



# Progetto T.A.S.M.A.C. Tourism Accessibility in SMall Attractive Cities

LIFE09 ENV/IT/000146

*Marzo 2014*

## **LINEE GUIDA**

per la predisposizione di un sistema integrato per la gestione dell'accessibilità dei flussi turistici nei piccoli e medi centri urbani fortemente attrattivi  
(stazioni balneari, centri termali e montani, siti culturali)

Il Progetto Life T.A.SM.A.C è stato promosso e coordinato dalla Regione Marche, Servizio Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto.

Hanno collaborato:

**REGIONE MARCHE**

Dott. Sergio Strali	Project Manager
Dott.ssa Roberta Ruggeri	Assistant Project Manager
Ing. Gabriele Frigio	Assistente tecnico - amministrativo
Sig. Roberto Balestra	Assistente amministrativo
Geom. Massimiliano Giulioli	Assistente amministrativo
Rag. Fabrizio Pigini	Assistente amministrativo
Ing. Mauro Petraccini	Assistente amministrativo
Geom. Massimo Forini	Assistente amministrativo

**COMUNE DI RECANATI**

Francesco Fiordomo	Sindaco, Supervisore
Antonio Bravi	Assessore al Bilancio, Supervisore
Giorgio Foglia	Dirigente, Project Manager
Giovanni Montaccini	Segr. Generale, Coordinatore progetto
Angela Barbieri	Dirigente, Assistente aspetti finanziari
Maurizio Paduano	Dirigente Assistente per gli aspetti tecnici
Michele Dionisi	Assistente Amministrativo

**COMUNE DI ALBISOLA SUPERIORE**

Giovanni Pucciano	Segretario Comunale, Supervisore
Cristina Gamba	Project Manager
Carla Zappia	Assistente Project Manager
Francesco Barone	Coordinatore tecnico del progetto
Alessandra Ghidara	Comandante Polizia Municipale
Roberto De Lucis	Responsabile settore Urbanistica
Massimo Agamennone	Responsabile settore Lavori Pubblici
Daria Barile	Responsabile settore Turismo
Bruno Calcagno	Commissario di Polizia Municipale
Bruno Siri	Agente di Polizia Municipale
Marco Guglielmetti	Polizia Municipale
Antonella Giacchino	Settore Lavori Pubblici
Paolo Romboli	Settore Urbanistica
Andrea Barabino	Settore Lavori Pubblici

**CONSULENTI:**

**T BRIDGE S.p.A.** - Marco C. Foti, Gian Maria Honich, Federico Fazari, Francesco Misso  
**SIGE** Srl - Ingrid Barile, Alfonso Pavone



## **T.A.SM.A.C.**

Tourism Accessibility in  
SMall Attractive Cities

## **T.A.SM.A.C.**

Accessibilità Turistica  
nelle piccole località  
turistiche

LINEE GUIDA



RECANATI



ALBISOLA SUPERIORE



PRE'-SAINT-DIDIER

## Prefazione

Luigi Viventi, Assessore Trasporti Regione Marche

I risultati diffusi dagli studi a livello nazionale confermano che le piccole e medie città sono ancora oggi il prodotto più turistico e allo stesso tempo più internazionale, cioè quello in cui si contano più turisti, ed in valore assoluto, più stranieri. Le nostre città sono inoltre prepotentemente e positivamente collocate nel ricordo dei turisti che le hanno visitate e in cima ai desideri di vacanza di chi ancora non le ha viste.

È certo vero che ci sono alcuni simboli e toponimi tradizionali delle nostre città all'estero, ma appare ormai chiaro come a fare la differenza non sia uno o l'altro monumento, museo o bene culturale, quanto la città nel suo complesso. Le città cosiddette minori, che non possono contare su elementi di fama internazionale, confermano la tendenza del turista a ricercare luoghi che siano rappresentativi di un insieme di valori identitari: le città marchigiane, i bacini pilota in cui si è sperimentato il modello di accessibilità T.A.SM.A.C., pur con le loro differenze, attraggono il turista perché riescono a rendere meglio l'idea di "Città Italiana", ricche di storia, di cultura, di elementi architettonici di pregio, ma anche di eventi, di qualità.

Recanati, ad esempio, è la rappresentazione vivente della città ideale, a misura d'uomo, accogliente, esteticamente bella: in una parola, "Città Ospitale". Ospitale rispetto ai diversi temi che sono stati affrontati nella sperimentazione del modello T.A.SM.A.C.: mobilità (tradizionale e "dolce"), accessibilità ai servizi (turistici, sociali e di pertinenza), ambiente (clima ed inquinamento).

La possibilità di trasferire il modello di accessibilità ad altri territori è anche giustificato dal contesto in cui le cittadine sono inserite, un valore aggiunto in termini di competizione turistica.

Dal punto di vista dell'accessibilità si pone quindi un problema di governo dello sviluppo turistico delle città che si conferma essere un tema multidisciplinare e spazialmente vasto.

Senza dover parlare per forza di strategie, di integrazione e di sinergie, obiettivi a cui molti territori si sono indirizzati con non pochi ostacoli, conviene forse prendere atto che il sistema "turismo - ambiente - mobilità" ormai è diventato il corretto punto di partenza per governare appieno i flussi turistici. Sarà perché la sola "variabile turismo" ancora non ha sufficiente forza, o insufficienti risorse economiche che gli permettano di andare autorevolmente ad un "tavolo di contrattazione" sullo sviluppo del territorio, in cui dalla mobilità, ai trasporti ed alle attività produttive tutti "contano" di più. Ciò accade anche perché non si è ancora radicata l'idea che i turisti quando vanno in una città apprezzano molte delle cose di cui anche i residenti godono, i primi solo per pochi giorni, i secondi sempre. A queste domande hanno risposto i residenti ed i turisti che hanno soggiornato nei tre Comuni interessati dalla sperimentazione del modello T.A.SM.A.C..

È proprio su questi elementi della mobilità (strutture, infrastrutture, servizi) che i desideri dei turisti si avvicinano a quelli dei residenti, ponendo al vertice la qualità della vita e l'accessibilità ai servizi del territorio. Una qualità della vita che è determinata dalla funzionalità degli elementi che caratterizzano una città, dal grado di sicurezza, dalla mobilità verso e dentro la città, da un contesto sociale positivo e sicuro, dalla piacevolezza: componenti che contribuiscono a dare oltre che la forma anche il carattere di una città.

## INTRODUZIONE

Sergio Strali, Responsabile del Progetto

Il tempo e le energie impiegate per spostarsi rappresentano, oggi, un aspetto primario nella vita delle persone. È ormai imperativo avvalersi degli strumenti che le moderne tecnologie offrono nel settore del telecontrollo del traffico. La sicurezza, la decongestione, la riduzione dei tempi di percorrenza, la riduzione del traffico "parassita" che si crea quando si cerca parcheggio sono solo alcuni degli aspetti sui quali è possibile intervenire. E questa è stata la base di partenza del modello T.A.SM.A.C., un sistema basato sull'accesso dei flussi di mobilità (turistica e non) all'interno di tre piccole città del panorama nazionale. Un corretto monitoraggio del traffico e della sosta, dell'inquinamento prodotto dai veicoli e delle condizioni meteorologiche è indispensabile per un ampio spettro di attività: dalla prevenzione degli incidenti alla velocità di intervento in caso di necessità, dalla tempestiva e corretta informazione all'utente alla manutenzione delle strade, alla loro gestione, alla pianificazione di nuove vie di comunicazione.

Le esperienze sviluppate dai Partner si sono scontrate con vincoli oggettivi e con tutti i problemi che, soltanto chi sperimenta, ha occasione di incontrare, studiare e risolvere. Problemi di natura amministrativa e di rilascio di autorizzazioni da parte di Enti terzi hanno provocato un ritardo nelle fasi di sperimentazione e, quindi, nella conclusione programmata del progetto. I risultati ottenuti dalle sperimentazioni hanno evidenziato significativi spunti di miglioramento, sia dal lato procedurale sia dal lato tecnico-operativo, *best practices* da replicare, con i dovuti accorgimenti, in altri ambiti territoriali aventi le medesime caratteristiche dei bacini di sperimentazione: Osimo, Tolentino e San Severino Marche, ad esempio, nel territorio marchigiano.

