



T.A.S.M.A.C.- Accessibilità turistica nei piccoli centri urbani

DESCRIZIONE

Le piccole città a vocazione turistica subiscono, nei periodi di maggiore affluenza, gli effetti ambientali e sociali determinati dall'incremento del traffico veicolare, il quale genera fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico oltre che disagi sia per i turisti stessi che per la popolazione residente. Gli spostamenti per finalità turistiche verso queste località sono infatti generalmente di breve durata, concentrati in determinati periodi dell'anno ed avvengono spesso con utilizzo dell'“auto privata” a causa di diversi fattori tra i quali la comodità e la praticità, i costi e spesso anche la scarsa offerta di mezzi di trasporto alternativi a parità di comodità e costo.

Dal punto di vista dell'accessibilità si pone quindi un problema di governo dello sviluppo turistico delle città, il cui punto centrale si trova nella gestione del sistema “turismo – ambiente – mobilità”. È infatti sugli elementi principali della mobilità (strutture, infrastrutture, servizi) che le necessità dei turisti si avvicinano a quelle dei residenti, ponendo al centro dell'attenzione la qualità della vita e l'accessibilità ai servizi del territorio.

Partendo dal presupposto che è opportuno offrire al turista metodi di trasporto alternativi accessibili sul territorio senza d'altro canto prescindere dall'esistenza di un traffico residuo, risulta indispensabile definire innovative modalità di gestione. In tale contesto, il progetto T.A.S.M.A.C. si propone di sviluppare un sistema integrato di mobilità sostenibile, affiancando ai metodi di trasporto tradizionale un innovativo sistema per la regolamentazione degli accessi e del traffico veicolare all'interno delle località turistiche. La soluzione individuata si basa in particolare su un sistema combinato di gestione, prenotazione e fruizione dei parcheggi.

Gli obiettivi principali del progetto sono stati:

- definizione e sperimentazione di un modello di governance della mobilità urbana connesso agli afflussi turistici, denominato Modello T.A.S.M.A.C;
- riduzione dell'impatto ambientale, in termini di inquinamento acustico e atmosferico, derivanti dal traffico automobilistico dovuto all'afflusso turistico in centri urbani di piccole e medie dimensioni;
- aumento della fruibilità, vivibilità e accessibilità per i turisti e per la popolazione residente.

LE FASI DEL PROGETTO

Alla base del progetto T.A.S.M.A.C. c'è stato un ampio studio per la valutazione delle modalità di sosta nel centro delle città. L'analisi si è concentrata in particolare sulla possibilità di conciliare le esigenze dei residenti con quelle dei turisti. A partire dai risultati ottenuti è stato quindi strutturato un modello di mobilità “dolce” attraverso l'organizzazione di percorsi full accessible, un sistema di strumenti sul territorio per il monitoraggio acustico e ambientale nei punti critici e una dotazione di

sistemi ITS (Sistemi di trasporto intelligenti) fruibili anche oltre il periodo di sperimentazione dei modelli di accessibilità.

Il progetto è stato strutturato in 16 azioni, fra cui le principali sono state :

- azioni preparatorie (valutazioni “ex-ante”): indagini sul traffico (conteggi), rilievi sull’inquinamento acustico e sulla qualità dell’aria, indagini campionarie su accessibilità; indagini conoscitive su iniziative in corso, sistema della mobilità, ecc.;
- progettazione esecutiva: definizione di ipotesi di accessibilità, dimensionamento aree di sosta e definizione percorsi ottimali, definizione delle specifiche tecniche HW e SF, realizzazione piano operativo
- azione di implementazione: organizzazione ufficio dedicato, formazione del personale degli uffici competenti;
- estrapolazione modello e valutazioni post opera: indagini sul traffico, rilievi di inquinamento acustico e qualità dell’aria, indagini campionarie su residenti/turisti.

