

MOBILITÀ TURISTICA SOSTENIBILE NELLE ALPI

A- SVILUPPO DELL'ACCESSO AI SITI TURISTICI GRAZIE AI TRASPORTI COLLETTIVI

B- PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RESORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYNTHESIS REPORT

A- SVILUPPO DELL'ACCESSO AI SITI TURISTICI GRAZIE AI TRASPORTI COLLETTIVI

La IX Conferenza delle Alpi, organizzata ad Alpbach, ha incaricato il gruppo di lavoro permanente "Trasporti" di studiare le maniere per sviluppare l'utilizzo dei trasporti pubblici per accedere alle zone turistiche delle Alpi (stazioni sciistiche, zone protette ...), in particolare i trasporti ferroviari per i tragitti lunga distanza, e anche le coincidenze verso le diverse modalità di trasporto sostenibili per raggiungere le destinazioni finali.

Il rapporto presentato alla 10° Conferenza delle Alpi riassume i lavori in corso e propone delle misure che coinvolgono gli Stati membri, le autorità locali e gli operatori turistici / di trasporto.

Per eseguire il mandato affidato dai ministri, il gruppo di lavoro ha chiesto innanzitutto alle delegazioni nazionali di realizzare una valutazione dei principali siti che riguardano la copertura delle zone turistiche delle Alpi, e di trasmettere le loro prime conclusioni. Questa analisi, che si basa su studi esistenti e regioni specifiche, è stata condotta con l'aiuto dell'Austria, della Germania, della Francia e della Svizzera, senza dimenticare la partecipazione speciale dell'Italia in materia di mobilità turistica nelle zone urbane.

La Francia e l'Austria si sono poi occupate di coordinare l'elaborazione di un riassunto dei progetti nazionali, e l'organizzazione di un seminario internazionale che riunisse i diversi attori economici e pubblici dei settori del trasporto e del turismo di vari paesi alpini. Il seminario, che si è tenuto a Bonn (Germania) il 26 e 27 giugno 2008, è stato organizzato e finanziato dalla Germania con il sostegno della Svizzera per la direzione delle riunioni.

Parallelamente, la 9a Conferenza delle Alpi ha auspicato l'elaborazione di "Pratiche d'eccellenza" in materia di mobilità sostenibile nelle Alpi. Alcune di queste pratiche, che riguardano anche gli spostamenti dei turisti, completano così la valutazione realizzata per questo rapporto.

L'analisi dell'insieme dei progetti nazionali e multilaterali ha permesso di definire, oltre alle differenze di culture professionali e di situazioni geografiche o economiche, dei campi

comuni di valutazione e delle proposte di miglioramento, formando il quadro del rapporto finale.

Il rapporto si limita ai contenuti della valutazione e alle proposte sottoposte all'approvazione dei ministri della 10a Conferenza delle Alpi, facendo seguito ai progetti nazionali. L'allegato contiene un riassunto di questi progetti e anche le conclusioni del seminario internazionale di Bonn. I progetti nazionali sono disponibili soltanto nella loro versione originale. Tuttavia, la tabella allegata al presente rapporto propone un riassunto di ognuno di essi. In questo periodo, la Slovenia assicurava la Presidenza dell'Unione europea e non poteva quindi partecipare a questo progetto. Ha voluto tuttavia esprimere il suo sostegno rispetto alla sua utilità.

I dati statistici citati in questo rapporto sono estratti da studi realizzati dal sotto-gruppo "Mobilità morbida" nell'ambito di studi nazionali. Si tratta sia di valutazioni di esperti che di pubblicazioni nazionali ed europee riconosciute.

I – Turismo alpino – Richiamo di alcuni elementi chiave

1 – Il turismo alpino, fattore essenziale della cultura e dell'economia delle Alpi, rappresenta una sostanziale fonte di pressione sull'ambiente alpino.

Le Alpi presentano un ambiente eccezionale, caratterizzato in particolare dalla presenza di alte vette rinomate a livello internazionale e di luoghi con un forte passato storico sia per i paesi alpini che per l'Europa.

Ogni anno, il turismo rappresenta una quota importante dell'attività alpina.

Secondo le valutazioni più probabili fatte dal gruppo di lavoro a partire da dati nazionali, questo è stimato in:

- 95 milioni di turisti in lungo soggiorno, di cui il 60% di turisti nazionali e 40% di turisti stranieri;
- 60 milioni di giornate dedicate al turismo locale, con presenza di turisti non frontalieri.

In totale, si possono contare più di 400 milioni di pernottamenti nella regione della Convenzione delle Alpi.

