP S.P.A. Pordenone. Gli autobus di domenica circolano con due corse di andata e ritorno che consentono di arrivare nel primo mattino e nel primo pomeriggio. Il ritorno parte alle 17:14 da Cimolais in direzione Pordenone.

La linea 69 Claut – Longarone – Belluno di ATAP S.P.A. Pordenone funziona dal lunedì al sabato e serve prevalentemente per collegare le località della Val Cimoliana con i centri scolastici e i luoghi di lavoro nella Valle del Piave.

Nonostante un'offerta di mezzi pubblici di per sé adeguata, per raggiungere il punto d'accesso si utilizza poco il trasporto pubblico. I visitatori hanno affermato che potrebbero passare dal mezzo privato al mezzo pubblico se i collegamenti in direzione dell'accesso fossero più frequenti e rapidi: per un quarto dei visitatori intervistati questa sarebbe una ragione per scegliere il mezzo pubblico. Considerando che la gran parte dei visitatori parte dai comuni di Cimolais e Forni di Sopra, ampliare i collegamenti del trasporto pubblico sarebbe di poco aiuto. Serve piuttosto collegare meglio l'accesso al Patrimonio mondiale

dell'Umanità - che si trova molti chilometri a nord del centro di Cimolais - con la fermata degli autobus regionali, riducendo così il traffico sulla strada di accesso verso il Rifugio Pordenone.

Un altro aspetto importante è il collegamento della Val Cimoliana con la linea ferroviaria: la linea 69 Claut – Longarone – Belluno rappresenta infatti un collegamento potenzialmente importante alla linea ferroviaria Padova/Venezia-Calalzo di Cadore. L'introduzione di un tale servizio anche nei giorni festivi consentirebbe di collegare alcuni importanti comuni (come ad es. Belluno) al punto di accesso della val Cimoliana. In questo caso si auspicherebbe un ampliamento degli orari di servizio e un collegamento ai treni FS alla stazione di Longarone Zoldo.

Bisogna inoltre migliorare le informazioni riguardo all'offerta esistente e mettere a punto biglietti e offerte ad hoc.

4.4.2 Forni di Sopra

Il collegamento all'accesso Forni di Sopra è assicurato dalle linee di SAF Autoservizi F.V.G. S.p.A. Udine alla fermata „Forni di Sopra Seggiovia“. Nell'estate 2013, la fermata veniva servita dalle seguenti linee:

- linea 110 Pieve di Cadore – Forni di Sopra – Ampezzo – Tolmezzo con due corse di andata e ritorno tra Forni di Sopra e Tolmezzo di domenica in alta stagione
- linea 111 Auronzo - Forni di Sopra - Ampezzo - Tolmezzo - Trieste con una corsa di andata e ritorno Auronzo - Trieste di domenica in alta stagione.

Nel complesso, quindi, per raggiungere l'accesso sono disponibili tre corse di andata e di ritorno al giorno dalla direzione Tolmezzo. Va notato che i collegamenti degli autobus servono in prima istanza i territori a est. I tempi di percorrenza suggeriscono che i mezzi della linea 111 favoriscono il collegamento della Val Tagliamento superiore in direzione dei centri turistici del Sistema del Bene 5 (in particolare Cadore e Tre Cime di Lavaredo), piuttosto che l'arrivo in direzione opposta (Figura 5).

Dall'indagine tra i visitatori del Patrimonio mondiale dell'Umanità è emerso che il più importante comune di provenienza per le escursioni nell'area è Forni di Sopra. Solo una piccola percentuale dei visitatori aveva iniziato l'escursione giornaliera a Trieste e Udine. Nonostante esista un collegamento con autobus da Trieste, nessuno dei visitatori intervistati era giunto sul luogo con mezzi pubblici. In questo caso si tratta soprattutto di attirare maggiormente l'attenzione dei visitatori sull'offerta di trasporto pubblico esistente. Inoltre, sul medio termine, bisognerebbe pensare a modalità per collegare meglio l'accesso alla linea ferroviaria Padova/Treviso-Calalzo di Cadore alla Valle del Piave e al Cadore, così da sfruttare il potenziale turistico proveniente da quell'area. A questo scopo, si potrebbero estendere anche al week end alcune corse della linea 111 che finora si effettuano solo nei giorni feriali.

4.5 Sistema 5 Dolomiti Settentrionali / Nördliche Dolomiten, Cadorine, Sett Sass

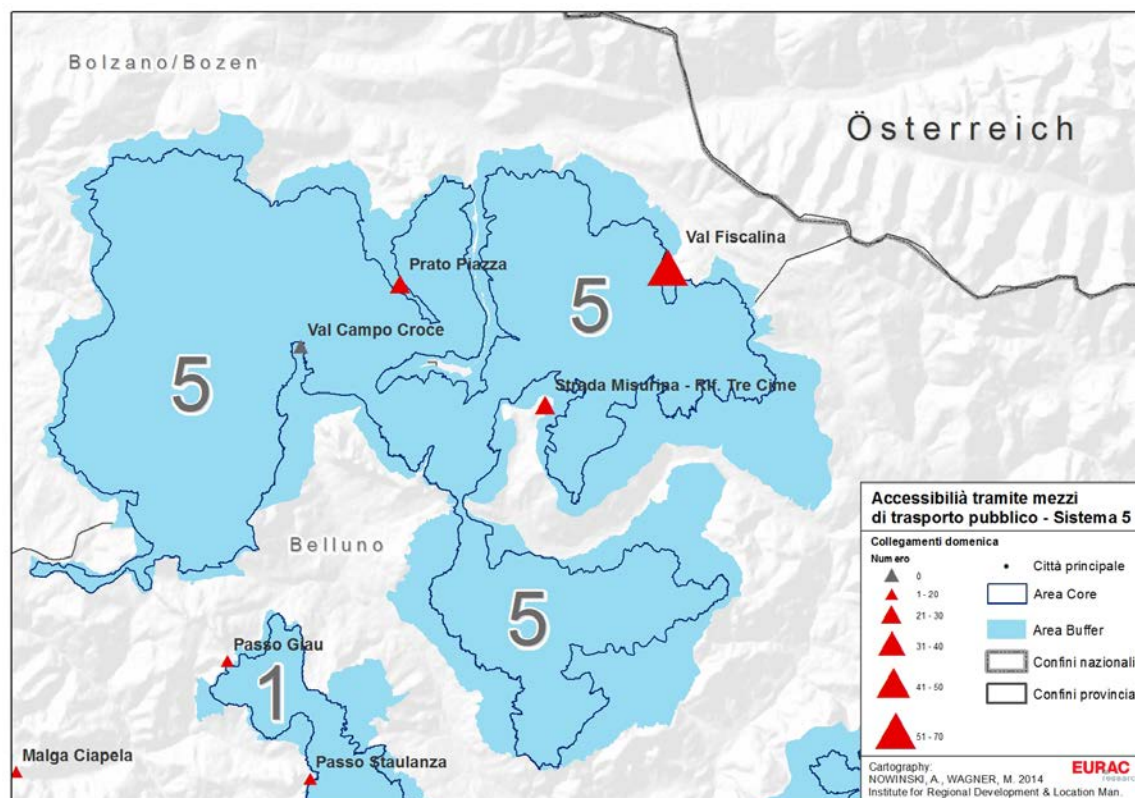


Figura 6: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 5 Dolomiti Settentrionali / Nördliche Dolomiten, Cadorine, Sett Sass

4.5.1 Val Fiscalina/Fischleintal

L'accesso della Val Fiscalina è collegato alla rete di trasporto pubblica dalla linea 446 Passo Monte Croce/Kreuzbergpass - Sesto/Sexten – San Candido/Innichen – Dobbiaco/Toblach.