Tra gli obiettivi del T.A.SM.A.C. è emersa la possibilità di definire un modello di governance autofinanziabile grazie alle riscossioni delle tariffe da servizi (parcheggi) meglio fruibili e dall'incremento dei volumi di flussi turistici (perché meglio regolati) dai quali attendersi maggiori entrate per gli esercenti locali e, quindi, maggiori introiti dalla tassazione locale. Con T.A.SM.A.C. è stato possibile migliorare l'esperienza di soggiorno del turista nelle piccole località senza nuocere sugli equilibri trasportistici, ambientali e di qualità della vita dei residenti. Realizzare questo equilibrio non è semplice, perché sconta vincoli e limiti derivati non soltanto dalle conformazioni dei territori, spesso "critiche" proprio in virtù del loro grado di appetibilità, ma anche di risorse dovute alle dimensioni medio-piccole di tali realtà.

# INDICE GENERALE DOCUMENTO

## 1. IL PROGETTO

- 1.1 L'inquadramento
- 1.2 Gli obiettivi
- 1.3 Il contesto e le finalità
- 1.4 I risultati attesi

## 2. IL MODELLO T.A.SM.A.C.

- 2.1 I Partner
- 2.2 La struttura del modello
- 2.3 L'implementazione sul territorio
  - A. Recanati
  - B. Albisola Superiore
  - C. Pré Saint Didier

## 3. LA RIPRODUCIBILITA' DEL PROGETTO

- 3.1 Trasferibilità del modello
- 3.2 Buone pratiche nella gestione della mobilità urbana
- 3.3 Vademecum

# **1. IL PROGETTO**

## 1.1 L'INQUADRAMENTO

Il Progetto T.A.SM.A.C., "**Tourism Accessibility in SMall Attractive Cities**", è stato finanziato attraverso l'azione "Politica e governance ambientali" del Programma Europeo LIFE+ 2009.

Tra le 308 proposte pervenute alla Commissione Europea, T.A.SM.A.C. è rientrato nei 116 progetti finanziati dalla CE; nell'ambito italiano il progetto si è classificato al 24mo posto nella graduatoria dei 56 progetti individuati e finanziati:

- ❖ **DURATA:** il Progetto ha preso avvio ufficialmente il 1° novembre 2010 con termine il 31 marzo 2014
- ❖ **FINANZIAMENTO:** il finanziamento europeo concordato è stato pari a 666.185,50 € per un costo complessivo del progetto di 1.454.872,00 €
- ❖ **PARTENARIATO:** coordinatore del progetto è la Regione Marche a cui si sono affiancati, come Partner, i Comuni di Recanati (MC), Albisola Superiore (SV) e Pré Saint Didier (AO).



*Il logo del progetto T.A.SM.A.C.*

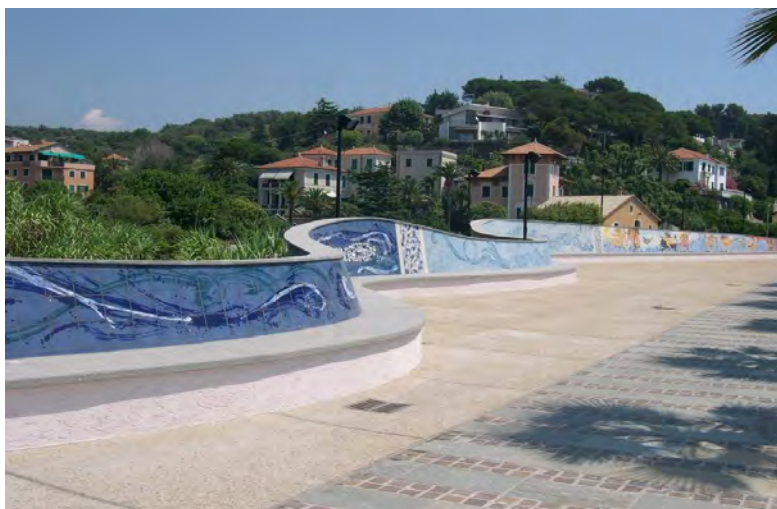
## 1.2 GLI OBIETTIVI

Il Progetto T.A.SM.A.C. ha mirato:

- ❖ alla definizione e alla sperimentazione di un **modello di governance della mobilità urbana connesso agli afflussi turistici**, denominato per l'appunto Modello T.A.SM.A.C
- ❖ alla **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
- ❖ all'**aumento della fruibilità, vivibilità e accessibilità** per i turisti e per la popolazione residente.

Il Modello di governance si è sviluppato attraverso:

- ❖ la promozione delle **opportunità di trasporto alternative** all'auto privata
- ❖ la **mitigazione degli impatti derivanti dalla mobilità automobilistica** residua, controllando e indirizzando i flussi per offrire un più efficiente servizio al turista e una migliore qualità della vita alla popolazione residente.



### 1.3 IL CONTESTO E LE FINALITÀ

Le località turistiche di piccole o medie dimensioni caratterizzate da **flussi turistici stagionali**, si trovano periodicamente a dover affrontare le conseguenze sull'ambiente e sulla qualità della vita di un brusco innalzamento della popolazione locale e/o delle presenze giornaliere, (talvolta fino ad un fattore 10), rispetto a quella stabilmente residente. Tra i fattori di **pressione ambientale e sociale**, determinati dai flussi turistici, particolarmente rilevanti risultano essere **l'inquinamento acustico, l'inquinamento atmosferico ed il "disturbo" determinati dal considerevole incremento dal traffico veicolare** nelle località in oggetto.

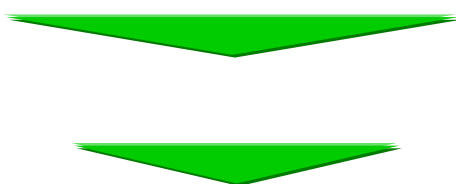
Se da un lato è opportuno offrire al turista tutti i metodi di **trasporto alternativi accessibili sul territorio**, dall'altro non si può prescindere dall'esistenza di un **traffico residuo per il quale è quindi indispensabile trovare innovative modalità di gestione: il progetto T.A.SM.A.C.** si propone quindi di affiancare ai tradizionali metodi di trasporto alternativo un **innovativo sistema per la regolamentazione degli accessi e del traffico veicolare all'interno delle località turistiche**, attraverso un sistema di gestione e prenotazione dei parcheggi, che oltre a migliorare il servizio offerto al turista stesso, riduca l'impatto ambientale e migliori la qualità della vita locale.

**PRINCIPALI POLITICHE  
EUROPEE INTERESSATE:  
"Governance urbana" e  
"Qualità della vita"**

## 1.4 I RISULTATI ATTESI

I principali risultati attesi dalla sperimentazione del Progetto T.A.S.M.A.C. sono stati i seguenti:

- ❖ Razionalizzazione dell'accesso ai parcheggi attraverso la realizzazione di un **sistema di informazione all'utente** in grado di fornire informazioni sulla disponibilità di parcheggio, anche da remoto
- ❖ **Riduzione dell'impatto ambientale**, da traffico automobilistico, causato dai flussi turistici nei centri urbani di piccole e medie dimensioni
- ❖ **Miglioramento nella vivibilità** e nell'accessibilità dei centri medio — piccoli, sia per i turisti sia per i residenti
- ❖ Definizione di **indicatori per il monitoraggio** dell'inquinamento acustico e la qualità dell'aria che sarà utilizzata dalle autorità locali nelle aree pilota
- ❖ Creazione di **servizi di trasporto alternativi** all'uso dell'auto privata



**SVILUPPO DI UN MODELLO DI GOVERNANCE DI MOBILITÀ URBANA  
(T.A.S.M.A.C.) COLLEGATO AI FLUSSI TURISTICI ESPORTABILE SU  
ALTRE REALTÀ LOCALI SIMILI**

## 2.1 I PARTNER

Il Progetto T.A.S.M.A.C. ha coinvolto tre diverse località caratterizzate da dimensioni territoriali medio piccole e da una specifica vocazione turistica: culturale, balneare e naturalistico/sciistica/termale.



