

Introduzione

Nel corso dell'estate 2003 il Parco, insieme alle 7 Amministrazioni proprietarie della Val Genova, ha promosso un innovativo progetto di mobilità sostenibile, finalizzato a risolvere l'annoso problema della congestione del traffico automobilistico durante i mesi estivi, migliorandone la vivibilità attraverso la regolamentazione del traffico nelle ore di punta e offrendo alternative all'automezzo privato.

In particolare, l'obiettivo principale è stato quello di disincentivare la fruizione della valle come meta di semplice escursione in automobile (tanta confusione, poco o nessun indotto economico o ricaduta culturale), per favorire una fruizione più consapevole e attenta ai valori ambientali e culturali della Valle.

Il Progetto di mobilità sostenibile "Val Genova 2003" nasce, insomma, da un'idea ambiziosa: costruire, e offrire ai visitatori, un'immagine della Val Genova meno contraddittoria, partendo dalla considerazione che l'"offerta Val Genova" non era fondata, come dovrebbe essere naturalmente, sui requisiti ambientali e paesaggistici unici cui si deve la sua rinomanza.

In questo senso nel 2002 il Parco ha avviato un progetto, in collaborazione con l'Ekoinstitut di Bolzano, fondato su due principi di fondo:

1. integrare l'offerta con un programma articolato di strutture, iniziative e offerte culturali e ricreative.

Per questo obiettivo si è puntato a:

- a. dare la possibilità di vivere la valle in modo del tutto alternativo a quello precedente improntato al traffico, con un'offerta culturale a 360°;
- b. incentivare una fruizione più consapevole della valle ("la valle più affascinante delle Alpi");
- c. introdurre innovazioni ancorate ad una logica di qualità (qualità dell'offerta culturale e dei servizi, approccio sostenibile in tema di traffico);
- d. incentivare la conoscenza della valle nel suo complesso (non-solo-Nardis) favorendo una forte ricaduta culturale (beneficio principale a giustificazione del costo ambientale ed economico).

2. diminuire la congestione del traffico, controllandolo meglio.

Per questo obiettivo si è puntato a:

- a. disincentivare fortemente la fruizione della valle come méta di semplice escursione in automobile;
- b. disincentivare gli spostamenti automobilistici nella valle (sarebbe opportuno che l'auto, una volta parcheggiata, restasse ferma tutto il giorno);
- c. incentivare un utilizzo della valle per un tempo più prolungato possibile;
- d. incentivare l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile;
- e. rinforzare la consapevolezza che la val Genova è una perla delle Alpi, un luogo sacro della natura, un concentrato di bellezze naturali uniche (il cui valore e la cui godibilità sono indirettamente proporzionali al grado di confusione e al numero di visitatori, per la cui tutela, quindi, è giusto chiedere un prezzo adeguato al valore).

Nel proporre le misure organizzative connesse si è tenuta presente l'imprescindibile necessità di usare molto pragmatismo, poca ideologia e di rispettare diritti e consuetudini dei locali.

Per questa ragione si ritenuto doveroso:

- a. introdurre le innovazioni in modo graduale
- b. salvaguardare diritti e consuetudini dei residenti;
- c. non penalizzare la clientela alpinistica
- d. non penalizzare i rifugi/ristoranti

Già in sede progettuale si sono potuti evidenziare i numerosi, ipotetici vantaggi conseguenti da un approccio più sostenibile alla fruizione della valle.

In particolare

- per il Parco rappresentava un'occasione per:

- garantire un'offerta Val Genova più sintonica con i propri valori rispetto all'attualità
- misurarsi in una sfida a cui, comunque, non può sottrarsi
- rafforzare ulteriormente il proprio ruolo di soggetto di riferimento a livello locale/provinciale in tema di sviluppo sostenibile;
- acquisire esperienza sul campo per implementare in futuro un'organizzazione più sofisticata in Val Genova e per estendere l'esperienza ad altre valli del Parco;
- utilitaristicamente, poter incrementare notevolmente le entrate proprie, a tutto vantaggio della gestione del proprio bilancio

- per i Comuni proprietari, l'opportunità di:
 - migliorare il servizio offerto all'utenza turistica (in termini di cortesia, informazioni, attrattive) che frequenta la val Genova, con benefici che si riverberano in tutta la val Rendena
 - una maggiore corresponsabilizzazione in merito alla gestione di un bene ambientale così prezioso e su cui da tempo si concentra l'attenzione dell'opinione pubblica e dei media
 - operare una scelta seria e consapevole, garanzia di un risultato di qualità e lontano da fini speculativi, attraverso l'affidamento della gestione ad un soggetto no-profit

In questo senso la collaborazione avuta dalle Amministrazioni locali, che hanno capito l'importanza della salvaguardia di questa particolare area naturale di grande richiamo turistico, è stata fondamentale per il successo ottenuto da questo innovativo progetto.