La domenica in alta stagione sono disponibili 35 corse da/verso l'accesso, di cui 18 da Sesto/Sexten – San Candido/Innichen e Dobbiaco/Toblach e 17 verso Sesto/Sexten - San Candido/Innichen e Dobbiaco/Toblach (Figura 6). Gli orari della linea a San Candido/Innichen sono coordinati con gli arrivi e le partenze dei treni da e verso Fortezza/Franzensfeste e Brunico/Bruneck, consentendo dei collegamenti rapidi con queste località.

I principali comuni di partenza dei visitatori intervistati nel punto di accesso di val Fiscalina sono Dobbiaco/Toblach, San Candido/Innichen e Sesto/Sexten. Se dai primi due comuni il principale mezzo di accesso è risultato l'auto privata (rispettivamente il 60,3% e il 58,5% di intervistati), la maggior parte di quanti muovono dal comune di Sesto/Sexten predilige l'accesso a piedi all'area (31,3%). In tutti e tre i comuni risulta comunque significativa la percentuale di intervistati che ha fatto ricorso al bus di linea per raggiungere il punto di partenza della propria visita (rispettivamente il 33,8% degli intervistati provenienti da San

Candido/Innichen, il 27,6% di quelli da Sesto/Sexten e il 25,9% di quanti sono invece partiti da Dobbiaco/Toblach).

In sintesi emerge che la Val Fiscalina/Fischleintal può essere un ottimo esempio di come un'offerta ben strutturata del servizio di trasporto pubblico, orientata alle esigenze del visitatore, venga accolta favorevolmente dai visitatori.

4.5.2 Strada Misurina Rifugio Tre Cime

Il punto di accesso "Strada Misurina - Rifugio Tre Cime" è ben raggiungibile grazie a diverse linee di trasporto pubblico. La fermata "Tre Cime Rifugio Auronzo" di domenica in alta stagione viene servita dalle seguenti linee:

- linee 1, 3, 30, 31 di Dolomiti Bus S.p.A. Belluno, con
 - una corsa di andata e ritorno da e per Belluno (arrivo alle ore 11:00, partenza alle ore 18:20),
 - due corse di andata e ritorno da e per il Passo Falzarego
 - due corse di andata e tre corse di ritorno da e per Tai di Cadore - P. Olimpico
 - e tre corse aggiuntive da Alba Misurina.
- linea 445 di SAD Trasporto Locale S.p.A. Dobbiaco/Toblach – Tre cime Rif. Auronzo/Dreizinnenhütte.

Nelle domeniche di alta stagione i visitatori hanno pertanto a disposizione 26 collegamenti per raggiungere e lasciare il punto di accesso (Figura 6).

L'analisi del questionario rivolto ai visitatori ha evidenziato che i principali comuni di partenza per le visite alle Tre Cime sono Auronzo di Cadore, Dobbiaco/Toblach, Cortina d'Ampezzo e Sesto/Sexten. Il bacino di utenza risulta quindi più esteso rispetto ai comuni immediatamente limitrofi.

Questi comuni sono ben collegati al punto di accesso tramite il trasporto pubblico, ma ci sono delle differenze nell'utilizzo dei mezzi pubblici e alcuni elementi ricorrenti. Le principali modalità di accesso sono, indipendentemente dal comune di provenienza, l'auto privata e l'autobus di linea. Tuttavia, se dal comune di Cortina d'Ampezzo l'auto privata risulta il mezzo prediletto (46,7%), tra quanti muovono da Dobbiaco/Toblach prevale invece l'utilizzo del bus di linea (51,1%). Dai comuni di Auronzo di Cadore e Sesto/Sexten le due tipologie di mezzi registrano invece valori molto simili.

I visitatori provenienti da Auronzo di Cadore hanno utilizzato per quasi il 40% l'auto privata e per un 36,3% il bus di linea, mentre da Sesto/Sexten il 33,3% ha utilizzato il trasporto individuale motorizzato e il 30% il bus di linea.

Gli intervistati hanno dichiarato che utilizzerebbero i mezzi pubblici se le corse fossero più frequenti. Si propone, dunque, di promuovere maggiormente l'utilizzo dei trasporti pubblici per raggiungere la destinazione dai comuni di provenienza nel territorio della Provincia di Belluno, sensibilizzando in tal senso anche i visitatori.

4.5.3 Prato Piazza/Plätzwiese

La linea 446 di SAD Trasporto Locale spa serve la Valle di Braies Vecchia/Altpragser Tal e il punto di accesso Prato Piazza / Plätzwiese con mezzi pubblici. La fermata "Prato Piazza/Plätzwiese" è il capolinea della linea proveniente da Schmieden/Ferrara. La domenica e nei giorni festivi ci sono sei collegamenti da Schmieden/Ferrara verso Prato Piazza/Plätzwiese con cadenza oraria al mattino e al pomeriggio. Negli orari non coperti dalla linea 446, tra il parcheggio Ponticello/Brücke e Prato Piazza/Plätzwiese circolano dei bus navetta con cadenza approssimativa di mezz'ora e con 15 corse complessive.

Di domenica e nei giorni festivi, nella direzione contraria, circolano sette autobus tra Prato Piazza/Plätzwiese e Schmieden/Ferrara; con i bus navetta si ottengono così 15 collegamenti in partenza da Prato Piazza (Figura 6).

Alla fermata Segheria/Säge sono disponibili, normalmente ogni 3 minuti, dei collegamenti coordinati da e per la linea 446 con la linea Dobbiaco/Toblach-Braies/Prags. Tale cadenza consente un buon collegamento con le stazioni di Villabassa/Niederdorf e pertanto il collegamento di Prato Piazza con la linea ferroviaria della Val Pusteria. La coincidenza per chi arriva con il treno proveniente da Fortezza/Franzensfeste e Brunico/Bruneck e prende l'autobus in direzione della Valle di Braies è garantita ogni nove minuti.