RECANATI

Il **turismo culturale** a **Recanati**, cittadina situata sui colli maceratesi, famosa per aver dato i natali a **Giacomo Leopardi**, se da una parte rappresenta una delle attività economiche con il maggior potenziale di crescita per la città, è però fonte di notevoli problemi ambientali dovuti al sovraffollamento e, in generale, alla gestione dei flussi in arrivo all'interno della città. Costituisce un'ulteriore problematica l'esigenza di un adeguamento infrastrutturale delle aree di sosta nella zona che circonda il **centro storico**, area fortemente attrattiva grazie al grande **patrimonio storico e artistico** che la caratterizza.





Il **turismo balneare** che interessa il Comune di **Albisola Superiore**, **situato sulla costa Ligure di Ponente** nella provincia di Savona, si caratterizza per la **stagionalità del fenomeno** (luglio/settembre) e ancor più per la **concentrazione spot** degli arrivi nei weekend da maggio a settembre. I flussi turistici esterni, per la maggior parte provenienti dal basso Piemonte, si incanalano lungo la SS1 (via Aurelia) per raggiungere gli stabilimenti balneari, dando luogo al fenomeno del **“traffico parassita”** all'interno della città, **a causa dalla difficoltosa ricerca di parcheggio**.





PRÉ SAINT DIDIER

Il Comune di **Pré Saint Didier**, situato ai piedi del **Monte Bianco**, è caratterizzato da una rilevante mobilità turistica concentrata soprattutto nei **fine settimana** e nei **periodi festivi** dell'anno, con una particolare affluenza nelle **stagioni primavera/estate**, per quanto riguarda il **turismo naturalistico** ed **escursionistico**, e nella **stagione invernale** da parte di chi è interessato al **turismo montano** e **sciistico**. La presenza dello Stabilimento Termale aggrava ulteriormente l'accessibilità a Pré Saint Didier, considerando anche la concomitanza delle **manifestazioni** e degli **eventi** di intrattenimento organizzati dal Comune in tutti i periodi dell'anno.



## **2. MODELLO T.A.SM.A.C.**

## 2.2 LA STRUTTURA DEL MODELLO

### IL MODELLO LOGICO

Il framework complessivo del modello ha previsto uno schema logico che partendo dal complesso di **azioni preparatorie** ha condotto alla **progettazione esecutiva** e alla successiva **sperimentazione** attraverso specifiche **azioni pilota**. Al termine dell'implementazione sono state realizzate **valutazioni ex-post** al fine di estrapolare i risultati per una successiva **disseminazione**.



*Il framework metodologico del progetto T.A.S.M.A.C.*

### IL MODELLO OPERATIVO

Dal punto di vista tecnico, allo scopo di realizzare i singoli **Piani delle iniziative** per i Comuni coinvolti, sono state sviluppate apposite **fasi di lavoro** che 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 ACCESSIBILITÀ:** identificazione e verifica degli spazi per la sosta concentrata/off street a disposizione dei turisti.

**3. PERCORSI OTTIMI DA/PER AREE DI SOSTA:** individuazione dei percorsi ottimi da utilizzare nei tragitti dai punti di raccolta (aree di sosta) fino a destinazione (attrattori comunali).

**4. DIMENSIONAMENTO TECNICO-ECONOMICO 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; affinamento delle specifiche tecniche dei PMV; proposta e condivisione delle eventuali infrastrutture tecnologiche a supporto del sistema (pc, palmari, connessioni web,...).

## 2.3 L'IMPLEMENTAZIONE SUL TERRITORIO

### A. COMUNE DI RECANATI

Il **Comune di Recanati** è una antica cittadina ricca di storia e tradizione, che racchiude bellezze artistiche e naturalistiche. Patria del poeta Giacomo Leopardi, il suo territorio è ricco di paesaggi e spunti culturali.

Numerosi visitatori ogni anno intraprendono infatti i percorsi turistici che riguardano il centro cittadino e per tale ragione Recanati è stata selezionata, nell'ambito del Progetto T.A.SM.A.C., come realtà pilota rappresentativa delle località con una "vocazione turistica di tipo culturale".

Recanati (in Provincia di Macerata e a pochi chilometri dal confine con quella di Ancona) sorge sulla cima di un colle, che ha una cresta pianeggiante che si erge tra le valli dei fiumi Musone a nord e Potenza a sud e con il mare Adriatico ad una decina di km a est, offrendo ai turisti le rinomate spiagge del litorale di Porto Recanati. La cittadina offre così una variegata offerta turistica, paesaggistica e culturale, spaziando da Casa Leopardi alla vicina valle del Potenza, ricca di bellezze naturalistiche e di un'interessante tradizione enogastronomica.

La popolazione del Comune di Recanati, circa 21.400 abitanti, è pressoché concentrata nel Capoluogo Comunale e nelle tre frazioni principali di Montefiore, Villa Musone e Sambucheto.

Le peculiarità legate alla conformazione e alla collocazione della cittadina fanno di Recanati una delle piccole-medie realtà urbane più interessanti in Regione Marche, facilmente accessibile sia da nord, e quindi dalle principali arterie di comunicazione viabilistica e ferroviaria di livello nazionale (Autostrada A14 e strada SS16 Adriatica) ubicate a circa 10 km, sia da sud-ovest, interconnettendosi direttamente con la direttrice della Valle del Potenza e con la città di Macerata, a circa 20 km.

In occasione dei numerosi eventi culturali, che si tengono a Recanati soprattutto nella stagione estiva e che richiamano un importante numero di turisti, l'accessibilità al centro presenta numerosità criticità, accentuate dalla conformazione del centro storico recanatese.

In quest'ottica, il progetto T.A.SM.A.C. ha costituito un'interessante punto di partenza per l'analisi della mobilità turistica e delle aree di sosta cittadine, nonché delle potenzialità per uno sviluppo maggiormente equilibrato e sostenibile del turismo di tipo culturale.

Il Comune di Recanati ha attuato la sperimentazione T.A.SM.A.C. con il progetto pilota durante **l'estate del 2012**, ripetendo la stessa **anche nell'estate del 2013**.

Al fine di ridurre il traffico parassita a ridosso delle vie del centro, è stata data la possibilità di prenotare, gratuitamente, il parcheggio in piazzale Lorenzo Lotto e sono state fornite opportune informazioni sui due pannelli a messaggio variabile. Per l'intero periodo di sperimentazione (1 luglio – 31 luglio 2013), i pannelli hanno proposto messaggi mirati su viabilità e aree di sosta.

L'amministrazione comunale, grazie al supporto del Comune di Recanati, ha dato il suo contributo alla sperimentazione del progetto di mobilità sostenibile, in collaborazione con il Comune di Recanati, al fine di ridurre il traffico parassita a ridosso delle vie del centro e di favorire la sosta di qualità. L'Amministrazione comunale ha dato il suo contributo alla sperimentazione del progetto di mobilità sostenibile, in collaborazione con il Comune di Recanati, al fine di ridurre il traffico parassita a ridosso delle vie del centro e di favorire la sosta di qualità. L'Amministrazione comunale ha dato il suo contributo alla sperimentazione del progetto di mobilità sostenibile, in collaborazione con il Comune di Recanati, al fine di ridurre il traffico parassita a ridosso delle vie del centro e di favorire la sosta di qualità.

### **Pannello in via Beato Placido e parcheggio Lorenzo Lotto**



Dall'indagine sul traffico svolta gli scorsi anni si è evidenziato che in occasione di particolari eventi o manifestazioni tale punto d'accesso registra un aumento evidente del traffico automobilistico verso il centro.

L'utilizzo di tale parcheggio si è posto dunque l'obiettivo di alleggerire il traffico urbano delle vie del centro. Dal parcheggio è possibile raggiungere in pochi minuti il centro storico grazie ad un percorso pedonale. Il parcheggio Lorenzo Lotto ha un totale di 90 posti auto dei quali 10 sono stati riservati al progetto T.A.SM.A.C.