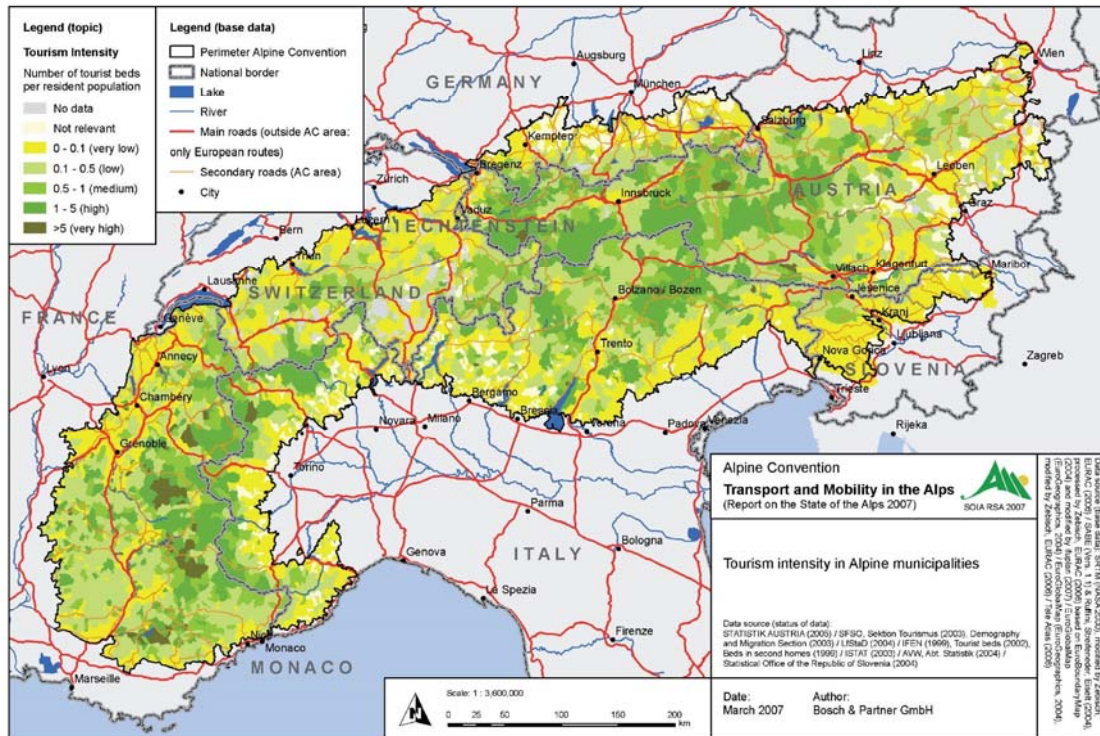
Il turismo resta in gran parte legato agli sport invernali. Si contano 300 siti turistici oltre ai 600 villaggi con differenziate densità ricettive, che possono raggiungere parecchie volte il numero di abitanti permanenti nelle zone più dense. Le regioni di livello NUTS 2 più importanti (secondo il numero di pernottamenti negli hotel e alloggi simili) sono la provincia autonoma di Bolzano-Bozen, il Tirolo, Salisburgo e la provincia autonoma di Trento; localmente si ritrova Chamonix (Monte Bianco).

Su scala locale, la concentrazione più forte può essere registrata in Francia, in Italia e parzialmente in Svizzera, dove il numero di letti per abitante nei siti turistici è superiore a 5. In Austria, in Germania e in Slovenia, la concentrazione è meno importante. I siti che dispongono del maggior numero di letti sono situati in Francia, in Italia e in Svizzera (Vallese).

L'economia turistica delle Alpi varia ampiamente da un paese all'altro. È caratterizzata da un'elevata concentrazione su circa il 5% delle comunità per le stagioni invernali ed estive.

La concentrazione nello spazio e nel tempo genera non solo una forte densità “provvisoria”, ma anche dei disagi sugli assi che portano ai siti turistici (imbottigliamenti sulle strade di accesso o stazioni e aeroporti saturi).

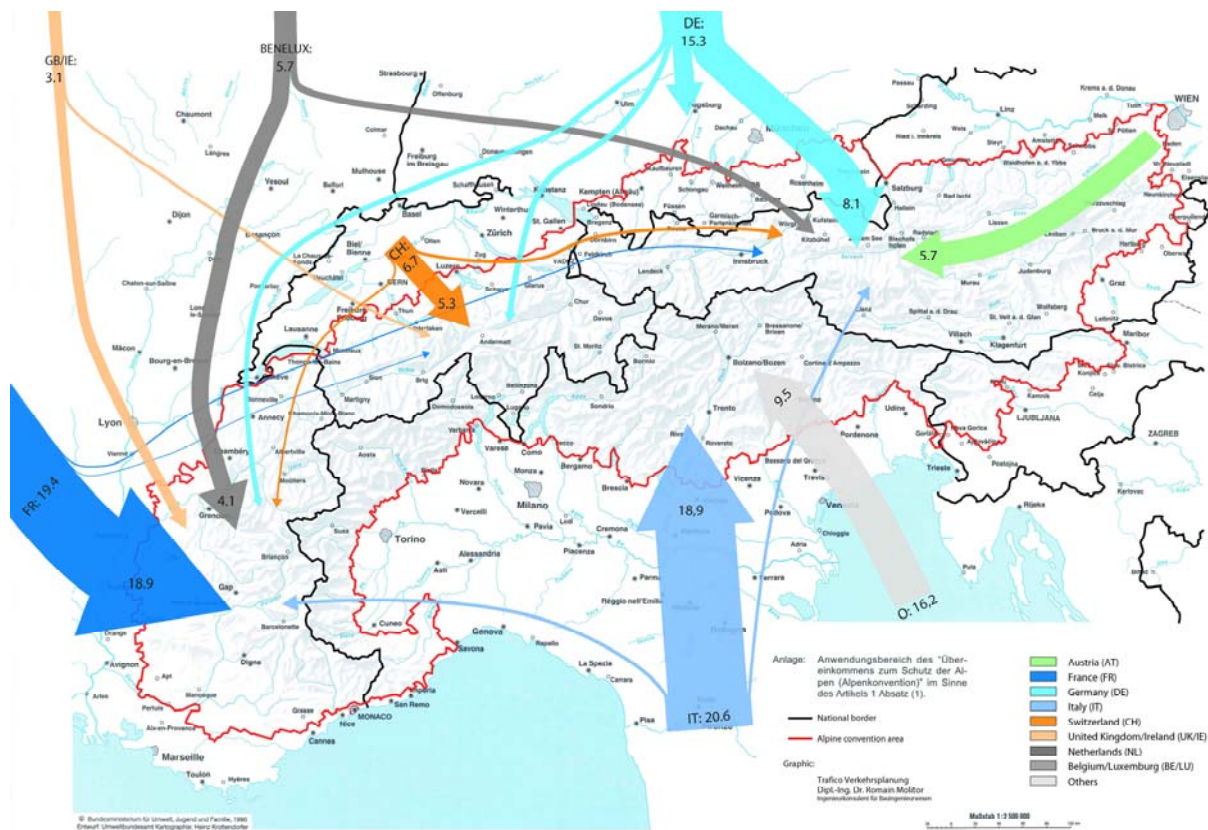
Figura 1: intensità turistica nell'arco alpino