Dal punto di vista tecnico, allo scopo di realizzare i singoli Piani delle iniziative per i Comuni coinvolti, le diverse fasi del progetto hanno consentito l’implementazione di specifiche azioni operative:

1. MODELLO OTTIMALE ACCESSIBILITÀ TURISTICA: definizione di scenari relativi alla mobilità sostenibile in funzione di variabili dirette (mobilità, sosta, traffico) e indirette (ambiente, asset urbanistico, accettabilità sociale, attrattiva turistica), mediante un’analisi SWOT;
2. AREE DI SOSTA FUNZIONALI ALL’ACCESSIBILITÀ: identificazione e verifica degli spazi per la sosta concentrata/off street a disposizione dei turisti;
3. PERCORSI OTTIMALI DA/PER AREE DI SOSTA: individuazione dei percorsi ottimali da utilizzare nei tragitti dai punti di raccolta (aree di sosta) fino a destinazione (attrattori comunali);
4. DIMENSIONAMENTO TECNICO-ECONOMICO DELLE NAVETTE: affinamento percorsi e fermate intermedie; individuazione percorrenze giornaliere e annue; dimensionamento della flotta e del numero di autisti; proposta della tipologia di mezzo, previa effettuazione di un’analisi di benchmarking;
5. PROCESSI DI FUNZIONAMENTO SISTEMA TECNOLOGICO: valutazione di un sistema di prenotazione del posto auto; affinamento dello schema dei flussi informativi (tipologia di informazioni, modalità di funzionamento,...); individuazione delle specifiche tecniche del software; individuazione e organizzazione dell’ufficio di Mobility Management;
6. INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE: conferma della rete dei percorsi ottimi; validazione della localizzazione dei Pannelli a Messaggio Variabile (PMV); affinamento delle specifiche tecniche dei PMV; proposta e condivisione delle eventuali infrastrutture tecnologiche a supporto del sistema (pc, palmari, connessioni web,...).

Il progetto T.A.S.M.A.C. è stato sperimentato in tre località, diverse tra loro per caratteristiche territoriali e rappresentative di alcune tipologie di mete turistiche:

- Recanati, “località culturale”

La sperimentazione a Recanati, realizzata nel 2012 e nel 2013, ha affrontato il problema della gestione dei flussi in arrivo all’interno della città. Il comune maceratese, con il supporto della società Contram S.p.A, gestore del servizio di Trasporto Pubblico Locale, ha progettato il dimensionamento del servizio di navetta, ha individuato l’area da adibire alla sosta (sita nel parcheggio in piazzale Lorenzo Lotto) e ha creato un sistema di avvisi a messaggio variabile in cui fornire utili informazioni al visitatore. E’ stato offerto ai turisti un servizio interattivo attraverso il quale prenotare on line e gratuitamente il posto auto, tra quelli riservati per il progetto T.A.S.M.A.C. nel parcheggio prescelto, garantendo allo stesso tempo l’accesso al servizio navetta per facilitare i collegamenti con il centro.

- Albisola Superiore, “località balneare”

Ad Albisola Superiore, dove il turismo balneare si caratterizza per la forte stagionalità e per l'aumento delle presenze soprattutto nei weekend, la sperimentazione è stata indirizzata ad arginare il cosiddetto “traffico parassita” ed a ridurre le difficoltà di ricerca del parcheggio. Al fine del raggiungimento degli obiettivi prefissati, è stato allestito un apposito parcheggio con organizzazione di un servizio bus-navetta da e per il mare; è stata inoltre fornita la possibilità di prenotazione on line e con anticipo del posto del parcheggio a disposizione. Il servizio è stato pubblicizzato mediante un sistema di infomobilità.

Al fine di arginare il fenomeno del parcheggio abusivo sono stati inoltre predisposti strumenti di dissuasione della sosta nella zona litoranea.

- Pré Saint Didier, “località sciistica/termale”

A Prè Saint- Didier è stato organizzato un sistema di accessibilità urbana attraverso la pianificazione e l'installazione di pannelli di info mobilità ed attivato un servizio navetta dal centro urbano alle terme.

RISULTATI RAGGIUNTI

I risultati raggiunti dal progetto T.A.S.M.A.C. ed i limiti individuati, distinti per le tre città, sono stati:

- Per il Comune di Recanati:
 - riserva di 10 posti auto al progetto TASMACH presso il parcheggio Lorenzo Lotto;
 - installazione di un totem fisso di 3 metri con le informazioni relative alla mobilità urbana;
 - creazione di un servizio di navetta e di prenotazione on line ed in anticipo del posto auto;

Gli interventi realizzati hanno portato alla diminuzione media del 15% circa del numero di auto in transito nel centro della città. D'altra parte, con specifico riferimento allo svolgimento di eventi culturali, il sistema proposto non è risultato particolarmente risolutivo rispetto alle problematiche legate al traffico in ingresso alla città.