Nel 2013, durante le quattro serate in cui è stato sperimentato il servizio, il parcheggio è stato presidiato da un operatore che ha gestito l'ingresso ed il posizionamento degli utenti che avevano il voucher di prenotazione stampato dal sito internet dedicato (<http://parcheggionline.tasmac.eu/>), garantendo la disponibilità del parcheggio e fornendo assistenza agli utenti che avevano prenotato on-line il posto macchina.

La sperimentazione del modello T.A.SM.A.C. è stata legata al "turismo degli eventi" caratteristico dell'estate recanatese concentrato essenzialmente nel mese di luglio e in occasione degli spettacoli della rassegna Lunaria (11-18-25 luglio), a cui è stato aggiunto il concerto del gruppo musicale Modena City Ramblers (26 luglio), che ha chiuso il Music & Food Festival.

#### ***Piazza Leopardi in occasione del concerto di Irene Grandi***



Il progetto T.A.S.M.A.C. è stato pubblicizzato, in entrambe le sperimentazioni avvenute nel 2012 e nel 2013, attraverso un **totem fisso alto 3 metri** collocato nella piazza principale della città.



**Totem fisso per la comunicazione del progetto T.A.S.M.A.C. posizionato in piazza Leopardi**

Per poter confrontare significativamente i dati raccolti nel 2013 con quelli del 2012 e 2011, il **monitoraggio** è stato effettuato esattamente negli stessi punti, individuati come i 3 principali punti di accesso alla città:

- ❖ **PUNTO 1 (VIA GIOCO DEL PALLONE):** zona nord, in prossimità delle Mura Sforzesche, nel punto in cui Via Gioco del Pallone si inserisce in Viale Cesare Battisti/Viale Monte Conero; questo è il punto di ingresso privilegiato del traffico veicolare proveniente da Osimo e Castelfidardo;
- ❖ **PUNTO 2 (VIA BEATO PLACIDO):** zona ovest, area Parco Villa Colloredo Mels, a ridosso della rotatoria in cui si confluiscono Via Beato Placido (SP77), Viale Filippo Corridoni e Viale Matteotti ed ha inizio Viale Monte Conero; questa rappresenta la principale via di ingresso per chi proviene da Macerata, oltre che Montefano e Montefiore;

- ❖ PUNTO 3 (VIALE DALMAZIA): zona est, zona Porta Marina, nel punto in cui Viale Dalmazia si interseca con Viale Adriatico. In questo punto vi è l'accesso dei flussi di traffico provenienti da Ancona, Porto Recanati e Loreto, oltre che da Potenza Picena e Montelupone.



**Collocazione dei rilevatori del traffico su mappa cartografica**

I risultati relativi agli anni 2012 e 2013 mostrano i **benefici dei progetti di mobilità sostenibile**. Si segnala infatti una diminuzione del numero di auto rilevate (circa il 15%), indipendentemente dalla fascia oraria e dagli eventi in corso. Nei tre punti di monitoraggio sono transitate complessivamente 21.985 auto nel 2013 e 28.142 auto nel 2012, contro le 33.195 unità del 2011. Il **punto privilegiato d'ingresso a Recanati** è confermato in Viale Dalmazia dove per tutti gli anni si è registrato un numero di auto in transito maggiore. Nelle ore serali in ingresso al Viale, le auto sono risultate pari a **721** nel 2013 e a **854** nel 2012, contro le **895** auto del 2011. Il modello T.A.S.M.A.C. è stato dunque sperimentato opportunamente sulla principale arteria urbana e si è avvalso di un'area parcheggio che, per la sua idonea collocazione, ha consentito di alleggerire in modo mirato una delle principali criticità della mobilità cittadina. Appare infatti evidente che **gli utilizzatori del parcheggio T.A.S.M.A.C.**, evitando di muoversi con la loro autovettura, hanno contribuito alla **decongestione del traffico** nelle zone di interesse.

## **B. COMUNE DI ALBISOLA SUPERIORE**

Il Comune di **Albisola Superiore** è un'importante località balneare della Riviera di Ponente in Provincia di Savona.

La città è Bandiera blu da nove anni consecutivamente, in virtù non soltanto della qualità del mare e delle spiagge, ma anche dei servizi diretti a cittadini, turisti e studenti e, in generale, dell'attività del Comune per la promozione dello sviluppo sostenibile.

Per dare un'idea della vocazione turistica della città, nel mese di Agosto si toccano fino a quasi 8.000 presenze di turisti italiani ma anche, in misura inferiore, stranieri; tale motivo giustifica il coinvolgimento del piccolo centro nella sperimentazione del modello T.A.SM.A.C., caratterizzato da un elevato "flusso veicolare turistico estivo".

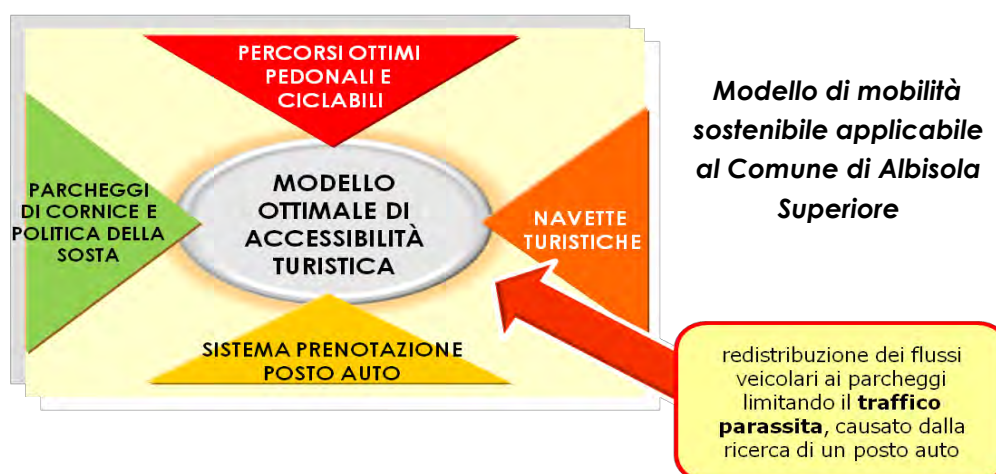
Albisola Superiore, a livello di strutture ricettive, si caratterizza anche da una prevalenza di seconde case rispetto alle tradizionali soluzioni alberghiere.

Il Comune è da tempo impegnato nello sviluppo di soluzioni legate alla mobilità sostenibile: **Bike sharing**, con l'adesione alla giornata nazionale della FIAB dedicata al diritto dei bambini di muoversi liberamente; **Pedibus**, progetto di mobilità pedonale innovativa che coinvolge gli studenti della scuola primaria; previsione nell'ambito del **PUC** (Piano Urbanistico Comunale) e del **PUT** (Piano Urbano del Traffico) di percorsi pedonali e ciclabili in diverse zone della città che collegano l'interno al mare.

Oltre a questo, è stata avviata anche un'importante **revisione del sistema di gestione della sosta**, con particolare riferimento al periodo estivo, fino ad una prima sperimentazione di soluzioni per limitare la congestione determinata dai flussi turistici nei week end sul territorio comunale.

La particolare orografia del territorio ligure, inoltre, determina dei vincoli con effetti negativi per il sistema della mobilità urbana a causa della **presenza del casello autostradale A10** il cui sbocco avviene direttamente nel centro della città con i conseguenti effetti sulla circolazione viaria (traffico in ingresso e uscita).

Nella fase preparatoria sono state condotte le analisi e le indagini su turisti e residenti per meglio comprendere lo stato dell'arte sulla mobilità comunale. Il modello ottimale di accessibilità turistica pensato per il territorio di Albisola Superiore è stato articolato secondo 4 linee di intervento principali, rappresentate nella figura sottostante.