Organizzazione e gestione mobilità sostenibile.

Alla base della progettazione del Piano di mobilità, vi è stato l'esame delle diverse problematiche emerse dalle esperienze fatte negli anni passati, anche in occasione dell'attivazione di un servizio di mobilità con l'utilizzo di bus navetta (anni 1992-94).

Negli anni passati, infatti, furono introdotte diverse soluzioni, dal sistema misto navette-auto alla liberalizzazione del traffico e contemporaneo contingentamento delle aree di sosta a pagamento.

In particolare, la gestione della mobilità degli ultimi anni si era caratterizzata per un flusso automobilistico non in sintonia con le straordinarie particolarità dell'area, che risultava di ostacolo non solo ad una fruizione naturalistica consapevole ma anche ad una percorrenza automobilistica scorrevole, comportando non solo notevoli ripercussioni sull'ambiente ma, in definitiva, anche una limitazione delle eccezionali potenzialità di richiamo turistico della valle.

Le **cause** di questa situazione erano riconducibili:

- da un lato alle caratteristiche morfologiche della Valle e della sua strada di penetrazione, ed in particolare alla sua notevole lunghezza (17 Km da Carisolo alla Piana di Bedole) e alla ristrettezza e tortuosità della sede stradale, in particolare nella seconda parte, a monte di Ponte Maria;
- dall'altro alla mancanza di una ferma e rigida organizzazione, ed in particolare:
 - la mancata limitazione effettiva del numero di auto, specialmente nei momenti di punta (il traffico in salita incrociava quello in discesa causando frequenti ingorghi con conseguente blocco della circolazione)

- la mancata definizione dei parcheggi autorizzati con conseguente "normalizzazione" della "sosta selvaggia"
- l'elevata percentuale di turisti "mordi e fuggi" che, vista anche la mancanza di aree gratuite in cui lasciare l'auto, erano comunque incentivati a proseguire con il proprio mezzo (NB:il ticket d'ingresso permetteva di giungere in qualsiasi ora, posti permettendo, fino al Rifugio Bedole!)
- la discontinuità nei sistemi di gestione della Valle causata dalle diverse conduzioni succedutesi nel corso degli anni con conseguente "disorientamento" del turista-ospite che ogni stagione si doveva confrontare con nuove regole.

Relativamente all'introduzione del servizio navetta, nelle gestioni del passato si registrarono i seguenti principali problemi:

- la presenza contemporanea di bus-navetta e auto sulla strada di fondovalle andava a creare ulteriore disagio al traffico già sostenuto, con conseguenti "imbottigliamenti" (specialmente nei punti più stretti: Ragada e Bedole).
- le corse delle navette non si basavano su un orario prestabilito, ma erano effettuate in base al numero di utenti, togliendo quindi al servizio ulteriore efficienza e puntualità.
- smaltimento problematico e difficoltoso dei passeggeri in discesa da Bedole, a fine giornata, causa l'insufficienza dei bus-navetta in rapporto agli utenti.

Tutte queste problematiche, più altre di importanza minore, potevano a prima vista indurre a ritenere che l'organizzazione della mobilità in Val Genova fosse una questione insolubile.

Raccolta la sfida, Il Parco ha affrontato razionalmente la problematica cercando di sciogliere, insieme all'Ekoinstitut, uno ad uno i nodi della matassa, costruendo soluzioni alternative ed ecocompatibili.

Questo approccio si è tradotto in una serie di idee progettuali e misure organizzative concordate con le Amministrazioni proprietarie e messe in atto dal **28 giugno al 7 settembre** 2003.

Il progetto ha richiesto la realizzazione di alcuni interventi propedeutici, eseguiti nella primavera 2003 in gran parte con le squadre di operai del Parco, cui va rivolto un ringraziamento particolare per la professionalità e l'attaccamento ai "colori sociali" dimostrata nell'occasione.

Lavori preparatori.

- completamento-realizzazione dell'ultimo tratto del Sentiero delle Cascate (Malga Bedole-Casina Muta) portando in tal modo a circa 15 km lo sviluppo totale di tale sentiero che consente di raggiungere a piedi la testata della Valle in modo completamente alternativo alla strada;
- creazione di un unico parcheggio in località Malga Bedole: ciò ha permesso di chiudere il successivo tratto di strada alle auto (escluso i censiti del Comune di Strembo) e preservare quindi tutta la zona che va dal pascolo di Bedole fino al Rifugio stesso. Inoltre tale parcheggio è risultato fondamentale in quanto ha svolto la funzione di capolinea e area di manovra per i bus-navette, permettendo in tal modo di accorciare la tratta delle navette e contenere i tempi di percorrenza della navetta entro i 30 minuti;
- sistemazione del primo tratto del Sentiero delle Cascate (da Ponte Verde fino alle Cascate di Nardis) con la costruzione di passerelle nei punti più disagiati rendendo in tal modo questo tratto adatto a tutti e consentendo quindi una piacevole e breve escursione fino alle Cascate di Nardis;
- riduzione del numero dei parcheggi lungo tutta la Valle, per un totale di 560 posti auto contro i precedenti 780 e conseguente chiusura di tutte le aree di sosta non autorizzate ad esclusione di quelle ritenute utili allo scambio dei veicoli in transito;
- soppressione dell'area di sosta antistante le Cascate di Nardis.

