

SPERIMENTAZIONE 2018

VERSO UN NUOVO PIANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE PER LA VAL DI TOVEL

di Gloria Concini – Assessore delegato alla Giunta esecutiva del PNAB

Negli ultimi anni il lago di Tovel è divenuto meta di flussi di visitatori sempre più consistenti, tale da far registrare un aumento del 96% dei veicoli parcheggiati dal 2004 ad oggi: allora, i veicoli paganti erano 16.655 e sono diventati 32.716 nel 2017. Ciò ha imposto un'attenta riflessione sulla tenuta del sistema di accoglienza e di gestione dei flussi di traffico, pensato per una quantità di visitatori giornalieri decisamente più ridotto.

Nell'organizzazione della gestione della viabilità sono coinvolti il Comune di Ville d'Anaunia, come ente locale proprietario, il Parco Naturale Adamello Brenta quale ente gestore del territorio e della mobilità, la Provincia Autonoma di Trento come proprietario della SP14 e a cui fanno capo i servizi di trasporto pubblico. Il ragionamento sul tema è stato condotto partendo dall'individuazione degli obiettivi prioritari da raggiungere già con la stagione estiva 2018: maggiore sicurezza della viabilità eliminando tutte le soste di veicoli lungo strada (il divieto di sosta, per molti tratti, è in vigore da diversi anni), riduzione dei tempi per la bigliettazione degli ingressi e conseguentemente dei tempi di permanenza a motore acceso sulla carreggiata stradale, controllo degli accessi prevenendo le situazioni di tutto esaurito. Agli obiettivi gestionali si sono affiancati quelli strategici: riduzione dell'impatto ambientale-paesaggistico dei veicoli, avvicinamento del visitatore al centro abitato, attivazione di un servizio di trasporto pubblico frequente e a tariffa agevolata per i residenti.

Tali obiettivi sono convogliati in un **progetto sperimentale** di mobilità sostenibile. La sperimentazione di un servizio consente di analizzare i meccanismi del sistema, i punti di forza e di debolezza dello stesso, posticipando gli investimenti strutturali ad un momento di maggiore consapevolezza al fine di evitare sprechi di denaro per interventi non funzionali.

Dopo diversi mesi di intenso confronto, analizzando i dati di flusso degli anni passati, si è individuato un arco temporale di alta stagione, compreso fra il 14 giugno e il 2 settembre, durante il quale attivare la sperimentazione citata. Le azioni messe in campo hanno riguardato principalmente:

- L'impostazione di un sistema di gestione "a saturazione", con chiusura della valle durante le ore del giorno in cui si è verificato il tutto esaurito e il trasferimento del nodo gestionale nel parcheggio di attestamento allestito in località ex Cofco o "Russia". Il parcheggio è stato sistemato prevedendo zone di sosta su due livelli e dotato di biglietteria e bagni mobili, riducendo al minimo l'investimento iniziale con la consapevolezza di non poter offrire, in fase sperimentale, un servizio ottimale.
- L'attivazione del servizio di collegamento dell'abitato di Tuenno con la zona Lago, tutti i giorni con frequenza ogni 20 minuti. La Provincia è intervenuta a supporto dell'iniziativa coprendo a consuntivo i costi non coperti dall'emissione di ticket parcheggio e ticket auto (il solo servizio di trasporto erogato da Trentino Trasporti, da aprile a novembre, ha un costo che si aggira intorno ai 150.000 euro).

- La predisposizione di tabellonistica stradale direzionale più mirata lungo il tragitto, che segnalasse la chiusura della valle durante la fase di attivazione del nodo gestionale a Tuenno.
- L'attivazione di un servizio informativo in località Sant'Emerenziana, con compiti di conta dei veicoli in ingresso e di reindirizzamento verso il parcheggio di Tuenno di coloro che avrebbero imboccato la SP14 nonostante la chiusura.
- L'aumento numerico del personale addetto alla gestione dei veicoli, per velocizzare le operazioni di bigliettazione in località Capriolo e gestire le varie aree di sosta.
- L'alleggerimento dell'impatto paesaggistico della sosta di veicoli in località Glare, non più adibita a zona parcheggio in via ordinaria (tuttavia, il turismo "mordi e fuggi" che ad oggi costituisce una buona fetta dei flussi totali, ha imposto - per la tenuta del sistema - l'utilizzo a fini parcheggio delle Glare in orario pomeridiano, comportando il solo parziale raggiungimento dell'obiettivo di alleggerimento paesaggistico).
- L'introduzione di una tariffazione agevolata riservata ai residenti del Comune di Ville d'Anaunia al fine di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico in preferenza a quello privato (tutti i residenti possono munirsi di pass per accedere alla valle, tuttavia come è possibile riscontrare dai dati riportati a lato, il traffico automobilistico dei residenti incide per il 35% del totale (media stagionale), ed è dovere dell'ente pubblico istituire le condizioni e i servizi per un progressivo cambio di approccio alla valle durante i periodi di alta stagione, nonché al tema della mobilità in generale).
- L'attivazione, da parte del Servizio Strade della Provincia, di un rilevatore di traffico sulle 24 ore, che consenta di monitorare i flussi anche al di fuori delle giornate e degli orari in cui è attiva la gestione della mobilità.

Anche la stagione autunnale, fino a qualche anno fa considerata "coda di stagione", ha messo a dura prova il sistema di gestione, dal momento che il picco massimo di accessi registrato nel 2018 si è verificato domenica 21 ottobre. Prevedere un servizio all'altezza, in questa fase stagionale, è complicato da una serie innumerevole di fattori ed è esposto al rischio economico (un servizio ben strutturato, in caso di maltempo, costituirebbe un vero e proprio "salasso" non compensato dagli ingressi della bigliettazione). Tuttavia, data l'importanza di valorizzare la presenza turistica su un arco temporale annuale più ampio possibile, la destagionalizzazione dei servizi costituisce un fronte su cui lavorare molto e migliorare.

Il servizio di mobilità ha visto una brusca interruzione a seguito del blocco della viabilità sulla strada provinciale disposta a seguito degli eventi meteorologici di fine ottobre.

L'esito della sperimentazione è stato certamente positivo per il raggiungimento degli obiettivi sopra esposti, non senza ricorso ad aggiustamenti "in corso d'opera" e adattamenti a flussi sempre più imprevedibili. Si sono confermate alcune criticità previste, una fra tutte la gestione di un traffico "promiscuo" di auto private e bus navetta, altre sono emerse proprio dalla sperimentazione, ad esempio la difficoltà di veicolare efficacemente informazioni con la cartellonistica stradale e la necessità di automatizzare alcune fasi del processo.

In queste settimane si approfondirà l'analisi dei dati e si riapriranno i tavoli di confronto in vista della prossima stagione turistica.