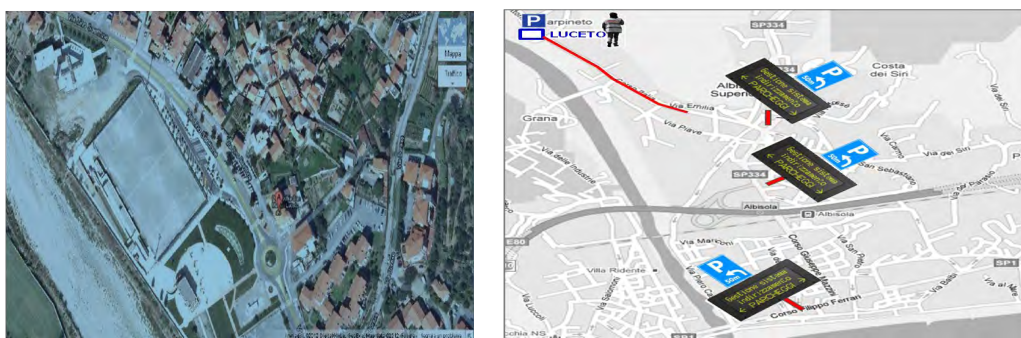


Gli interventi realizzati per l'implementazione del modello di mobilità sostenibile si sono articolati in:

- ❖ implementazione di un servizio a pagamento di parcheggio + navetta;
- ❖ presenza di pannelli di indirizzamento al parcheggio con indicazione della disponibilità;
- ❖ possibilità di prenotazione on-line del posto auto;
- ❖ attività di comunicazione e promozione attraverso canali web, materiale informativo cartaceo, manifesti, locandine e totem informativi nei principali punti di ritrovo.

La sperimentazione del modello T.A.SM.A.C. è stata attuata durante l'estate 2012 (sulla scorta di una precedente iniziativa del 2011) attraverso 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.

A causa della particolare natura del parcheggio (Luceto), individuato all'interno di un campo sportivo, non è stato possibile chiudere l'accesso con una apposita sbarra. Per ovviare a tale condizione e al tempo stesso garantire il servizio agli utenti T.A.SM.A.C. è stata prevista la presenza di un addetto all'ingresso del parcheggio. Inoltre il Comune di Albisola Superiore ha attivato una apposita procedura di gestione della struttura atta a riservare i posti e sopperire all'assenza dello strumento meccanico.



**Localizzazione del parcheggio e dei pannelli di info mobilità  
T.A.SM.A.C. nel territorio di Albisola Superiore**

Oltre a questa soluzione, il modello ha previsto, a partire dal 2012, la collocazione sul territorio di tre Pannelli a Messaggio Variabile, di indirizzamento al parcheggio e info mobilità, posti nei principali punti di accesso alla città oltre alla possibilità di **prenotare on-line e con anticipo** il proprio parcheggio.

Alcune criticità hanno interessato l'implementazione dei PMV, a causa delle prolungate tempistiche di gara per la loro acquisizione che hanno determinato l'installazione degli stessi in tempi successivi a quelli previsti e dopo l'avvio del parcheggio, compromettendo quindi la divulgazione dell'iniziativa attraverso la relativa messaggistica; inoltre i pannelli, in corso d'opera, hanno presentato un malfunzionamento che ha richiesto un intervento manutentivo.

Le prenotazioni on line sono state pari a «0» sia perché al momento della distribuzione del materiale il sito non era ancora attivo sia perché la disponibilità del parcheggio è talmente elevata che non c'è esigenza di riservarsi il parcheggio in anticipo.

L'**indice di saturazione del parcheggio è apparso piuttosto ridotto**, risultato determinato principalmente da alcuni fattori tra cui incidono sulla scelta dei turisti:

- ❖ la distanza elevata del parcheggio dal mare
- ❖ la scarsa percezione del rischio di sanzionamento (39€) come disincentivo a parcheggiare nelle zone vicine al litorale, confermato dall'elevato numero di sanzioni elevate nella zona a mare.

Si è apprezzato comunque un incremento dell'utilizzo complessivo del parcheggio rispetto all'anno precedente (2011), in tabella i dati di utilizzo:

	2011	2012	2012-2011
N.ro totale utenti Park	249	332	+ 33%
- di cui per 1 giornata		309	
- di cui per 1/2 giornata		23	

Durante la sperimentazione, pertanto, l'utilizzo del parcheggio è stato sempre inferiore all'offerta (304 stalli complessivi). 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**.

D'altronde, già le simulazioni numeriche preannunciavano chiaramente l'entità limitata dei benefici ambientali (nello specifico acustici) a fronte delle condizioni di sperimentazione: *"Una riduzione del 25% dei passaggi veicolari, riferita ai veicoli leggeri, contribuirebbe a sottrarre oltre 1 dB al contributo del rumore ambientale, mentre una riduzione del 35% dei passaggi veicolari (obiettivo ottimale) permetterebbe una riduzione stimabile attorno a 1,5 dB del contributo sonoro al rumore d'area"*.

I valori degli indicatori ambientali scelti per la "misura" dei benefici del Modello non si sono rilevati di entità tale da rendere indiscutibili i risultati della sperimentazione: l'entità della riduzione dipende dal **grado di "gestione" del traffico veicolare** indotto dai parcheggi che si trovano nella zona di intervento. A tal scopo durante la stagione 2012, è stata realizzata la **dissuasione della sosta in corso Ferrari** (zona litoranea), attraverso l'inibizione di tutti i possibili parcheggi abusivi e non a pagamento ed è stata attivata la posa di paletti dissuasori.

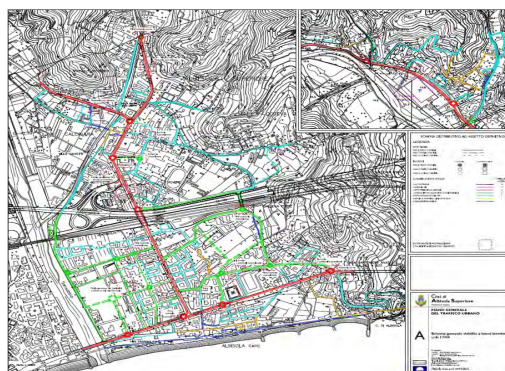
E' stata condotta un'**analisi specifica sulle sanzioni amministrative emesse dalla Polizia Municipale** durante il periodo di sperimentazione che ha evidenziato le principali infrazioni (zona con sosta a pagamento, zone vietate e aree a disco orario) e le aree in cui sono state rilevate. Il turista in arrivo ad Albisola Superiore, infatti, trovando a disposizione una discreta dotazione di sosta libera, è indotto a ricercare il parcheggio a ridosso del litorale, determinando i noti fenomeni di "traffico parassita", con i relativi effetti sull'inquinamento atmosferico e acustico e/o di sosta irregolare, che neppure la sperimentazione T.A.S.M.A.C. ha saputo contrastare. Sulla base di tali risultati e in mancanza di ulteriori canali di finanziamento l'Amministrazione comunale non ha ritenuto utile ripetere l'azione sperimentale anche nell'estate 2013.

Seppur confermato l'obiettivo di **riduzione dell'impatto del traffico generato dai turisti nei week end estivi**, resta in sospeso l'individuazione delle modalità per evolvere il modello di accessibilità (nuove aree di sosta e nuovi servizi di trasporto a corredo) così da poter migliorare le incidenze su traffico e ambiente.

È al vaglio dell'Amministrazione una più generale riorganizzazione della viabilità e della sosta nell'ambito del **Piano Generale del Traffico Urbano** che comprenda una **politica della sosta più restrittiva** per i non residenti nelle aree prospicienti il mare con particolare riferimento al periodo estivo.



**Pannello a Messaggio Variabile in  
accesso direzione ponente**



**Schema distributivo della rete viaria  
nel PGTU**

## C. COMUNE DI PRÉ SAINT DIDIER

Il Comune di Prè Saint Didier, oltre ad essere meta ambita per il valore del territorio (Monte Bianco) e per la vicinanza con alcune importanti località sciistiche (quali Courmayeur e La Thuille), vanta come notevole polo di attrazione turistica **la struttura delle Terme**. Nell'ambito del Progetto T.A.S.M.A.C, Prè-Saint-Didier è stato selezionato come territorio pilota rappresentativo di piccole località a "vocazione turistica prevalente durante la stagione invernale".