La nuova regolamentazione del traffico veicolare.

Una volta individuate e realizzate le opere necessarie all'attuazione del Progetto di Mobilità Sostenibile occorre stilare una "carta delle regole", in cui erano evidenziate le varie misure atte a garantire un accurato ed efficace servizio di gestione della mobilità.

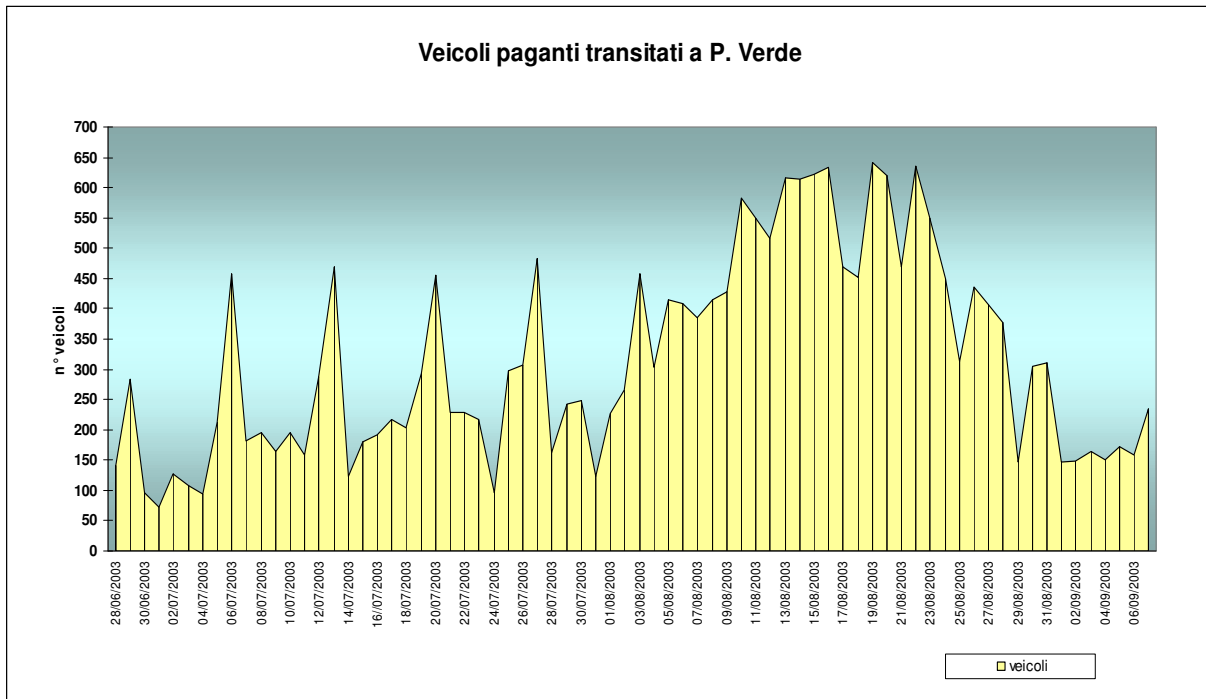
In questa direzione si sono stabilite le seguenti norme:

- suddivisione della Valle in 3 settori: bassa, media e alta valle.
 1. **bassa valle** > da Carisolo alla località Ponte Verde: tratto ad accesso libero con area di sosta gratuita sita nella zona del bacino Enel (140 posti) con divieto di sosta per i camper dalle 18:00 alle 8:00 al fine di evitare episodi di "campeggio selvaggio". La gratuità dei parcheggi ubicati all'inizio della Valle era finalizzata ad filtrare i visitatori "frettolosi" (interessati unicamente a visitare le Cascate di Nardis), e quindi a disincentivare l'utilizzo dell'automobile per la semplice visita automobilistica della parte superiore della valle,

fenomeno molto accentuato secondo le analisi del traffico condotte negli anni precedenti.