- Per il Comune di Albisola Superiore:
 - l'organizzazione del parcheggio di Luceto (frazione collocata a circa 2,5 km dal litorale) dotato di 304 posti e di un servizio di bus navetta incluso nel prezzo;
 - collocazione sul territorio di 3 pannelli di infomobilità;
 - istituzione dell'ufficio di Mobility Management (Deliberazione di Giunta comunale n. 146 del 29/05/2012) presso l'ufficio per l'Informazione e l'accoglienza turistica (IAT).

I monitoraggi condotti hanno rilevato un incremento di circa il 33% sull'utilizzo complessivo del parcheggio di Luceto rispetto all'anno precedente alla sperimentazione. Nonostante tale incremento, l'indice di saturazione del parcheggio è risultato ridotto, principalmente a causa della distanza dal mare e per la scarsa percezione del rischio di sanzionamento come disincentivo a parcheggiare nelle zone vicine al litorale. Il parziale utilizzo del parcheggio T.A.S.M.A.C. non ha permesso di ottenere risultati significativi della sperimentazione basata sul monitoraggio di parametri ambientali.

- Per il Comune di Prè Saint- Didier:
 - istituzione dell'ufficio di Mobility Management presso la sede comunale;
 - Installazione di 5 pannelli di infomobilità;
 - attivazione creazione di un servizio di navetta e di prenotazione on line ed in anticipo del posto auto;

I monitoraggi condotti hanno permesso di rilevare:

- un ampio successo del servizio navetta. Dal 1° dicembre 2013 al 28 febbraio 2014 hanno usufruito del servizio 5725 utenti, ossia più del doppio dell'anno precedente;
- una netta riduzione del traffico veicolare, che risulta più marcata soprattutto in corrispondenza delle ore della giornata che nel 2010/2011 erano risultate le più trafficate (nel 2013/2014: fino al 40% di riduzione dei passaggi auto nell'ora di maggior afflusso registrato nel 2010), nonostante l'aumento dei flussi turistici;
- Per quanto attiene ai parametri ambientali, è stato rilevato che la riduzione del traffico veicolare ottenuto dall'applicazione del modello T.A.S.M.A.C ha determinato una diminuzione del rumore ambientale (con riferimento al periodo diurno di un giorno feriale tipo è stata rilevata una riduzione di circa 0,5 dB rispetto ai livelli misurati in occasione del monitoraggio della campagna 2010/2011). In termini di qualità dell'aria (concentrazione di benzene) non sono state rilevate variazioni sostanziali, in quanto il numero di veicoli ai quali si fa riferimento è, in termini assoluti, troppo contenuto per determinare un effetto misurabile sulle concentrazioni di benzene in aria.

Ai fini della replicabilità del progetto sono state elaborate le [Linee Guida](#) per l'applicazione di un nuovo modello di accessibilità in località di piccole dimensioni.

Acronimo: T.A.S.M.A.C.

Protocollo: LIFE09 ENV/IT/000146

Programma di riferimento: [LIFE](#)

Sito web: <http://www.tasmac.eu/IT/aspbite/sitemap/index.asp>

Parole chiave: [Mobilità sostenibile](#), [Servizi di trasporto](#), [Qualità dell'ambiente](#), [qualità dell'aria](#), [Inquinamento acustico](#), [navette](#), [Rumore](#), [traffico veicolare](#), [parcheggi](#), [flussi turistici](#), [turismo](#), [aree di sosta](#).

Anno Call: 2009

Tema: [Ambiente urbano](#)

Beneficiario coordinatore: Regione Marche- Trasporto Pubblico Locale

Contatti: Sergio Strali.

Budget: 1.483.432,81

Contributo EU: 666.186,00

Sede del Beneficiario: Via Tiziano 44 Ancona (AN) 60125

Area progettuale Regione: Marche.

URL di origine: <http://www.pdc.minambiente.it/progetti/tasmac-accessibilita-turistica-nei-piccoli-centri-urbani>