Si rileva inoltre che la strada tra Ponticello e Prato Piazza è chiusa al traffico di veicoli a motore dalle 10 alle 18 e che l'autobus costituisce l'unica possibilità di raggiungere il punto di accesso con mezzo a motore. Di conseguenza, la percentuale di visitatori che raggiunge Prato Piazza con il proprio veicolo privato è molto bassa (inferiore al 50%), mentre oltre l'80% dei visitatori raggiunge il punto di partenza Ponticello con l'auto privata.

Oltre un quarto degli intervistati ha dichiarato che utilizzerebbe più spesso i mezzi pubblici se questi circolassero con maggiore frequenza. Considerati, tuttavia, i collegamenti già frequenti, sarebbe bene sensibilizzare maggiormente i potenziali visitatori o verificare se sia opportuno proporre altre corse aggiuntive in direzione Prato Piazza. Ciò vale soprattutto per i collegamenti in direzione San Candido e Sesto, che sono i principali comuni di provenienza dopo Braies.

4.5.4 Ra Stua – Valcampocroce

L'accesso Ra Stua in Valcampocroce si trova sul collegamento Cortina d'Ampezzo – Dobbiaco via passo Cimabanche attraverso la SS 51. Tra le due località circola la linea 445 di SAD S.p.A. Cortina d'Ampezzo-Passo Cimabanche-Dobbiaco. Nelle domeniche di alta stagione ci sono cinque corse da Dobbiaco e cinque corse da Cortina. A Dobbiaco le partenze degli autobus sono coordinate con gli arrivi dei treni della linea ferroviaria Val Pusteria provenienti da Fortezza e Brunico, con una coincidenza di cinque minuti tra treno e autobus e viceversa. Tuttavia, nel punto di accesso in direzione Valcampocroce (parcheggio) sulla SS 51 non è prevista la fermata degli autobus (Figura 6).

Il percorso è servito anche dall'offerta Bike n'Bus (Calalzo-Cortina-Dobbiaco e ritorno) di Dolomitibus, ma le fermate a Ospedale San Biagio e Passo Cimabanche non sono situate nelle vicinanze dell'accesso a Val Campocroce. Inoltre, l'offerta si rivolge ai ciclisti e non

agli escursionisti, e questo si ripercuote anche sul prezzo del biglietto che risulta relativamente elevato.

Pertanto, il punto di accesso non è ufficialmente collegato al sistema del trasporto pubblico. Bisognerebbe verificare la possibilità di istituire una fermata per la linea 445: in questo modo il punto di accesso, in futuro, potrebbe essere raggiunto con mezzi pubblici e si potrebbero migliorare soprattutto i collegamenti da e verso Cortina. Secondo i dati dell'indagine condotta nel corso dell'estate 2013, il 37% dei visitatori intervistati presso l'accesso ha indicato proprio Cortina come punto di partenza della propria escursione. Per raggiungere il punto di accesso Malga Ra Stua / Valcampocroce il 91,6% dei visitatori utilizza un veicolo proprio: si tratta di una delle percentuali più elevate di tutti i punti analizzati nel presente rapporto, e della più alta in assoluto tra i punti di accesso del Sistema 5 qui considerati. Oltre, l'analisi dei visitatori ha evidenziato che i fattori più importanti per il passaggio ai mezzi di trasporto pubblici per l'accesso sono la chiarezza e completezza degli informazioni e biglietti e tariffe dedicate alle loro esigenze.

4.6 Sistema 6: Puez - Odle / Puez - Geisler / Pöz - Odles

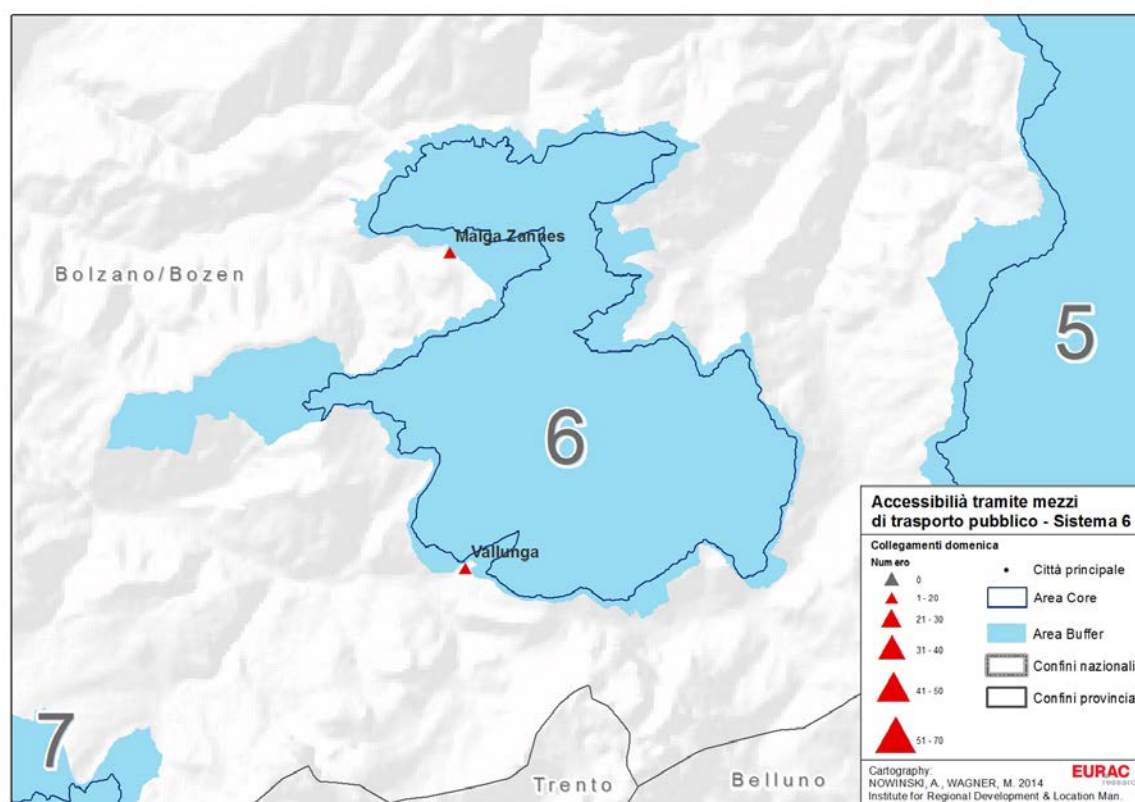


Figura 7: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 6 Puez - Odle / Puez - Geisler / Pöz - Odles

4.6.1 Malga Zannes/Zanseralm

L'accesso Malga Zannes / Zanseralm si trova in fondo alla Val di Funes. L'accesso è collegato alla rete dei trasporti pubblici tramite la fermata Zanserhütte/Rif. Zannes della linea 340/341 SAD Trasporto Locale S.p.A. Bolzano che serve la Val di Funes.