2. **media valle** > da Ponte Verde a Ponte Maria: percorrenza soggetta al pagamento di un ticket (4 € le auto, 2 € le moto) che dava la possibilità di proseguire, transitando da Ponte Maria entro le 9:45, fino a Malga Bedole. Le aree di sosta autorizzate erano 5 per un totale di 220 posti auto.
 3. **alta valle** > da Ponte Maria a Malga Bedole: tratto interdetto al traffico automobilistico ordinario dalle 9:45 alle 18:00; in questa fascia oraria effettuava le proprie corse il servizio di bus-navetta. In questo settore le aree di sosta erano 2 per un totale di 200 posti auto.
- possibilità di proseguire in auto oltre Ponte Maria, anche dopo le 9:45, per i residenti dei Comuni Consorziati (purché muniti di regolare autorizzazione gratuita rilasciata dai Comuni stessi) e per i clienti dei due rifugi posti in alta valle Bedole e Stella Alpina, dotati di pass (max 20 al giorno per ciascun rifugio).
 - invito/obbligo per gli autorizzati di accodarsi ai bus-navetta durante la percorrenza del tratto Ponte Maria - Malga Bedole per evitare l'incrocio con le navette;
 - interdizione dell'accesso in auto alla Valle ad esaurimento dei parcheggi disponibili.
 - divieto di transito oltre Ponte Verde per i camper e i pullman turistici superiori a 19 posti;
 - servizio continuativo di scorta dei pullman turistici tra Ponte Verde e Carisolo per disciplinare il traffico proveniente in senso contrario e agevolare, quindi, il traffico nel tratto in questione. Questo servizio veniva svolto tramite una **PANDA elettrica**, messa a disposizione dalla P.A.T. (Assessorato ai Trasporti).

Il grafico rappresenta i dati dei veicoli paganti transitati a Ponte Verde dal 28 giugno al 7 settembre 2003. E' evidente il differente andamento tra luglio (con i picchi nei week end) e agosto (con un notevole afflusso giornaliero per circa 20 giorni, dal 5 al 25 agosto).



Un discorso a parte merita l'analisi dei dati relativi ai veicoli entrati in Valle che emerge dalla tab. 1

tab. 1

categorie veicoli	n° veicoli	media giornaliera	% sul totale
motocicli paganti(*)	1.450	20	3,9
pullman paganti (*)	241	3	0,6
automobili paganti (*)	21.045	292	56,1
residenti	1.735	24	4,6
parcheggi gratuiti	13.044	181	34,8
TOTALE GENERALE	37.515	521	100

(*) *I veicoli paganti (22.736) hanno comportato un introito netto pari a 81.903 €.*

Sommando ai veicoli paganti le auto dei residenti e la stima effettuata sui veicoli parcheggiati nelle aree di sosta gratuita poste all'inizio della Valle si raggiunge la ragguardevole cifra complessiva di **37.515** veicoli in ingresso nell'arco della stagione, con una media giornaliera di 515 e di punte superiori

alle **1000 vetture giornaliere**, cifre che danno la misura della criticità del fenomeno.

L'incidenza dei veicoli presenti nei parcheggi gratuiti rispetto al totale (stimata attorno al 35%) riveste un notevole significato, rappresentando presumibilmente una quota significativa di traffico automobilistico filtrato rispetto ai settori superiori della valle.

In relazione al numero dei veicoli, si è potuto stimare conseguentemente:

- il numero di visitatori transitati in automobile da Ponte Verde (**68.373**) e che hanno poi proseguito, diventando potenziali utenti del servizio di bus navetta;
- il numero complessivo di persone giunte in Valle, che ha raggiunto la ragguardevole cifra di circa **116.800** persone.

Il Servizio di bus-navetta.

Il servizio di Mobilità alternativa introdotto in collaborazione con la Trentino Trasporti S.p.A. insisteva sull'ultimo settore della Val Genova, tra Ponte Maria e Malga Bedole.

Il numero di navette, calibrato in base alla capienza massima dei parcheggi di media valle (220 auto) è stato così strutturato:

- utilizzo di un numero di bus-navetta variabile da 3 a 6 con capienza di 30 persone nei posti a sedere ed eventualmente 12 in piedi;
- interruzione del trasporto passeggeri in salita dopo le 15:00 per favorire lo smaltimento degli utenti in uscita da Malga Bedole (misura indispensabile per evitare i congestionamenti avvenuti nelle esperienze precedenti);
- individuazione di un punto prestabilito di incrocio e scambio fra i bus-navetta in salita e quelli in discesa situato all'incirca a metà del tratto Ponte Maria - Malga Bedole;
- individuazione di tre fermate intermedie poste a Ragada, Malga Caret e Rifugio Stella Alpina;
- frequenza delle corse in orario stabilita in 30 minuti e, a seconda della richiesta, potenziamento della stessa corsa con 2 o 3 navette. L'aver stabilito un tempo di percorrenza e una frequenza da rispettare ha permesso di poter strutturare, e comunicare all'utenza, una tabella di orari molto semplice ma allo stesso tempo precisa. A questo proposito va riconosciuto il merito alla Trentino Trasporti SPA di aver svolto il servizio

puntando al rigoroso rispetto degli orari; la puntualità è stata sempre rispettata, tranne in pochissime occasioni dovute a cause di forza maggiore (lavori stradali ed esboschi), minimizzando i disagi all'utenza dovuti all'attesa.