Fonte: Convenzione delle Alpi

Nella regione della Convenzione delle Alpi, la quota dei turisti nazionali negli Stati membri a forte popolazione e geograficamente estesi è relativamente elevata, mentre negli Stati membri più piccoli, predominano i turisti stranieri. In Austria, la quota di turismo nazionale (28%) è la più bassa: il 40% dei turisti sono originari della Germania e il 6% dei Paesi Bassi. In Svizzera, il 14% dei turisti è tedesco e il 5% viene dagli Stati Uniti, mentre la quota dei turisti nazionali rappresenta il 54%. La maggioranza dei turisti stranieri non alpini che si recano nelle Alpi è originaria del Regno Unito e del Benelux. Le Alpi orientali accolgono un numero crescente di visitatori che provengono dai paesi dell'Europa dell'Est e dalla Russia. Quanto alla Svizzera, riceve un numero elevato di visitatori dagli Stati Uniti e da altri paesi non europei.

Figura 2: Provenienza dei turisti nell'arco alpino (arrivi in milioni per gli anni 2006/2007)



Fonte: Convenzione delle Alpi, Molitor R. (2008)

Le Alpi sono una delle regioni più sensibili d'Europa da un punto di vista ecologico, per le loro risorse di acqua, la loro qualità dell'aria e la loro biodiversità. Parallelamente, costituiscono una delle regioni di svago più importanti d'Europa per milioni di persone, e concentrano il traffico internazionale nelle valli.

Fattore di crescita economica e di sviluppo di differenti culture alpine, il turismo di massa nelle Alpi ha un effetto significativo sull'ambiente e viceversa.

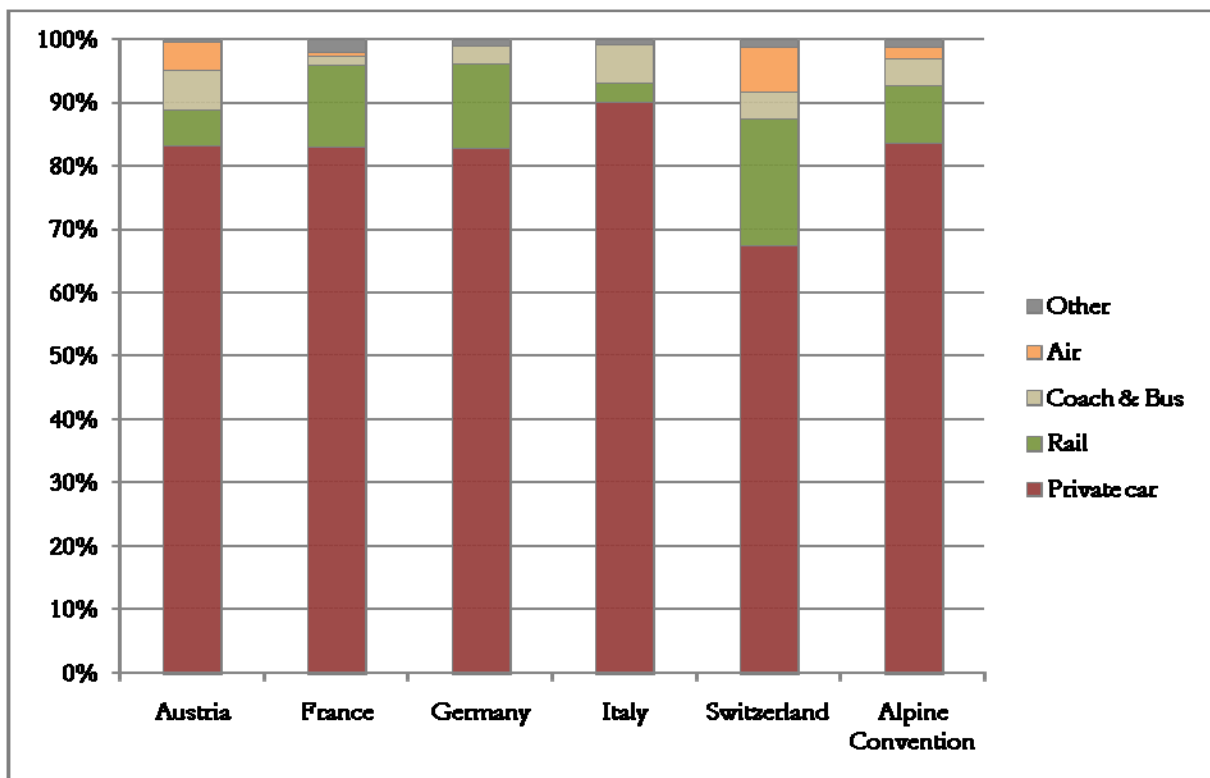
Le Alpi sono un notevole esempio di regione in cui l'ambiente e l'ecosistema sono minacciati. La situazione topografica e climatica delle Alpi e l'esistenza di rischi naturali, in particolare invernali, spiegano parzialmente questa vulnerabilità. La forma delle valli (a V o a U) così come le specificità meteorologiche (frequenti cambiamenti di tempo) bloccano le emissioni dei processi di combustione. L'inquinamento dell'aria in queste valli raggiunge spesso dei picchi comparabili a quelli delle zone urbane. Inoltre, la densità di ozono può raggiungere dei