Di domenica in alta stagione ci sono cinque corse in partenza da Bressanone/Brixen in direzione Malga Zannes. Nella direzione opposta, l'orario prevede cinque collegamenti tra la fermata Zanserhütte/Rif. Zannes e Bressanone/Brixen (Figura 7). Cambiando alla fermata Mittermühl/Mulino di Mezzo il collegamento è accessibile anche dalla stazione di Chiusa.

Per il punto di accesso 6.1 si evidenzia come il comune di Funes/Villnöss sia il principale punto di partenza per i visitatori diretti nell'area di Malga Zannes. Seguono, a distanza, i comuni di Bolzano/Bozen e Bressanone/Brixen. Indipendentemente dal comune di partenza degli intervistati, il principale mezzo di accesso all'area risulta ancora una volta l'auto privata (82%). Il questionario ha inoltre evidenziato che un quarto degli intervistati che utilizzano il trasporto individuale motorizzato sarebbe disposto a scegliere il trasporto pubblico se ci fossero collegamenti più frequenti e veloci.

Tenendo conto di ciò, bisognerebbe puntare ad aumentare l'incidenza del trasporto pubblico sul modal split (attualmente raggiunge solo il 9%). A questo scopo si propone un ampliamento dell'offerta esistente e una maggiore promozione del trasporto pubblico, soprattutto per i collegamenti tra le frazioni del Comune di Funes e il Rifugio Zannes.

4.6.2 Vallunga/Langental

L'accesso Langental/Vallunga è collegato al sistema di trasporto pubblico direttamente con gli autobus della linea 357 Sommerbus Wolkenstein – St. Cristina / Bus d'estate Selva – S. Cristina tramite la fermata "Langental/Vallunga". Durante l'alta stagione estiva 2014, questa linea circola dal 15.06 al 21.09 e offre complessivamente quattro corse circolari con partenza e arrivo a La Selva-Dlaces. Nelle domeniche di alta stagione sono quindi disponibili cinque collegamenti da e verso i centri di Selva/Wolkenstein e St. Cristina / S. Cristina (Figura 7). Inoltre, qui come alla fermata Ciampinoi, c'è la possibilità di collegamento con i bus delle linee 350 e 471 in direzione Bassa Val Gardena (linee 350 e 471) e oltre, verso Bolzano (linea 350) e in direzione dei passi dolomitici (linea 471).

Il bacino di utenza del punto d'accesso di Vallunga è costituito prevalentemente dai comuni della Val Gardena, in particolar modo Selva di Val Gardena/Wolkenstein e Ortisei/St. Ulrich. Tra quanti muovono da questi due comuni la modalità d'accesso più diffusa è quella a piedi (rispettivamente 61,8% e 58,7%). L'arrivo con auto privata rimane tuttavia rilevante (rispettivamente il 22,4% e 30,2%), mentre quello con mezzi di trasporto pubblici rimane marginale, tanto da interessare meno del 10% di intervistati da entrambi i comuni.

Considerata la vicinanza al centro di Selva/Wolkenstein, una percentuale elevata dei visitatori raggiunge l'accesso a piedi. Il trasporto individuale motorizzato resta, comunque, la seconda modalità di trasporto più utilizzata per giungere al punto di accesso. Un intervistato su cinque passerebbe ai mezzi pubblici se questi circolassero con maggiore frequenza. La stessa percentuale di persone (pari circa al 20%) arrivate con mezzo privato ha dichiarato di utilizzare normalmente i mezzi pubblici, ma la stessa percentuale continuerebbe ad utilizzare la vettura privata in ogni caso.

4.7 Sistema 7: Sciliar - Catinaccio / Schlern - Rosengarten - Latemar

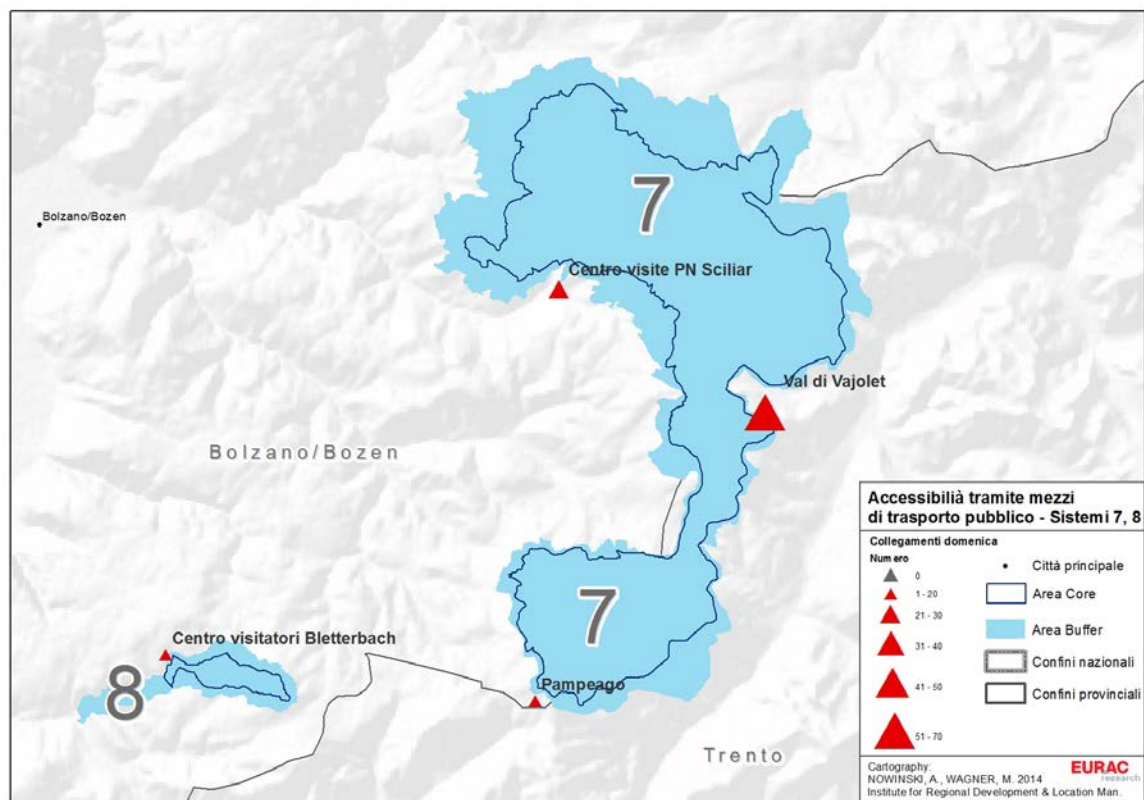


Figura 8: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistemi 7 Sciliar - Catinaccio / Schlern - Rosengarten – Latemar e 8 Bletterbach

4.7.1 Val di Vajolet

L'accesso Val di Vajolet è raggiungibile dalle località di valle Vigo di Fassa e Pera di Fassa.