➤ tariffe del ticket stabilite in base alla tratta da percorrere e precisamente:

- Ponte Maria - Rifugio Stella Alpina > 0,50 € (sola andata)
- Ponte Maria - Malga Bedole > 1,00 € (sola andata)
(stessi costi per il ritorno)

gratuità per i bambini, al di sotto dei 14 anni di età, accompagnati dai genitori.

La gestione della bigliettazione, unita alla suddivisione in tratte del percorso Ponte Maria-Malga Bedole, ha permesso di disporre a fine stagione di dati relativi ai movimenti dell'utenza utili a meglio comprendere i flussi dei visitatori, sui quali si potrà lavorare per poter calibrare al meglio il servizio negli anni a venire.

➤ Introduzione, dalla seconda settimana di luglio fino al 6 settembre, della corsa sperimentale Pinzolo/Carisolo - Malga Bedole su prenotazione presso l'APT (ticket 3 €), che ha riscosso molto favore presso l'utenza, superando i 1000 ticket.

Va riconosciuto alla **Trentino Trasporti** S.p.A. di aver aderito, fin dall'inizio, con entusiasmo al progetto di mobilità, dando un apporto insostituibile in termini di professionalità e di esperienza e mettendo a disposizione una flotta di mezzi altamente qualificata (motorizzazione diesel Euro3) e un ottimo gruppo di autisti. Va inoltre ringraziato l'**Assessorato ai Trasporti** della PAT per il fondamentale sostegno economico concesso all'iniziativa.

La tab. 2 riassume i dati di utilizzo del bus-navetta nell'arco della stagione.

Tab. 2

	tratte	n° ticket emessi	%	incasso
SALITE	Ponte Maria–Malga Bedole	15.351	74,8	15.351 €
	Ponte Maria–Stella Alpina	3.456	16,8	1.728 €
	Stella Alpina–Malga Bedole (*)	154	0,8	77 €
	Gratuiti	1.564	7,6	
	TOTALE	20525		17.156 €
DISCESA	Malga Bedole–Ponte Maria	11.405	70,2	11.405 €
	Malga Bedole–Stella Alpina (*)	113	0,7	56,50 €
	Stella Alpina–Ponte Maria	3.261	20,7	1.630,50 €
	Ponte Maria–Ponte Verde (*)	240	1,5	240 €
	Gratuiti	1.239	7,6	
	TOTALE	16258		13.332 €
	TOTALE SALITA + DISCESA	36.783		30.488 €

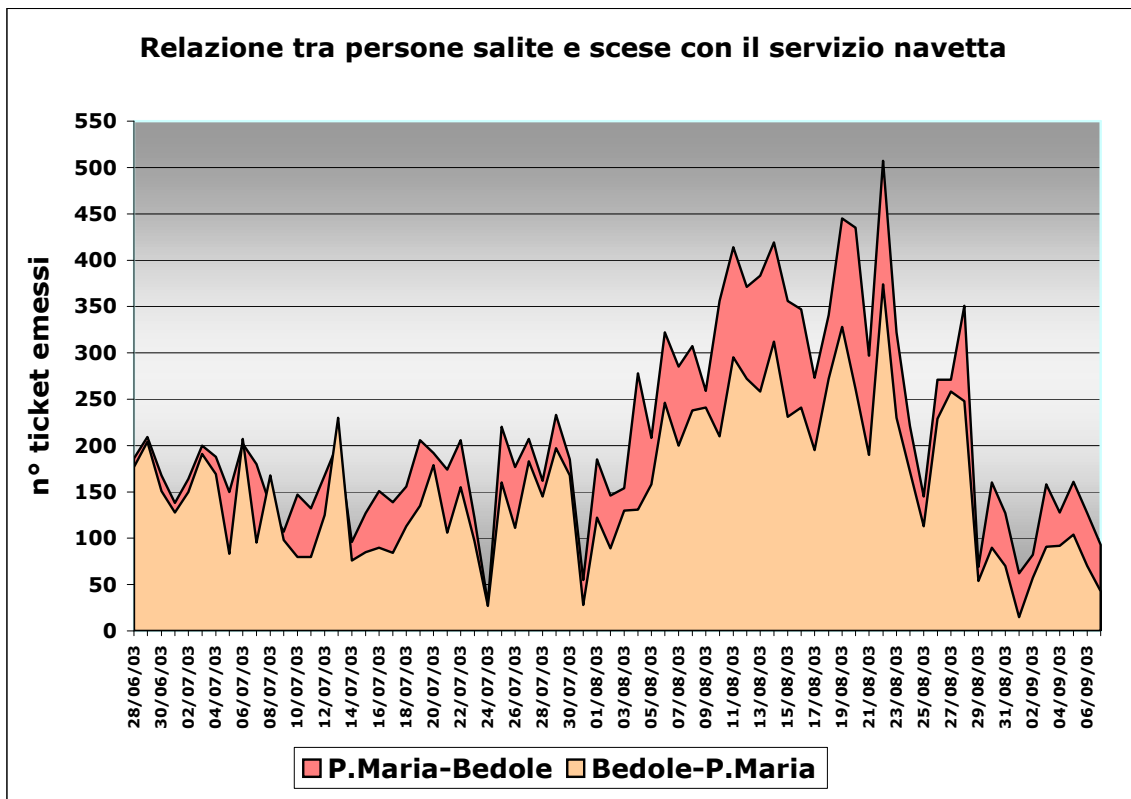
(*) bigliettazione effettuata a partire dal 01/08/03.