livelli elevati. Infine, l'inquinamento acustico è sensibilmente intensificato a causa della topografia delle valli.

Il cambiamento climatico, già percepibile nelle Alpi, solleva la questione dello sviluppo di pratiche turistiche per attenuare gli effetti negativi incoraggiando al tempo stesso dei cambiamenti di comportamenti (anticipo delle diminuzione dell'innevamento).

2 – Una parte sostanziale dei tragitti turistici è realizzata in automobile, e la qualità dei servizi collettivi sostitutivi è molto eterogenea.

Figura: scelta modale per i tragitti turistici (destinazione di partenza – destinazione d'arrivo)



Fonte: Eurostat (2008), Convenzione delle Alpi, Molitor R. e al. (2008)

La rete stradale e autostradale dei paesi alpini è molto strutturata e ampiamente frequentata. In media, l'80% dei tragitti turistici verso le Alpi è realizzato in automobile. Questa cifra può variare da un paese all'altro: il 90% in Italia, circa l'83% in Austria, in Francia e in Germania, ma solo il 67% in Svizzera. Le percentuali che riguardano più particolarmente gli spostamenti turistici verso le Alpi sono generalmente equivalenti alle medie nazionali per l'insieme di ogni paese.

Il trasporto ferroviario, benché preponderante all'inizio del secolo scorso e storicamente legato allo sviluppo del turismo alpino per la "Belle époque", rappresenta oggi solo circa il 12% dei trasporti turistici (in media l'8% in Europa).

La rete ferroviaria negli Stati alpini membri è relativamente recente (fine del 19° secolo), poiché hanno dovuto essere costruiti dei passaggi frontalieri. Sugli 8.300 km di linee ferroviarie, il 31% è adatto per i treni a grande velocità. È in Svizzera e in Austria che si ritrova la più elevata densità di ferrovie per abitante.

I trasporti aerei sono scarsamente utilizzati nelle Alpi (il 3% degli arrivi), nonostante la presenza di 35 aeroporti alpini o locali. La loro parte è nettamente inferiore a quella degli spostamenti turistici in Europa (il 25% in media). La maggioranza dei turisti che viaggiano in aereo sono originari di regioni situate ad una distanza inferiore a 1.000 km, la maggior parte percorre meno di 500 km. Tuttavia, questo mezzo di trasporto è ampiamente utilizzato dai Britannici.

Gli autobus sono marginali tanto quanto gli aerei (circa il 4% degli arrivi), benché siano utilizzati per i tragitti lunga distanza con partenza da grandi città. Questa modalità di trasporto pratico e capace di offrire un servizio porta a porta a buon mercato soffre di un'immagine negativa in materia di comfort e di sicurezza.

In sintesi, se si tiene conto dell'indice di accessibilità potenziale¹, la regione ovest dell'arco alpino si posiziona al di sopra della media europea con un indice di accessibilità potenziale per le Alpi occidentali superiore a quello per le Alpi del Sud e orientali (Slovenia e regioni Carinzia e Stiria in Austria).

Il rafforzamento del legame tra turismo alpino e trasporto è caratterizzato da parecchi fattori:

- aumento del numero di seconde case;
- concentrazione nello spazio e nel tempo delle visite di turisti in inverno e/o durante i week-end;
- in compenso, densità turistica meno concentrata d'estate;

¹ L'accessibilità potenziale è definita dalle durate dei tragitti tra le regioni, la differenza di livello di integrazione in seno all'Europa e le differenze di lingue e di culture. I potenziali delle diverse regioni sono scelti in funzione delle loro popolazioni, cosa che corrisponde all'idea secondo la quale l'accessibilità alle regioni molto popolate è più importante di quella alle regioni scarsamente popolate (s. ESPON (2004)).

- aumento del numero di tragitti, nonostante una diminuzione della durata media dei soggiorni;
- aumento della mobilità per gli svaghi in famiglia e tra amici;
- numero elevato di visite nei week-end e di soggiorni di una giornata.