Il Comune si sviluppa su una superficie totale pari a pochi chilometri quadrati e conta una popolazione residente di circa 1.060 abitanti, di cui 314 nel centro urbano, che nei mesi invernali di maggior afflusso turistico arrivano più che a decuplicarsi, raggiungendo punte di 14.000 presenze.

Il territorio comunale offre ai propri villeggianti un totale di 1085 posti letto alberghieri ed extra alberghieri e circa 7.000 posti letto stimati nelle seconde case.

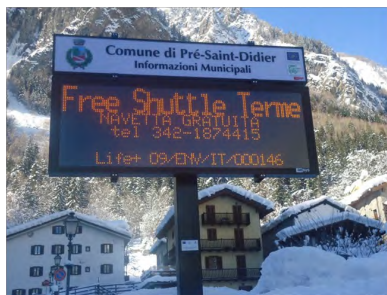
I flussi turistici a Pré-Saint-Didier sono essenzialmente concentrati nel fine settimana e nei periodi delle festività. Anche grazie al suo rinomato centro termale il Comune accoglie sul proprio territorio un numero elevato di presenze la cui permanenza può anche essere di un solo giorno. Il mezzo di trasporto privilegiato da una buona percentuale di questi turisti a permanenza breve è l'auto privata. Il centro urbano mette oggi a disposizione dei propri ospiti 472 posti auto, di cui 74 nel nuovo posteggio specificatamente dedicato alla Terme. Dal semplice raffronto di questi numeri con le dimensioni limitate del centro urbano, appare evidente come una gestione attenta della mobilità urbana sia condizione essenziale non solo per garantire ai turisti un efficiente servizio di accoglienza ma anche e soprattutto per preservare la qualità del territorio che li accoglie nonché la qualità della vita dei residenti. L'analisi dei dati ambientali, ed un'analisi dell'esistente schema di mobilità effettuato nel corso delle azioni di Progetto, ha fornito le basi per l'elaborazione di un ambizioso modello di mobilità sostenibile applicabile al Comune di Prè-Saint-Didier.

Il Comune ha innanzitutto operato un'analisi ed una riorganizzazione dei posti auto del capoluogo che ha determinato:

- ❖ l'Istituzione di zone a sosta limitata;
- ❖ la realizzazione del posteggio scoperto presso il parco giochi "Couffion" con 14 posti auto (maggio 2012);
- ❖ lo Studio di fattibilità e la realizzazione di una nuova area di sosta per 74 posti auto e n. 5 pullman all'ingresso del comune (posteggio Semana);
- ❖ lo Studio di fattibilità e la realizzazione di una nuova area di sosta per n. 16 camper all'ingresso del paese, in collaborazione con la Comunità Montana Valdigne Mont Blanc (posteggio Semana) (approvazione Progetto Preliminare con Delibera Consiglio Comunale del 28 ottobre 2013).

Il modello T.A.SM.A.C. è stato applicato attraverso:

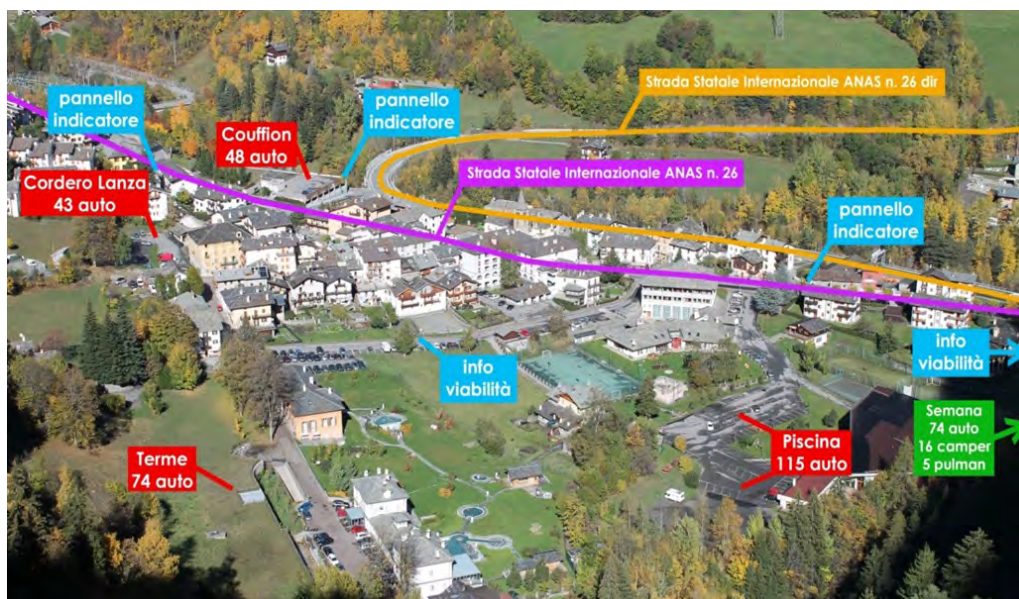
- ❖ la **pianificazione e l'installazione di cinque Pannelli di infomobilità**, di cui **due a messaggi variabile** e **tre di indirizzamento** verso i quattro parcheggi urbani (Terme, Piscine, Cordero Lanza, Couffion) con indicazione dei posti liberi disponibili ed il conseguente monitoraggio tramite installazione di spire conta passaggi;



- ❖ l'attivazione **un servizio navetta da e verso il centro urbano** di Pré-Saint-Didier (con destinazione le Terme) esteso a tutte le frazioni comunali ed ai principali centri turistici limitrofi (Courmayeur e La Thuile).

Durante il progetto è stato inoltre ultimato il nuovo parcheggio interrato prospiciente le Terme (per un totale n. 74 posti auto), secondo un'iniziativa congiunta del Comune e della Regione Valle d'Aosta avviata antecedentemente al progetto T.A.SM.A.C..

L'immagine riportata di seguito mostra la localizzazione dei pannelli nel centro urbano, evidenziando in modo evidente come la loro localizzazione sia stata tale da determinare un'efficace indirizzamento degli automobilisti verso il parcheggio libero più vicino da ognuno dei tre accessi automobilistici al centro.



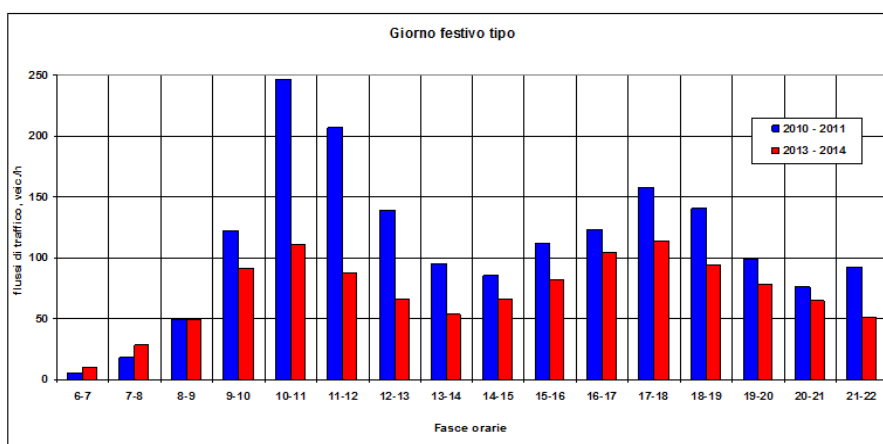
**Localizzazione dei parcheggi e dei pannelli di infomobilità T.A.SM.A.C. nel centro urbano di Pré-Saint-Didier**

Il processo di progettazione ed installazione del **sistema di pannelli** ha richiesto tempi più lunghi consentendone l'avvio dell'utilizzo solo **a partire dall'ottobre del 2013**. Il **servizio navetta** è stato invece **avviato il 1° gennaio 2013, protraendosi sino al 17 marzo 2013**. Nel **2014** la sperimentazione è stata ripetuta nel pieno della stagione turistica invernale, con il **modello T.A.SM.A.C. nella sua completezza costituito dal sistema di info mobilità e dal servizio navetta** da e verso il centro urbano di Pré-Saint-Didier.