Dalla tabella emergono due dati particolarmente significativi.

Il primo riguarda la **percentuale di utilizzo del servizio di bus-navetta**. Rapportando i ticket emessi per la salita (20.525) alla stima delle persone transitate in automobile a Ponte Verde (68.373) si ottiene il ragguardevole dato di utilizzo del bus navetta del **30,0%**.

Particolarmente significativa appare la perfetta sovrapposizione di questo dato con la percentuale, rilevata nel corso dell'estate 2002, di automobili transitate oltre Ponte Maria sul totale dei veicoli in ingresso.

Un secondo dato molto importante riguarda la percentuale di utenti saliti in bus che hanno deciso di **scendere a piedi**.



Considerando i ticket venduti sulla tratta Ponte Maria-Bedole in salita (15.351) e in discesa (11.405), risulta una differenza di 3.946 ticket.

In percentuale, si ottiene il dato assolutamente significativo di **25,7%**, degli utenti che hanno scelto di fare ritorno a Ponte Maria lungo il rinnovato Sentiero delle Cascate o lungo la strada di fondovalle libera dal traffico veicolare.

Applicando tale percentuale al n° totale di ticket emessi per la salita (20.525 ticket) è ragionevole supporre che nell'arco della stagione estiva ben **5.275 persone abbiano percorso almeno un tratto del settore Malga Bedole-Ponte Maria a piedi.**

A giudizio dello scrivente questo è uno dei dati più significativi emersi dal progetto in quanto dimostrazione della disponibilità dei visitatori a "usare le gambe" allorquando si offrono condizioni efficienti per farlo (sentiero ben mantenuto e ben segnalato).

Inoltre, questo dato, certamente superiore alle aspettative e sicuramente da mettere in relazione alla predisposizione del nuovo "Sentiero delle cascate", ha favorito lo smaltimento ordinato dei viaggiatori in uscita da Malga Bedole. Infatti, non si è **mai** verificata la tanto temuta congestione del servizio in discesa di fine giornata.