Tuttavia, sono stati realizzati pochi studi seri sul rapporto esistente tra i trasporti e il turismo, mettendo in evidenza anche l'assenza di legame da un punto di vista pratico tra i due.

II – Accessibilità turistica e trasporti pubblici e ferroviari: vincoli e ostacoli

Gli elementi che determinano la scelta di mezzi di trasporto per i turisti sono perfettamente noti:

- durata globale del tragitto fino alla destinazione finale, in particolare per i soggiorni brevi;
- spese di trasporto (in particolare spese immediate, queste ultime essendo le uniche davvero prese in considerazione da parte dell'utente);
- comfort durante il tragitto;
- servizi adeguati, in particolare trasferimento dei bagagli e delle biciclette;
- informazioni relative ai servizi di trasporti locali;
- esistenza di una coincidenza diretta, senza cambi;
- offerta di trasporto regionale.

Tuttavia, la garanzia di una mobilità sostenibile a destinazione, senza auto, in particolare per le attività quotidiane durante la stagione turistica (sia d'estate che d'inverno) resta un elemento determinante. La catena di mobilità costituisce una nozione fondamentale.

Quindi, la valutazione sottolinea il problema dei progressi sostanziali da realizzare nelle Alpi, e questo in vari campi: accessibilità globale lunga distanza e qualità del servizio, legame tra i mezzi e le condizioni di mobilità su scala locale, informazioni, tariffe e biglietti, e cooperazione tra gli attori pubblici e privati.

In questa visione d'insieme, la Svizzera fa una bella figura grazie ad una politica più coerente fondata sul cadenzamento sistematico, l'intermodalità e il livello del servizio.

1 – Accessibilità all'ultima stazione ferroviaria lunga distanza e qualità del servizio: siti turistici ben serviti, malgrado grandi disparità e servizi molto eterogenei se non addirittura inesistenti.

Vari paesi alpini (Germania, Austria e Svizzera) dispongono di ottime reti ferroviarie in tutte le loro regioni turistiche. In Francia, i siti turistici nelle Alpi del Nord sono ben collegati dai TGV (treni ad alta velocità), contrariamente a quelli delle Alpi del Sud in cui l'offerta di trasporto ferroviario è più limitata.

Generalmente, i servizi ferroviari diretti (in particolare le destinazioni internazionali), limitati in volume (in alcuni casi soltanto stagionali), sono in concorrenza con i trasporti aerei. I collegamenti internazionali diretti sono frequenti a destinazione della Svizzera e lo sono meno per quanto riguarda l'Austria o la Francia.

I treni di notte sono quasi inesistenti per i siti serviti dai treni ad alta velocità in giornata.

Un tempo molto frequenti per i tragitti lunga distanza, hanno visto fortemente calare il loro numero. Comunque gli attori alpini locali esprimono una forte aspettativa per questo tipo di offerta: questi treni permetterebbero di neutralizzare la lunghezza del viaggio (per esempio in Francia, tragitto di una giornata tra Parigi e le stazioni del Briançonnais nelle Alpi del Sud).

La Svizzera sta creando attualmente un servizio globale altamente efficiente: il sistema di prezzo nazionale si applica qualunque siano il mezzo di trasporto e la destinazione, e la rete di distribuzione e di marketing centralizzato è condiviso dall'insieme degli operatori.

Il servizio di trasferimento dei bagagli è creato in modo disuguale (in Germania, in Austria, in Francia e in Svizzera) con dei tempi che possono variare da 1 giorno (Austria, su scala nazionale, e alcune stazioni svizzere) a 6 giorni (Austria, su scala internazionale). Le prestazioni di servizi bagagli porta a porta, realizzati dai trasportatori lunga distanza in Europa, sono tuttavia poco conosciute e relativamente care in Francia. Inoltre, esistono poche offerte di servizi di trasporto di biciclette.

Globalmente, se l'infrastruttura di base è piuttosto ben sviluppata, la qualità del servizio che supporta ne frena il pieno uso. Del resto, in periodi di punta, tra cui alcuni week-end, le infrastrutture di alcune regioni delle Alpi raggiungono un tasso di frequentazione massima, e sono di conseguenza quasi saturi.

2 – Percorsi “dell’ultimo chilometro”: una qualità dei servizi disuguale per le coincidenze tra i tragitti lunga distanza e le destinazioni finali

Perché i turisti rinuncino ad utilizzare la loro automobile, bisogna che siano sicuri di poter restare mobili fino alla fine del loro soggiorno, senza difficoltà. Questo implica delle coincidenze tra il treno o l’aereo e gli altri mezzi di spostamento facilmente accessibili così come delle realizzazioni per gli spostamenti locali.

Tuttavia, le coincidenze alle stazioni d’arrivo offrono un servizio variabile secondo i paesi.

In Austria, alcune regioni hanno definito degli orari ad intervallo fisso, in particolare per le coincidenze tra le stazioni e i siti turistici (autobus, a volte trasporto su richiesta), mentre altri dispongono di coincidenze insufficienti. In Germania, la maggioranza delle stazioni in Baviera sono servite da treni o autobus ad orari definiti a intervallo fisso (“Bayern-Takt”).

Esperienze interessanti, come quella dei siti turistici e dei villaggi membri della rete “Perle delle Alpi”, sono ancora troppo rari (servizio di navette speciali per i turisti del villaggio di Werfenweng, in Austria). In Francia, i siti turistici “Les Gets” e “Morzine-Avoriaz” hanno predisposto un sistema di navette quotidiane che servono la valle e i centri turistici.