- da Pera di Fassa in alta stagione circolano bus navetta tra Pera e il Rifugio Gardeccia. I bus navetta Pera-Gardeccia circolano ogni 30 minuti verso monte tra le 7:55 e le 18:25, verso valle dalle 8:30 alle 19:00. Risultano, pertanto, 19 collegamenti verso monte e 18 collegamenti verso valle. Il servizio è attivo dall'ultimo weekend di giugno fino al secondo weekend di settembre.
- da Pera partono le seggiovie Vajolet 1 e Vajolet 2 che funzionano dalle 8:10 alle 17:45. Il punto di partenza delle seggiovie si trova nella stazione a valle all'uscita orientale di Pera di Fassa.
- Vigo di Fassa è collegata alla Val Vajolet mediante la Funivia Catinaccio Rosengarten. Gli orari nell'alta stagione vanno dalle 8:30 alle 18:00; tra il 27.07 - e il 30.08. 2014 l'orario è prolungato fino alle 18:30.

Entrambe le località di valle possono essere raggiunte con mezzi pubblici grazie alle fermate Vigo di Fassa o Pera di Fassa nel seguente modo (Figura 8):

- linea 101 di Trentino Trasporti S.p.A. Cavalese-Predazzo-Moena-Canazei-Penia. Nelle domeniche di alta stagione ci sono collegamenti ogni due ore, con corse aggiuntive al mattino e al pomeriggio che consentono il collegamento a cadenza oraria in alcuni momenti della giornata. Complessivamente si hanno così nove collegamenti diretti da Cavalese, di cui quattro con partenza da Trento in direzione Canazei e Penia. Tre di queste corse vengono prolungate oltre Penia fino al Passo Fedaia. Nella direzione opposta circolano nove corse tra Penia (cinque iniziano sul Passo Fedaia) e Cavalese. Quattro di queste corse vanno oltre Cavalese fino a Trento.
- linea 180 di SAD Trasporto Locale S.p.A. Bolzano da Bolzano/Bozen attraverso il Passo Costalunga/Karerpass verso Vigo di Fassa e Pozza di Fassa. Qui di domenica in alta stagione circolano complessivamente sette corse dirette da Bolzano. In direzione Bolzano di domenica ci sono sei collegamenti.

Il principale comune di provenienza dei visitatori che si recano al punto di accesso è Pozza di Fassa, seguito a una certa distanza da Vigo di Fassa, Moena e Canazei. I collegamenti degli autobus in direzione del punto di accesso coprono pertanto già i principali comuni di provenienza dei visitatori. Dall'indagine è poi emerso un uso elevato di mezzi pubblici, soprattutto per chi proviene da Vigo e Pozza: ciò e si spiega prevalentemente con l'utilizzo della funivia o del bus navetta per l'ultimo tratto. I dati disponibili non permettono purtroppo conclusioni significative in merito al modo in cui i visitatori hanno raggiunto il punto di partenza della funivia o del bus navetta. Tuttavia, dai comuni di Canazei (76,5%) e Moena (59,1%) risulta un utilizzo prevalente della vettura privata per arrivare alla funivia o al bus navetta. Oltre il 30% dei visitatori del punto di accesso Val Vajolet ha dichiarato di voler utilizzare i mezzi pubblici per raggiungere l'accesso se ci fossero delle corse più frequenti e rapide.

4.7.2 Centro Visite PN Sciliar/Besucherzentrum Naturpark Schlern

Il punto di accesso Centro Visite PN Sciliar è collegato dalla linea 185 Bolzano/Bozen-Tires/Tiers-Paolina SAD Trasporto Locale S.p.A. Bolzano alla rete di trasporto pubblico. La fermata più vicina è Cappella di S. Cipriano/St. Zyprian, raggiungibile in 20 minuti.

Di domenica in alta stagione sulla linea 185 da Cappella di S. Cipriano / St. Zyprian sono disponibili cinque collegamenti diretti verso Bolzano. Nella direzione opposta l'orario 2013 per le domeniche di alta stagione prevede sei bus diretti da Bolzano a Cappella di S. Cipriano/St. Zyprian che poi proseguono salendo la valle fino a Paolina. Di mattina viene proposta una corsa aggiuntiva Tires/Tiers-Paolina (Figura 8).

Nei pressi della fermata Cappella di S. Cipriano/St. Zyprian si trova, inoltre, la stazione degli autobus S. Cipriano/St. Zyprian, dove i visitatori hanno a disposizione un'altra corsa verso Bolzano e due ulteriori collegamenti diretti da Bolzano. La stazione degli autobus S. Cipriano/St. Zyprian è servita anche dalla linea 176 Siusi/Seis-Fiè/Völs-Umes/Ums-Presule/Prösels-Tires/Tiers-S. Cipriano/St. Zyprian di SAD con cinque corse da Siusi e una da Fiè verso S. Cipriano. Di domenica in direzione contraria ci sono sei corse della linea 176 in direzione Siusi.

Il principale comune di partenza delle visite dirette all'accesso 7.2 Centro Visite Parco Naturale Sciliar è Tires/Tiers, seguito a distanza da Castelrotto/Kastelruth e Fiè/Völs. Se, dal comune di Tires/Tiers, l'accesso a piedi è il più diffuso tra gli intervistati (56,3%), la situazione è differente tra quanti provengono da Castelrotto/Kastelruth e Fiè/Völs, dove rispettivamente il 79,4% e il 78,1% dei rispondenti predilige l'utilizzo dell'auto privata. Tutti e tre i comuni si caratterizzano inoltre per il basso ricorso al bus di linea per l'accesso all'area di visita (Tires/Tiers: 4,4%, Castelrotto/Kastelruth: 2,9%, Fiè/Völs: 3,1%).

Un terzo dei visitatori ha indicato che collegamenti più frequenti e tempi di viaggio più brevi potrebbero spingerli in futuro a scegliere i mezzi pubblici per raggiungere il Centro Visite del Parco Naturale.

Per i comuni di Tires/Tiers o Fiè/Völs ci sono già dei collegamenti diretti per il punto di accesso grazie ai mezzi delle linee 185 e 175. Qui sarebbe opportuno promuovere maggiormente l'uso dei mezzi pubblici per migliorare la ripartizione modale a favore dei servizi pubblici.

Il Centro Visite non può invece essere raggiunto direttamente da Castelrotto/Kastelruth. In questo caso, si dovrebbe verificare la possibilità di far arrivare i visitatori di questo importante comune di provenienza all'accesso tramite mezzi pubblici, con conseguente miglioramento del modal split a favore del trasporto pubblico sostenibile.