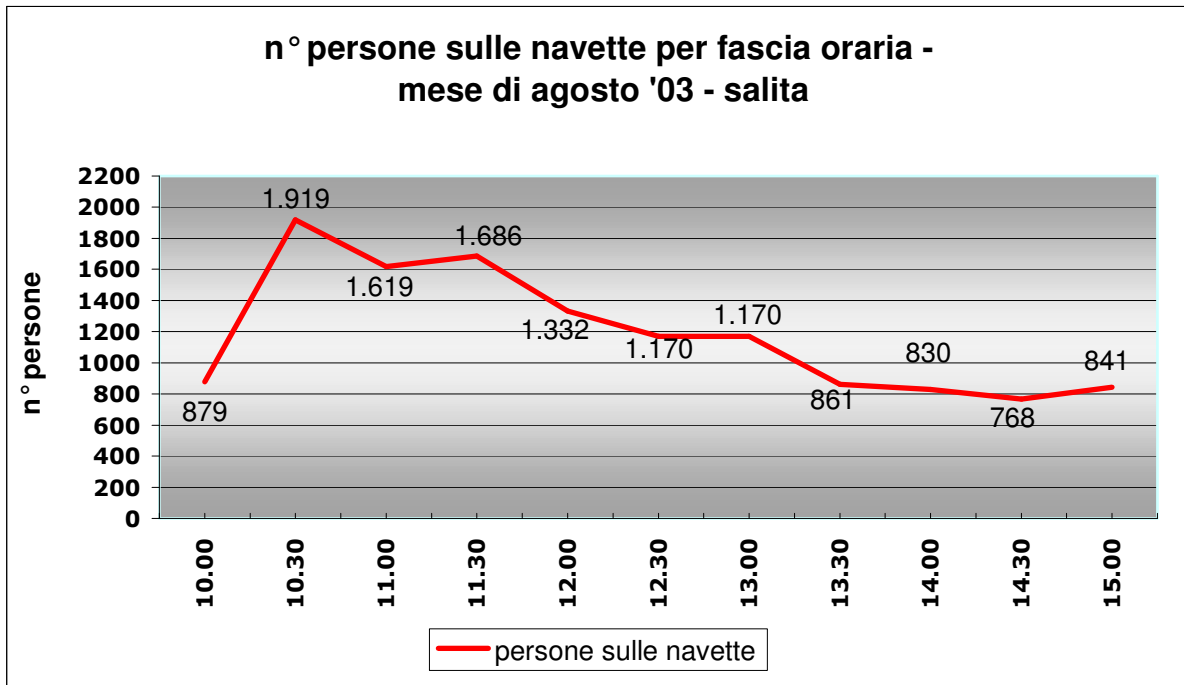
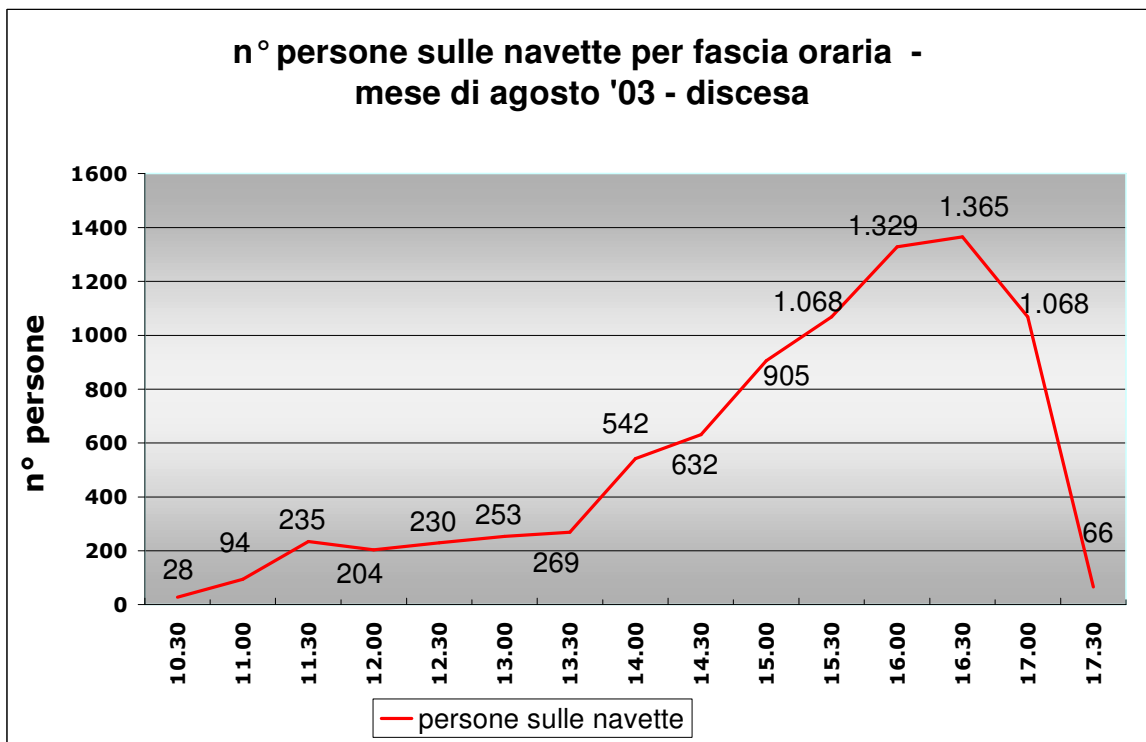


Tabella riassuntiva del mese di Agosto (DISCESA):



Proposte per la prosecuzione del progetto

Il bilancio del progetto Val Genova 2003 può dirsi senz'altro positivo, sia sotto il profilo dei numeri che del gradimento del pubblico.

L'intendimento del Parco, in sintonia con le Amministrazioni proprietarie, è quello di riproporre il progetto nel 2004, con alcuni correttivi dettati dall'esperienza del primo anno.

Particolare significato, in questo senso, può assumere il potenziamento del servizio da Pinzolo e Carisolo, integrato con servizio di mobilità-vacanze attivato lungo l'asta della Val Rendena.

In questa maniera, oltre a tutelare una delle "perle" del proprio territorio, centrando così un obiettivo fondamentale dei suoi scopi istitutivi, il Parco ripropone il proprio ruolo-guida di laboratorio dove sperimentare le nuove logiche del turismo "morbido" e diffondere la cultura della sostenibilità.

BOX 1

Il Personale

Per la gestione dei servizi si è resa necessaria l'assunzione di 20 operatori stagionali (con la contemporanea presenza di 15 addetti) dei quali 16 con compiti prettamente legati alla mobilità e alla gestione del servizio bus-navetta e 4 con incarichi inerenti la comunicazione e l'informazione in generale. Tutto il personale ha partecipato ad un apposito corso formativo organizzato dal Parco inerente la Comunicazione ed il servizio all'utente. I ragazzi, tutti valligiani, si sono fatti apprezzare per il loro atteggiamento cortese, professionale ed efficiente.