Le informazioni relative ai servizi e alle coincidenze disponibili dagli aeroporti non sono state integrate negli studi nazionali. Tuttavia, in Francia i servizi di navette sono rinomati per la loro efficace organizzazione con partenza e destinazione dagli aeroporti situati vicini alle Alpi, in particolare la rete delle “Navette bianche” che collega l’aeroporto di Marsiglia-Provenza ai siti turistici delle Alpi del Sud. In altre regioni, le navette di aeroporto (principalmente minibus) sono gestite dai siti turistici o dagli hotel.

3 – Informazioni sull’offerta di trasporto: irregolare, mal coordinata e poco adatta a tragitti internazionali.

Queste informazioni potrebbero essere trasmesse più facilmente usando le nuove tecnologie e dovrebbero essere incentrate su alcuni punti specifici:

- Servizi di trasporto verso i siti turistici
- Servizi di trasporto locali nei siti turistici
- Servizi in corso di tragitto

- Servizi forniti nei centri multimodali
- Offerta turistica locale accessibile con un mezzo diverso dall'automobile individuale.

Tenuto conto dell'attrazione esercitata dalle Alpi su scala internazionale, queste informazioni dovrebbero essere disponibili in parecchie lingue.

Tuttavia, la valutazione ha rivelato che le informazioni sui trasporti multimodali non coprono tutti i paesi europei, spesso sono frammentate (in Francia) e la maggior parte del tempo sono disponibili in una sola lingua. Inoltre, il livello di informazione relativa ai trasporti disponibili sul sito è molto variabile.

Si può tuttavia notare che le informazioni multimodali tra il trasporto pubblico e le attività turistiche sono gestite molto bene in Svizzera (dove la gestione delle informazioni è assicurata dalla società nazionale delle ferrovie SBB).

4 – Tariffe e biglietti: disparità, mancanza di trasparenza e cattiva visione globale del servizio

Si è rivelato impossibile confrontare i prezzi dei diversi mezzi di trasporto su brevi e lunghe distanze a livello internazionale, tenuto conto della disparità delle metodologie e delle informazioni.

L'offerta del sistema di biglietteria internazionale è ampiamente insufficiente. In linea di massima, è impossibile prenotare e acquistare un biglietto di "porta a porta" per la totalità del tragitto dal punto di partenza, in particolare per gli itinerari internazionali. Le nuove tecnologie di comunicazione, come Internet, sono sotto-sfruttate e presentano solo una piccola parte delle offerte disponibili nelle Alpi. Si può tuttavia notare che la Svizzera propone ai turisti stranieri un biglietto combinato, che dà loro accesso all'insieme della rete pubblica nazionale.

5 – Coordinamento e cooperazione tra i settori del trasporto e del turismo

Il risultato della valutazione è lo stesso per tutti i paesi delle Alpi, ad eccezione della Svizzera: la cooperazione è insufficiente a livello nazionale, e ancora più scarsa a livello internazionale. Esistono tuttavia dei notevoli bisogni in questo settore, in particolare a livello locale.

Si constatano delle lacune in termini di scambio di informazioni tra i siti turistici e i sistemi di trasporto, così come tra gli operatori di trasporto internazionali, in modo particolare in Ger-

mania e in Francia. Esistono tuttavia alcuni esempi da seguire, in particolare in Austria e in Svizzera.

Il trasporto, in quanto prodotto turistico, è oggetto di alcune iniziative locali (siti protetti, gruppi o siti turistici che beneficiano del marchio "Perla delle Alpi", parchi naturali). Alcuni tour operator propongono offerte combinate "turismo + trasporto".

III - Sintesi della valutazione e direttive di lavoro

1 – Il turismo alpino, che riunisce dei viaggiatori di provenienza molto diverse, rappresenta al tempo stesso un'opportunità economica e un rischio ambientale per le Alpi. Si tratta di trovare un equilibrio tra queste due problematiche, anche per quanto riguarda i mezzi di accesso e gli spostamenti. Questi elementi devono inserirsi in un obiettivo di sviluppo sostenibile e di preservazione delle eccezionali qualità ambientali della regione alpina e della qualità di vita dei suoi abitanti.

2 – Affinché l'offerta ferroviaria e l'offerta di trasporto collettivo possano competere con le automobili individuali per raggiungere la destinazione finale, bisogna proporre ai turisti un livello del servizio globale identico se non addirittura superiore a quello che offre un'automobile. Per riuscirci, bisogna creare una catena di trasporto completa dal domicilio del turista fino alla sua destinazione. Sul posto, è molto importante creare dei servizi di mobilità attraenti, associati ad offerte turistiche combinate. Queste offerte di servizio devono essere organizzate il più a monte possibile e adatte in funzione delle stagioni e delle diverse situazioni nazionali e regionali.

Del resto, è assolutamente essenziale, quando si pianifica un viaggio, disporre di informazioni multimodali al tempo stesso accessibili, affidabili e confrontabili. Con le nuove tecnologie di comunicazione, queste informazioni devono coprire l'insieme della catena di trasporto e i servizi associati (comprese le condizioni pratiche per una mobilità locale senza automobili).