4.7.3 Pampeago

L'accesso Pampeago è raggiungibile tramite gli autobus di Trentino Trasporti Extraurbano con la fermata Alpe Pampeago. Nell'estate 2013 la fermata era servita dalla linea 119 Cavalese-Masi di Cavalese-Tesero-Alpe Pampeago e ritorno.

Nelle domeniche dell'estate 2013 la fermata Alpe Pampeago era servita da due collegamenti da e verso Tesero: una corsa partiva di mattina da Tesero, un'altra il pomeriggio da Cavalese (sempre passando per Tesero). Per il ritorno vi era la presenza di una corsa la mattina verso Tesero e una nel tardo pomeriggio verso Cavalese attraverso Tesero (Figura 8).

L'analisi dei visitatori all'accesso, svolta nell'estate 2013, ha evidenziato come la maggior parte degli intervistati in questo punto provenga dal vicino comune di Tesero. Seppur in misura minore, sono stati intercettati anche visitatori provenienti da Cavalese (20 su 188) e Predazzo (14). Gli spostamenti da questi comuni avvengono prevalentemente tramite auto privata (77,1%) e a piedi (9,5%), mentre il ricorso ai mezzi pubblici ricopre tuttora un ruolo minore (2,4%).

Si propone di sfruttare meglio il potenziale, soprattutto quello dei visitatori provenienti da Tesero, ma anche di quelli provenienti dalla direzione Cavalese. A questo scopo si dovrebbe pubblicizzare meglio l'offerta esistente delle due corse di andata e ritorno da Tesero. Inoltre, anticipando la corsa da Cavalese sulla linea 423 (di mattina con arrivo alle ore 9:23), i visitatori provenienti da Cavalese potrebbero arrivare e partire in giornata.

4.8 Sistema 8 Bletterbach

4.8.1 Centro Visite / Besucherzentrum Bletterbach

Il Centro Visite del Geoparc Bletterbach si trova a circa 5 km dal centro di Aldino/Aldein. Ad Aldino/Aldein circolano gli autobus di SAD linea 146 Pietralba/Weissenstein – Aldino/Aldein – Egna/Neumarkt. L'orario estivo 2013 prevedeva per questa linea una corsa ogni 2 ore con rispettivamente sette collegamenti ad Aldino/Aldein da Egna/Neumarkt verso Pietralba/Weissenstein e sei collegamenti in direzione opposta. Nell'estate 2013, il Centro Visite Bletterbach risultava tuttavia raggiungibile solo attraverso un percorso pedonale di 5 km.

Nell'orario estivo 2014, SAD Trasporto Locale S.p.A. Bolzano ha istituito un servizio di autobus tra Aldino e il Centro Visite del Geoparc Bletterbach. I mezzi della nuova linea 146 circolano dal centro di Aldino al Centro Visite con un tempo di percorrenza di 15 minuti. Sono disponibili otto collegamenti in entrambe le direzioni. Ad Aldino ci sono coincidenze con cinque minuti di attesa con gli autobus della linea 143 dalla stazione Egna, che consentono otto collegamenti da Egna. Nella direzione opposta, la domenica pomeriggio, ci sono due possibili collegamenti con bus navetta della linea 146 per il rientro in direzione Egna. Ad Egna le corse delle 7:10 e delle 10:10, come pure le corse pomeridiane, consentono la coincidenza con treni da e verso Bolzano (Figura 8).

L'analisi dei comuni di provenienza degli intervistati evidenzia come il bacino di utenza dei visitatori al Bletterbach sia legato soprattutto al comune di Caldaro sulla Strada del Vino/Kaltern e a Nova Ponente/Deutschnofen. Seppur in misura minore, appare relativamente significativo anche l'afflusso di visitatori provenienti da comuni di Termeno/Tramin (22 su 427) e Appiano (18). Complessivamente, il bacino di utenza del Bletterbach appare dunque prevalentemente riconducibile alla zona dell'Oltradige/Überetsch.

Il viaggio con i mezzi pubblici dalla zona d'Oltradige/Überetsch di domenica dura tra le 2:24 e 2:49 ore, spesso con tre cambi. In questo caso andrebbe verificata la possibilità di collegamento alla linea 142 degli autobus provenienti da Caldaro al fine di ottimizzare il collegamento di questi importanti comuni di provenienza dell'area Überetsch/Oltradige al Bletterbach, sfruttando al meglio il potenziale di passeggeri esistenti.

Dal Comune di Nova Ponente il tempo di percorrenza più breve necessario per raggiungere il Geoparc con mezzi pubblici è di 1:26 ore (doppio cambio). Altrimenti, i tempi di viaggio vanno dalle 2:27 alle 3:21 ore. Ciò è dovuto ai tempi di attesa molto lunghi ad Aldino per i bus navetta della linea 146.

L'accessibilità al Bletterbach con gli autobus della linea 146 rappresenta sicuramente un notevole miglioramento per il collegamento. Si propone per entrambe le connessioni (Caldaro, Nova Ponente) di migliorare ulteriormente i collegamenti e di ridurre i tempi di attesa per migliorarne l'utilizzo.