Fin dalla prima sperimentazione nel 2013 il servizio navetta ha ottenuto un notevole successo presso gli utenti: nel suo primo trimestre di attività (nel periodo 1° gennaio 2013 - 17 marzo 2013) ha trasportato un totale di **2.789 persone** con una media di 36,6 passeggeri trasportati al giorno.

Dal **1° dicembre 2013 al 15 febbraio 2014** il servizio navetta da e verso il centro di Pré-Saint-Didier ha trasportato **4.849 utenti** (1.349 a dicembre 2013, 2.267 a gennaio 2014, 1.130 dall'1 al 15 febbraio 2014), ossia più del doppio dell'anno precedente, sancendo ancor di più il notevole successo dell'iniziativa.

Nella fase post operam il conteggio dei flussi veicolari, e il loro confronto con i dati ante operam, hanno evidenziato, in entrambi le direttrici monitorate, una chiara **riduzione del traffico veicolare**. I passaggi auto nelle vie di transito indagate sono mediamente diminuiti di poco meno del 20% nei giorni feriali e del 34% circa nei giorni festivi rispetto al 2010/2011.



**Flussi orari traffico in Allée de l'Ancien Casinò: (2010-2011) vs. (2013-2014)**

Tale risultato non è certamente ascrivibile ad un calo di turisti, visto che, dal 2010 al 2014, gli arrivi hanno registrato un significativo incremento (pari a circa il 22%). Per meglio apprezzare l'effetto positivo indotto dal modello T.A.S.M.A.C. nella riduzione dei passaggi auto nel centro urbano valdostano, vale la pena di osservare che, nell'ipotesi di considerare un rapporto medio utente/auto di 2/1, l'incremento di arrivi avutosi nel 2013/2014 rispetto al 2010/2011, avrebbe determinato, nelle medesime condizioni di 4 anni prima, ossia **senza sistema di info mobilità né il servizio navetta**, un aumento del traffico veicolare pari a circa l'11%.

Dalle **analisi ambientali di valutazione** post-operam del modello (rumore ed aria) è emerso che:

- ❖ la riduzione del traffico veicolare ottenuto dall'applicazione del modello T.A.SM.A.C. ha determinato una **diminuzione misurabile del rumore ambientale**. La riduzione dei livelli sonori, permette di assumere T.A.SM.A.C. come azione di contenimento acustico in un futuro "Piano di Risanamento acustico" che l'Amministrazione dovrà assumere a valle della campagna di misure fonometriche per il controllo del rispetto dei limiti della classificazione acustica comunale;
- ❖ relativamente alla **concentrazione di benzene**, i dati rilevati in aria durante la stagione invernale 2013/2014 sono risultati **sostanzialmente analoghi** a quelli rilevati in fase ante operam. In sostanza, per quanto il traffico veicolare abbia evidenziato un netto calo dal 2010/2011 al 2013/2014, i numeri di veicoli ai quali si fa riferimento sono in termini assoluti troppo contenuti per determinare un effetto misurabile sulle concentrazioni di benzene in aria.

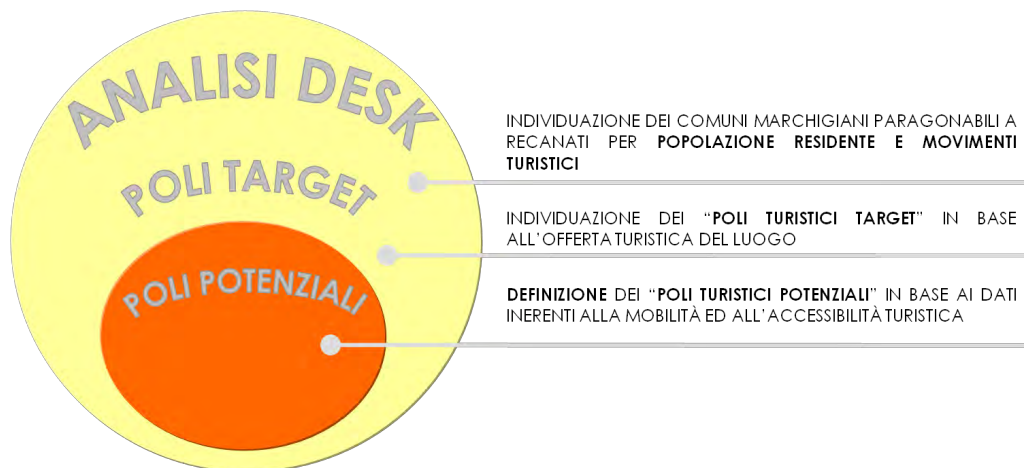


*Stazione mobile per la rilevazione della qualità dell'aria*

### **3. LA RIPRODUCIBILITA' DEL PROGETTO**

### 3.1 LA TRASFERIBILITÀ DEL MODELLO

Nell'ambito dell'Azione (1) Preparatoria in capo al Beneficiario Coordinatore del progetto TASMAC si è provveduto alla **mappatura dei centri urbani** della Regione Marche con l'obiettivo di **individuare i Comuni che presentassero problemi di accessibilità e di gestione dei flussi** turistici in ingresso, simili alla realtà di Recanati.



L'analisi sulle realtà turistiche paragonabili a quella del Comune di Recanati è stata condotta restringendo il campo di ricerca, in prima istanza, ai **Comuni con simili dimensioni territoriali**, in termini di **numero di residenti**.

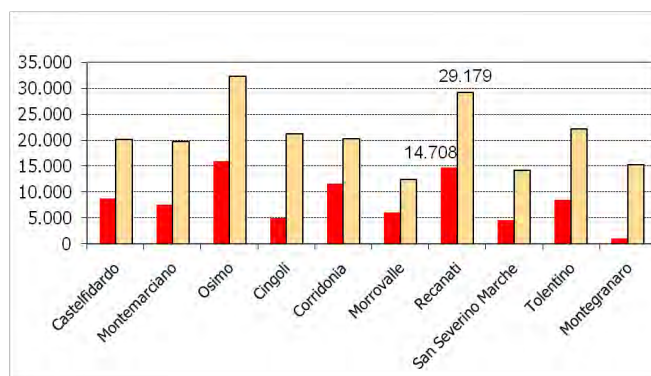
La città di Recanati, estesa per una superficie di circa 100 Km<sup>2</sup>, ha una popolazione residente corrispondente a circa 22.000 abitanti. Al fine dell'analisi sono stati considerati i Comuni tra i 10.000 ed i 40.000 abitanti che, nella totalità delle cinque province marchigiane, come riportata in tabella sono in numero pari a **25**.

PROVINCIA	COMUNE	ABITANTI
Pesaro e Urbino	Urbino	15.627
Pesaro e Urbino	Mondolfo	11.989
Ancona	Castelfidardo	18.797
Ancona	Chiaravalle	15.001
Ancona	Fabriano	31.798
Ancona	Falconara Marittima	27.744
Ancona	Loreto	12.325
Ancona	Montemarciano	10.234
Ancona	Osimo	33.270
Macerata	Cingoli	10.734
Macerata	Corridonia	15.374
Macerata	Matelica	10.323
Macerata	Morrovalle	10.240
Macerata	Porto Recanati	12.155
Macerata	Potenza Picena	16.074
Macerata	Recanati	21.728
Macerata	San Severino Marche	13.259
Macerata	Tolentino	20.555
Ascoli Piceno	Grottammare	15.546
Ascoli Piceno	Monteprandone	12.083
Fermo	Fermo	37.834
Fermo	Montegranaro	13.428
Fermo	Porto San Giorgio	16.372
Fermo	Porto Sant'Elpidio	25.434
Fermo	Sant'Elpidio a Mare	17.020

Per i 25 Comuni presi in esame, sono stati analizzati i dati relativi agli arrivi e alle presenze nell'anno 2009, determinanti per comprendere l'entità del fenomeno turistico e, di conseguenza, della mobilità e delle problematiche di traffico che si verificano all'interno degli stessi. Considerando che la città di Recanati è stata interessata, nel 2009, da circa 15.000 arrivi e 30.000 presenze, sono stati scartati i Comuni interessati da più di 35.000 o da meno di 10.000 presenze annue, arrivando a definire un **primo campione** da sottoporre ad analisi approfondita delle caratteristiche turistiche per la mappatura.