3 – La collaborazione tra le diverse parti interessate è fondamentale per arrivare ad un sensibile miglioramento dei servizi.

È per questo che tutte le parti coinvolte del settore del turismo, del trasporto e dell'ambiente su scala locale, regionale, nazionale e internazionale devono prendere le misure necessarie per creare una mobilità sostenibile e dei prodotti al tempo stesso attraenti e rispettosi dell'ambiente.

Questo è essenziale per adattare l'offerta globale, per sviluppare dei prodotti integrati e per strutturare l'informazione.

4 – L'attuazione delle raccomandazioni che si possono fornire ai diversi attori per aiutarli a progredire in questi settori richiede molto tempo e deve tenere conto delle realtà nazionali. Sarebbe però molto utile scambiare informazioni sulla struttura economica globale e sul costo esterno sociale del trasporto turistico nei diversi siti turistici delle Alpi. Questo aiuterebbe le autorità locali a decidere quali investimenti realizzare e faciliterebbe la gestione dei servizi di trasporto locali. Questo permetterebbe anche di aiutare i turisti a scegliere il loro mezzo di trasporto.

5 – L'obiettivo che consiste nello sviluppare l'utilizzo dei trasporti collettivi (treni e autobus) nell'ambito del turismo alpino deve tenere conto dei vincoli inerenti al sistema ferroviario, in termini di infrastrutture, esistenti o in progetto, e di concentrazione del traffico.

Questo obiettivo deve basarsi su collegamenti più diretti (collegamenti internazionali, collegamenti regionali transfrontalieri, treni di notte) fondati sull'ottimizzazione dei posti disponibili, su servizi più specifici, su un trasporto dei bagagli più efficace, su una garanzia di trasporto "ultimo chilometro" e su offerte di trasporto adatte a livello dei siti turistici.

In alcune regioni, la rete ferroviaria alpina è quasi satura durante i periodi di punta invernali (in particolare in Francia), tenuto conto del ritmo stagionale delle partenze per le vacanze nei paesi che circondano le Alpi. Sarebbe quindi poco realistico voler trasferire una parte importante del traffico stradale verso la rete ferroviaria alpina, dato che questa è già sovraccarica in periodo di punta.

Si può tuttavia fissare un obiettivo di aumento significativo della parte modale del treno, obiettivo pragmatico che suppone la predisposizione di servizi adatti, in particolare per il periodo fuori stagione.

IV – Proposte per sviluppare i servizi di trasporto sostenibile verso le zone turistiche delle Alpi

Per realizzare i progressi necessari, deve essere creata una stretta collaborazione a due livelli:

- A livello internazionale, per organizzare una catena di trasporto completa dal domicilio fino alla destinazione e per creare un efficace sistema di gestione delle informazioni internazionali;
- A livello locale tra gli attori del turismo, quelli del trasporto e le autorità competenti per organizzare la mobilità sul posto.

1 – Migliorare i servizi lunga distanza punto di partenza / destinazione:

- Creare un'offerta sufficiente di collegamenti ferroviari diretti verso i principali punti di partenza / destinazioni per tutte le stagioni e tutti i periodi (periodi pieni e periodi "morti"), con orari e frequenze appropriate, in funzione della capacità delle reti;
- Studiare le migliori coincidenze tra i treni internazionali e regionali o tra i diversi mezzi di trasporto, con tempi di attesa ridotti tra le coincidenze, zone di attesa adatte e una gestione delle informazioni nei punti di coincidenza che tengano conto della natura internazionale dei tragitti realizzati;
- Proseguire gli sforzi che, su scala europea, tendono ad una migliore ripartizione e un migliore coordinamento dei periodi di vacanza e, attraverso la diminuzione delle punte di traffico in periodi di ferie che ne risulterebbe, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture turistiche e delle reti ferroviarie;
- Fare prendere coscienza alle società di autoservizi è importante fare evolvere l'immagine dei tragitti in autobus sulle lunghe distanze, nel rispetto delle regole di sicurezza;
- Studiare la possibilità di treni di notte per le lunghissime distanze;
- Chiedere agli operatori di trasporto lunga distanza e ai responsabili dei centri di trasferimento di migliorare sensibilmente i servizi di accompagnamento ai viaggiatori (in particolare per quanto riguarda i bagagli e le biciclette), riducendo al tempo stesso i vincoli legati al trasferimento negli spazi di coincidenza (informazioni, accessibilità, servizi e luoghi di attesa).

- Cercare di garantire una catena di trasporto punto di partenza / destinazione, perfezionando i centri di coincidenza multimodale combinando servizi di treno, di bus, di taxi e di navetta (compreso il trasporto dei bagagli).

2 – Organizzare le condizioni pratiche che permettano di garantire ai turisti di spostarsi senza automobile personale a livello locale

- Cercare localmente un'organizzazione sistematica delle coincidenze, con un mezzo di trasporto dall'ultima stazione del tragitto o dall'aeroporto di arrivo fino alla destinazione finale, privilegiando l'utilizzo di servizi di trasporto collettivo affidabili (autobus, taxi, bus-navette, ecc.);

- Estendere questa offerta ai tragitti individuali sul posto, qualunque ne sia il motivo, per permettere una scelta alternativa all'automobile;

- In questo scenario, studiare delle modalità di creazione di una biglietteria completa (acquisto e prenotazione) per l'insieme della catena di trasporto (da porta a porta);

- Favorire lo sviluppo di centri di mobilità che riuniscano, su territori frequentati sufficientemente estesi, delle informazioni affidabili sui mezzi di trasporto locali, sulle possibilità di prenotazione e di acquisto di biglietti, e coordinare e promuovere la creazione di prodotti turistici / di trasporto integrati (come i pass oppure offerte tutto compreso).