4.9 Sistema 9 Dolomiti di Brenta

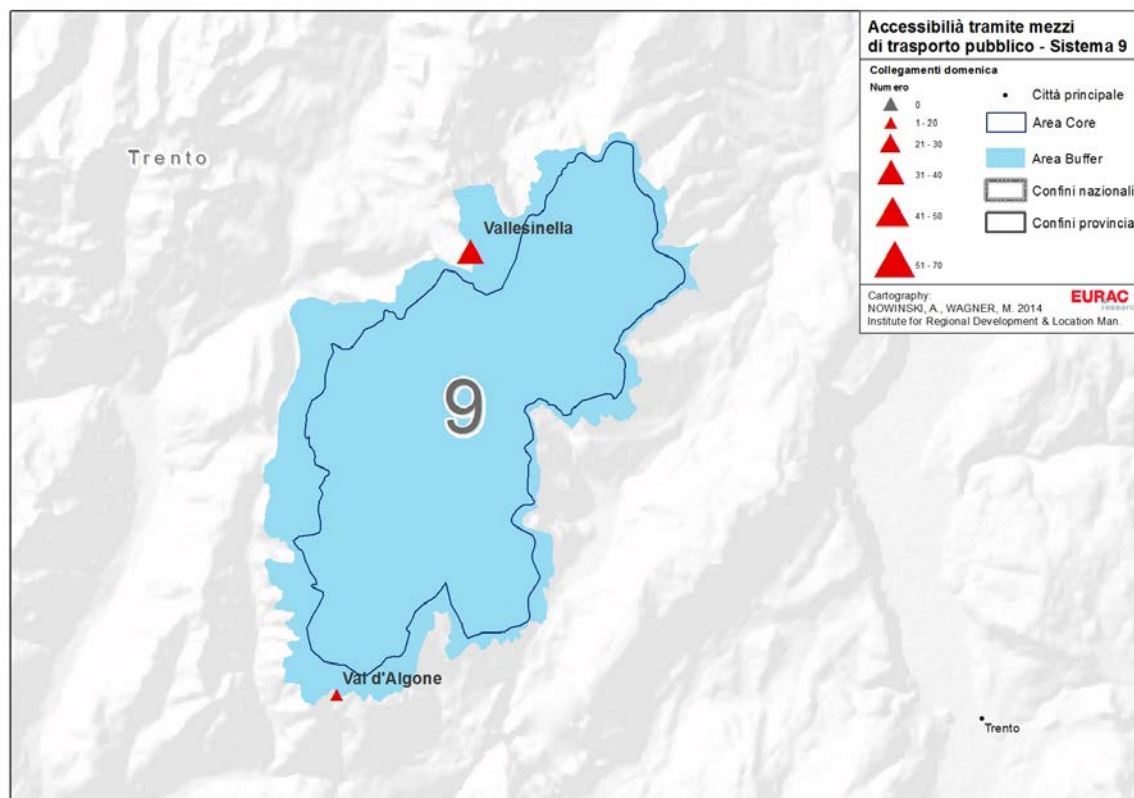


Figura 9: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico Sistema 9 Dolomiti di Brenta

4.10 Vallesinella

L'accesso Vallesinella è raggiungibile con le linee dei bus navetta del Parco Naturale Adamello Brenta. I bus circolano da Piazza Brenta Alta e Piazza Palù fino al Ristorante Vallesinella.

In alta stagione, ad agosto 2014, i bus navetta circolano ogni 20 minuti (con una pausa a pranzo) da Piazza Brenta Alta in direzione Ristorante Vallesinella. Raggiungono il capolinea Vallesinella tra le 10:10 e le 17:12. Un collegamento alla mattina raggiunge la stazione di valle della Funivia Groté. A partire dal tardo pomeriggio i bus in direzione montagna partono solo dal Parcheggio Spinale.

Nella direzione opposta il parco offre 22 collegamenti alla mattina fino al Centro Rainalter, poi fino al Parcheggio Spinale e di sera tre corse fino alla stazione di valle della Funivia Groté (Figura 9). Al Parcheggio Spinale c'è la coincidenza ogni 30 minuti con i bus Navetta di Campiglio.

L'analisi dei visitatori all'accesso condotta nel corso dell'estate 2013 ha evidenziato che la maggior parte degli intervistati in questo punto proviene dal comune di Pinzolo (135 su 305). Gli spostamenti da questo comune avvengono prevalentemente tramite auto privata (32,6%) e a piedi (33,3%). A livello aggregato, il modal split presenta tuttavia il 16,2% di visitatori che fanno ricorso ai mezzi di trasporto pubblici per recarsi nell'area.

Il punto di accesso presenta, dopo il punto 7.1 Val di Vajolet, una delle percentuali minori di visitatori che arrivano con mezzo privato. La Vallesinella può dunque essere considerata un ottimo esempio di come un'offerta ben articolata di trasporto pubblico, la chiusura delle strade di accesso e l'introduzione e promozione dei mezzi pubblici siano accettati dai visitatori, che utilizzano quindi mezzi di trasporto pubblici sostenibili.

4.11 Val d'Algone

La fermata più vicina all'accesso Val d'Algone si trova a San Lorenzo in Banale. È raggiungibile con la linea 208 Trento-San Lorenzo in Banale – Molveno di Trentino Trasporti Extraurbano. Nell'estate 2013, di domenica, la fermata veniva servita da due collegamenti da Trento in direzione Molveno. Da Molveno e in direzione Trento ci sono tre corse (Figura 9).

I dati dell'indagine rivolta ai visitatori evidenziano come la loro provenienza sia particolarmente eterogenea. La maggior parte degli intervistati in questo punto muove infatti dai comuni di Pinzolo (21 su 148) e, in misura minore, Comano Terme (16), Stenico e Trento (in entrambi i casi 10 visitatori). Gli spostamenti da questi comuni avvengono prevalentemente tramite mezzi privati (78,1%), mentre i servizi di trasporto pubblico giocano un ruolo minore per l'arrivo in Val d'Algone: solo il 2.5% degli intervistati li ha infatti utilizzati per il proprio spostamento.

Si osserva inoltre che il modal split dal comune di Pinzolo è decisamente favorevole alla bici (42,9%), seguita dall'auto privata (38,1%). La presenza nell'area del circuito Dolomiti Brenta Bike influenza di sicuro le scelte relative alla modalità di accesso, spostando le preferenze dei visitatori verso l'utilizzo di bici e mountain bike.

5 Conclusioni

Il precedente capitolo ha analizzato l'accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico in 22 differenti punti di accesso alle Dolomiti Patrimonio UNESCO. Gli accessi sono stati selezionati in modo da risultare rappresentativi dell'area ed evidenziare eventuali problematiche ricorrenti e significative che caratterizzano l'intera area Patrimonio dell'Umanità.

Così facendo, è stato possibile analizzare la situazione sia dal lato dell'offerta che da quello della domanda, sovrapponendo i dati relativi all'offerta di corse e servizi di trasporto pubblico a quelli ottenuti dall'indagine svolta tra i turisti e i visitatori nelle Dolomiti Patrimonio UNESCO nel corso dell'estate 2013.