Le **10 località** individuate e i relativi dati sono indicati nella figura seguente:

- ✓ Castelfidardo
- ✓ Montemarciano
- ✓ Osimo
- ✓ Cingoli
- ✓ Corridonia
- ✓ Morrovalle
- ✓ Recanati
- ✓ San Severino Marche
- ✓ Tolentino
- ✓ Montegranaro



I Comuni individuati sono stati quindi analizzati in termini di offerta turistica utilizzando i seguenti **criteri di tipo "qualitativo" e "quantitativo"**.

- 1  Adeguata **presenza di beni culturali, artistici ed architettonici** per poter definire una **località a forte vocazione turistica**
- 2  **Collocazione all'interno di parchi regionali**
- 3  **Localizzazione paesaggistica e naturalistica**
- 4  **Conservazione e tutela dei centri storici**
- 5  **Adeguata dotazione infrastrutturale alberghiera ed extralberghiera**
- 6  **Organizzazione** ricorrente di **rassegne, grandi eventi culturali e manifestazioni** di interesse comune

L'attribuzione di punteggi ad hoc per ciascuna delle dimensioni ed una valutazione di sintesi complessiva ha consentito di evidenziare la presenza di **"poli turistici target"** nelle città di RECANATI, SAN SEVERINO MARCHE, TOLENTINO, CINGOLI, OSIMO, CASTELFIDARDO.

I “poli target” così individuati sono stati oggetto di un'ulteriore approfondimento sulle **caratteristiche della domanda di mobilità e dell'offerta di trasporto (infrastrutture e servizi)**.

- 1  Quantificazione dei flussi di mobilità nei periodi stagionali interessati dagli arrivi turistici
- 2  Presenza di congestione sulle arterie di accesso ai centri urbani
- 3  Assenza di parcheggi di interscambio al “cordone” di accesso al centro storico
- 4  Presenze di zone a sosta limitata o a traffico limitato
- 5  Assenza di servizi di trasporto pubblico locale
- 6  Presenza o assenza del servizio ferroviario, della stazione ferroviaria e del casello autostradale

L'approfondimento dell'analisi inerente alle principali variabili in termini di **vocazione turistica e accessibilità** e la successiva valutazione attraverso una **quadrant analysis** ha consentito di individuare analiticamente i “**poli potenziali**” per la trasferibilità del modello T.A.SM.A.C..

Essi corrispondono, in ultima analisi, ai comuni di **Osimo, Tolentino e San Severino Marche**.





OSIMO





TOLENTINO





SAN SEVERINO MARCHE



### 3.2 BUONE PRATICHE NELLA GESTIONE DELLA MOBILITÀ

Il tema dell'accessibilità per piccole località ad elevata vocazione turistica è cruciale per diversi motivi. Da un lato occorre promuovere le bellezze del territorio, spesso fruibili per limitati periodi di tempo, per valorizzare l'economia locale. Dall'altro bisogna preservare la qualità dell'esperienza per i turisti ma anche la qualità della vita di chi vive in queste località e che spesso risente dell'impatto, limitato nel tempo (periodo estivo o week end) ma rilevante negli effetti.

Un siffatto equilibrio richiede pertanto un mix equilibrato di soluzioni atte alla gestione della mobilità, tenendo anche conto che queste località non hanno spesso mezzi sufficienti per investimenti rilevanti, tanto più in un'epoca in cui i fondi pubblici delle Amministrazioni hanno subito un calo considerevole.

I modelli di accessibilità congeniati ed i risultati che ne sono derivati offrono però delle utili indicazioni.

La **gestione e regolazione della sosta** appare lo strumento più idoneo attraverso il quale un'Amministrazione può decidere come organizzare la mobilità all'interno del suo territorio.

Non vi è dubbio che la disponibilità di sosta determina un flusso veicolare che intende usufruirne e, in assenza di indicazioni specifiche sulla capacità disponibile in tempo reale, ha origine il fenomeno del *traffico parassita* che determina gli impatti sul traffico e sull'ambiente.

E qui si innesta il secondo tema, ovvero quello della disponibilità dei **Sistemi ITS** (Intelligent Transport System), in grado di facilitare scelte e comportamenti attraverso sistemi basati sulla "*Pull technology*" (come il sistema di prenotazione dei parcheggi) oppure "*Push technology*" (come quello offerto dai pannelli a messaggio variabile).

Combinando questi due strumenti, uno a "costo zero", ovvero la gestione della sosta e l'altro che invece richiede uno sforzo economico di investimento (sistemi ITS), è possibile governare la domanda di mobilità nel modo più efficace evitando i problemi di congestione che possono, a lungo andare, anche minare l'appetibilità dei luoghi. Una volta indirizzata, la domanda va soddisfatta in relazione a quello che potremo definire "*l'ultimo miglio*" ovvero il tragitto che separa il punto di attrazione dal parcheggio.

Esistono diverse soluzioni, che dipendono dalla distanza dal parcheggio: il T.A.S.M.A.C. in particolare ha sviluppato il servizio di "Navetta" (comune per i tre bacini pilota), quale servizio ideale per raggiungere la propria destinazione e, a fine giornata, rientrare al parcheggio in vista del viaggio di ritorno, ed i "percorsi pedonali" per collegare i parcheggi ai siti urbani di rilevante interesse (è il caso di Prè Saint Didier e Recanati).

Oltre a questo, possono essere valutate altre soluzioni, qualora le distanze lo consentano, come la modalità ciclabile o elettrica (bici e ciclomotore). Si tratta di scelte, spesso non facili, che ogni Amministrazione deve affrontare in base alle risorse disponibili e al modello che intende perseguire.

### 3.3 VADEMECUM

#### Per l'applicazione di un nuovo modello di accessibilità in una località di piccole-medie dimensioni, T.A.SM.A.C. consiglia di ...

- ❖ studiare il **sistema della mobilità** focalizzandosi sui punti di ingresso e sui percorsi di accesso verso le mete turistiche
- ❖ individuare le **aree di parcheggio** sul territorio, anche quelle di natura transitoria
- ❖ valutare la **modalità di gestione della sosta** nel centro città cercando di conciliare le esigenze dei residenti con quelle dei turisti
- ❖ comprendere il “*valore del tempo*” dei turisti per armonizzare le politiche tariffarie e renderle appetibili
- ❖ valorizzare le potenzialità del **Trasporto Pubblico Locale** in un'ottica di miglioramento dell'accessibilità al centro cittadino per turisti e residenti
- ❖ promuovere le **attrattive turistiche**, inserendole in un circuito virtuoso di sostenibilità ambientale (navette, percorsi ottimi,...)
- ❖ coinvolgere e valorizzare gli **operatori turistici ed economici** dell'area, per condividere scelte e soluzioni
- ❖ integrare il modello di accessibilità con un sistema di **mobilità “dolce”** con l'istituzione di percorsi “full accessible”
- ❖ implementare un sistema di centraline sul territorio per il **monitoraggio acustico e ambientale** in corrispondenza dei punti a maggiore criticità
- ❖ valutare la possibilità di dotarsi di **sistemi ITS** che siano fruibili non soltanto nei periodi di funzionamento del modello di accessibilità, per ammortizzare più velocemente i costi
- ❖ puntare sulle **politiche di comunicazione “2.0”** sfruttando applicazioni Open Source e l'utilizzo dei principali Social Network
- ❖ coordinare, attraverso **forme di partecipazione condivisa**, relazioni tra Enti ed Istituzioni diversi, al fine di facilitare il processo decisionale di scelta
- ❖ promuovere una **politica di incentivi** con connotazioni ambientali integrati al modello in modo tale da favorire le misure previste nel modello stesso.