3 – Fare della rete di informazione sulla mobilità sostenibile un elemento di supporto del turismo sostenibile nelle Alpi

Nell'immediato, il settore del turismo dovrebbe fare la promozione e informare i suoi clienti delle offerte di trasporto pubblico che permettano di recarsi verso le varie destinazioni, così come delle offerte proposte a livello della destinazione stessa. Dovrebbero essere integrate delle informazioni sui trasporti pubblici in tutti i supporti marketing, a tutti i livelli (hotel, associazioni turistiche locali e regionali, organismi nazionali).

Dopo le analisi dei sistemi informatici esistenti, suggeriamo in priorità di definire il contenuto comune di queste informazioni, badando che questo contenuto possa essere messo in rete e rispondere alle aspettative dei turisti. Una simile azione potrebbe basarsi sui centri di mobilità esistenti e sull'esempio dei servizi informatici aerei che sono, per definizione, concepiti per gestire la produzione di informazioni di natura internazionale.

A lungo termine, l'obiettivo consisterebbe nel disporre, in tutta la zona alpina, di un'informazione sull'articolazione tra turismo e trasporto affidabile, strutturata e messa in rete.

Questo supporrebbe un coordinamento della gestione delle informazioni, permettendo al tempo stesso a ogni operatore di mantenere una gestione individuale delle sue informazioni.

Potrebbe essere proposto di lanciare un programma sperimentale di cooperazione transalpina, per raccogliere delle informazioni di base sul trasporto nelle Alpi, per stabilire le specifiche dell'esperimento e costituire una rete di partner che integri gli attori economici sia pubblici che privati. Questo progetto sarebbe proposto alla Commissione europea per ottenere un sostegno finanziario.

Al tempo stesso, ogni paese potrebbe sforzarsi di migliorare la struttura delle informazioni già creata a livello nazionale dagli attori dei due settori e dalle autorità locali.

Vari ostacoli rallenteranno la creazione di una struttura efficace per le informazioni pratiche: i vincoli finanziari del lavoro in rete, la reticenza commerciale degli operatori a dare informazioni che considerano sensibili, le divergenze di punti di vista tra i diversi paesi alpini quanto alla necessità di coinvolgere o no le autorità pubbliche nel finanziamento del sistema e il tempo necessario per mettere a punto l'insieme del meccanismo.

È proprio perché servirà molto tempo per sviluppare questo progetto che proponiamo di iniziare uno scambio di idee il più rapidamente possibile per definire la natura e la struttura desiderate per le informazioni.

4 – Fare della mobilità sostenibile uno strumento di promozione del turismo alpino sostenibile

Le "Perle delle Alpi" e la rete ALPARC delle zone alpine protette formano l'abbozzo di un'immagine diversa per le attività turistiche e di svago nelle Alpi. È particolarmente il caso delle "Perle delle Alpi", un'offerta turistica che associa il principio di mobilità sostenibile a siti turistici al tempo stesso belli e interessanti. Anche il progetto europeo su iniziativa dell'Austria, «Visitate le Alpi in treno», si inserisce nell'obiettivo di mobilità sostenibile.

Le autorità locali, regionali e nazionali dovrebbero basarsi su queste iniziative e questi criteri per promuovere una mobilità sostenibile nelle zone turistiche delle Alpi, sul tema “Venite senza automobile, ci occuperemo noi del resto”.

Questa iniziativa, che permetterebbe di sviluppare nelle Alpi un tipo di turismo più adatto al cambiamento climatico, potrebbe essere accompagnato da un invito dei siti turistici alpini a pubblicare la loro impronta di carbonio, su cui i diversi mezzi di trasporto hanno un impatto certo.

Le autorità locali e nazionali dovrebbero riflettere sui mezzi per sviluppare e sostenere questo procedimento globale, così come sulla possibilità di coinvolgere l'Europa nella sua promozione, per fare delle Alpi un laboratorio di prova per nuove forme di turismo.

5 – Sviluppare la trasparenza dei costi del trasporto turistico nelle Alpi

Le autorità locali dovrebbero essere invitate a valutare i costi e i vantaggi collettivi dei viaggi e dei trasporti turistici, in funzione dei loro mezzi e delle caratteristiche della loro regione.

Questa valutazione del costo globale della mobilità turistica individuale, a livello dei siti turistici o delle regioni turistiche, permetterebbe poi di:

- aiutare le autorità a decidere quali investimenti realizzare o quale sostegno apportare alle iniziative sviluppate,
- mostrare in maniera accessibile e trasparente i costi dei tragitti terminali come complemento dei tragitti lunga distanza in trasporto collettivo per permettere il confronto globale con i costi dell'automobile privata.
- aiutare i turisti a scegliere il loro mezzo di trasporto.

Questa valutazione permetterebbe anche di argomentare più efficacemente a favore di un'offerta di trasporto integrata, nella prospettiva di una mobilità sostenibile internazionale.