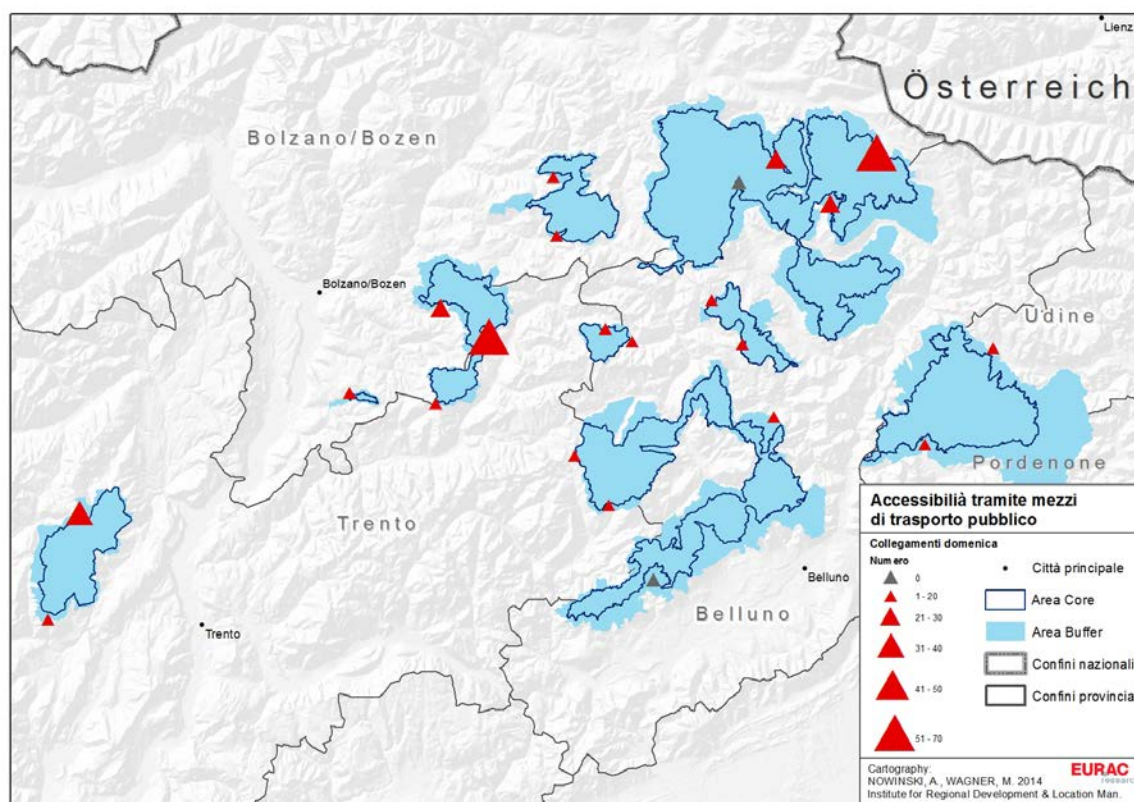


Figura 10: Accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico – tutti Sistemi del Bene

I risultati qui presentati dimostrano innanzitutto che, nella maggior parte degli accessi analizzati, è possibile l'arrivo e la partenza dei visitatori tramite i mezzi di trasporto pubblico (Figura 10). Solo un limitato numero di accessi tra quelli considerati non sono infatti raggiungibili usufruendo del servizio pubblico, o il servizio offerto non è soddisfacente. In quest'ultimo caso, in particolare, rientrano i punti in cui i parcheggi per i mezzi di trasporto individuali sono in posizione decisamente più vantaggiosa rispetto alla fermata dell'autobus (in termini di tempo/percorso per giungere al medesimo punto di partenza). Tra tali punti rientrano innanzitutto l'accesso di Val Canzoi, Val Cimoliana e Ra Stua/Val Campocroce. Per quanto riguarda il punto d'accesso Bletterbach, nel corso della stagione estiva 2014 si riscontra un miglioramento della situazione grazie all'introduzione di un servizio di bus

navetta. In generale, è da considerare di generalmente garantire l'accesso soddisfacente a questi punti anche tramite i mezzi pubblici.

L'analisi qui proposta ha inoltre evidenziato che l'offerta interprovinciale di mezzi di trasporto pubblico è una sfida ricorrente nell'area delle Dolomiti Patrimonio UNESCO. Lo studio dimostra infatti che l'offerta esistente necessita una migliore integrazione e collaborazione tra i singoli operatori presenti nella zona. Tale aspetto è particolarmente evidente nella zona del Passo Fedaiia/Malga Ciapela e della Val Cimoliana, dove esistono ampi margini di miglioramento nel garantire coincidenze adeguate tra i differenti servizi e per sfruttare al meglio il potenziale della cooperazione interprovinciale. In altre località delle Dolomiti Patrimonio UNESCO già esistono buoni esempi di collaborazione, come nel caso della tratta che dalla Val d'Ega porta a Vigo di Fassa oppure di quelle che collega la Val Pusteria al rifugio Auronzo tramite le linee della SAD - Trasporto Locale spa di Bolzano.

In quest'ottica, la possibilità di prendere in considerazione i risultati ottenuti dall'analisi rivolta ai turisti ha permesso di approfondire lo studio sia dal punto di vista dell'offerta che da quello della domanda: in particolare, è stato possibile evidenziare i principali bacini di partenza dei visitatori in ciascuno dei 22 punti di accesso. I risultati ottenuti dimostrano che questo aspetto, fondamentale per una gestione efficace del servizio pubblico, non è ancora completamente realizzato nelle Dolomiti Patrimonio UNESCO. L'informazione relativa ai comuni di partenza dei visitatori è infatti da considerare come risorsa fondamentale per orientare l'offerta di servizi pubblici alla domanda effettiva, in particolare rispetto agli accessi di Forcella Staulanza, Malga Ciapela, Val di Zoldo, Malga Zannes, Centro Visite PN Sciliar, Pampeago e Bletterbach.

Sempre nella medesima prospettiva, emerge la necessità di offrire almeno un collegamento di andata e ritorno al giorno nel corso del periodo di alta stagione estiva, così da consentire ai potenziali visitatori l'arrivo la mattina e il rientro in pomeriggio. Ampliando tale servizio si potrebbe inoltre ipotizzare l'introduzione di una seconda offerta con partenza più tardi nel pomeriggio e rientro nel primo pomeriggio. Così facendo, si consentirebbe ai visitatori di effettuare escursioni in giornata senza ricorrere all'utilizzo dell'auto privata. Questo aspetto si riferisce in particolar modo agli accessi di Ra Stua/Val Campocroce e Pampeago.

Un ulteriore punto cruciale è l'integrazione e valorizzazione dell'offerta esistente tramite un adeguata promozione, pubblicità e delle misure di *Mobility Management*¹. Tali misure sono state delineate anche nella strategia generale C1.1 delle strategie per un turismo sostenibile nelle Dolomiti Patrimonio UNESCO (Elmi, M., Wagner, M. 2013, p. 82).

¹ Il *Mobility Management* è un concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti (European Platform for Mobility Management EPOMM).

6 Riferimenti bibliografici

- Elmi, M., Wagner, M. (2013), Turismo Sostenibile nelle Dolomiti. Una strategia per il Bene Patrimonio Mondiale. Bolzano, Accademia Europea di Bolzano.
- European Platform for Mobility Management EPOMM (Ed.) (n.a.): Mobility Management: definizione. Definizione di mobilità sostenibile e categorizzazione delle misure di mobility management approvate dal consorzio MAX ed EPOMM.
- Segretario Permanente della Convenzione delle Alpi (2013), Turismo sostenibile nelle Alpi. Relazione sullo stato delle Alpi. Segnali Alpini Edizione Speciale 4. Innsbruck.
- Harms, S., Probst, J. (2008), Nachhaltiger Stadtverkehr – Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch push- und pull- Maßnahmen. In: *Umweltpsychologie*, 12(1), 80-100.
- Helmholtz Centre for Environmental Research (UFZ) (2007), Sustainable urban transport – changing travel mode choice by push- and pull-measures. Research Fact Sheet. Leipzig.
- Stanford D. J. (2014), Reducing visitor car use in a protected area: a market segmentation approach to achieving behaviour change. In: *Journal of Sustainable Tourism*, 2014, Vol. 22, No. 4, 666–683.