BOX 2

Attività di animazione naturalistica, culturale e ludico-sportiva.

A completamento dell'offerta-mobilità, che senz'altro costituiva il tema forte, il Parco ha organizzato una ricca serie di appuntamenti e di occasioni per favorire una conoscenza più approfondita e consapevole delle straordinarie caratteristiche naturalistiche e culturali della Valle.

Viste le caratteristiche del pubblico, molto eterogeneo e per nulla specializzato, si è ricercato un approccio innovativo rispetto alle tradizionali proposte un po' – diciamo – serie cercando di confezionare un pacchetto di offerte "fresche" e accattivanti. Accanto alle occasioni di approfondimento naturalistico affrontato con il contributo di esperti qualificati, sono state ideate alcune iniziative particolari che hanno riscosso molto favore, come la palestra di roccia attrezzata e gestita dalle Guide Alpine di Madonna di Campiglio con vari percorsi: ponte tibetano, traversata alla tirolese, tarzaning ecc., denominata "Parco avventura".

Il complesso delle offerte di animazione, alcune delle quali a pagamento, ha riguardato:

- escursioni tematiche con esperti su flora, fauna, acqua (costo da 1 a 3 €, a cadenza settimanale) (150 PARTECIPANTI. INCASSO 250 €);
- animazioni per bambini (gratuito, 2 volte a settimana) (54 PARTECIPANTI);
- Parco avventura: Costo: 5 € a persona (tutti i sabati);(282 PARTECIPANTI, INCASSO 1410 €)
- noleggio mountain bike nei 2 Punti Info (Ponte Rosso e Ponte Verde) (919 ORE DI NOLEGGIO, INCASSO 2915 €)
- organizzazione, in collaborazione con l'associazione "Il Filò" della Val Rendena, di due serate culturali aventi per tema le leggende della Val di Genova (700 PARTECIPANTI CIRCA).

- escursioni lungo il Sentiero delle Cascate con accompagnamenti effettuati da parte di personale qualificato del Parco Naturale Adamello Brenta.
- due punti informativi attrezzati con punto vendita di gadget (16.292 CONTATTI, INCASSO PUBBLICAZIONI E GADGET 14.161 €)

BOX 3

Il Bilancio economico della gestione 2003.

E' evidente che il bilancio dei risultati, che si può definire senz'altro positivo, va messo in relazione anche con il bilancio economico dell'operazione. Il primo anno di attivazione della nuova gestione ha richiesto da un lato un impegno straordinario in termini di risorse organizzative e comunicative e dall'altro una politica tariffaria particolarmente contenuta per assecondare l'utenza.

BILANCIO ECONOMICO

COSTI	€	ENTRATE	€
Bus navetta (*)	50.000	Ticket parcheggi	81.903
Personale	55.401	Sponsor	10.000
Comunicazione	10.398		
TOTALE	115.799		91.903
SBILANCIO	23.896		

(*) Nel bilancio viene considerato il costo sostenuto dal Parco per il nolo della flotta dei bus-navetta. La quota rimanente, detratto l'introito derivante dai ticket (30.488 €), è risultata pari a circa 30.000 €, è andata a carico dell'Assessorato ai Trasporti della PAT, che ha sostenuto il progetto per il suo valore innovativo e dimostrativo.

BOX 4

La comunicazione

L'aspetto comunicativo è risultato fin da subito di centrale importanza, sia al fine di favorire nei visitatori la più ampia conoscenza delle regole introdotte, sia per ricercare il necessario consenso a livello locale sulla sperimentazione.

A tal fine sono state adottate le seguenti azioni:

- predisposizione di una nuova segnaletica di tipo escursionistico, per facilitare la percorrenza a piedi dei vari sentieri presenti in Valle;
- predisposizione di una nuova segnaletica di tipo stradale, con l'indicazione dei parcheggi autorizzati, le tariffe, gli orari, i divieti;
- stampa e distribuzione di depliant e locandine (n° 50.000) nei vari Punti Info presenti sul territorio del Parco, nelle Aziende di Promozione Turistica e a tutte le auto in ingresso alla Valle;
- personalizzazione, con suggestive serigrafie, di due bus-navetta (recanti logo e immagini della nuova mobilità). Questi bus, a fine servizio, verranno utilizzati dalla Trentino Trasporti con questa veste per lo svolgimento dei servizi ordinari, producendo quindi una sorta di positiva pubblicità alla Val Genova e al suo Progetto di Mobilità
- frequenti contatti con la stampa sia a livello personale che con l'invio di comunicati stampa;
- inoltre, le nuove regole gestionali sono state capillarmente comunicate ai residenti dai Comuni, anche tramite i notiziari comunali.

I risultati principali dell'azione comunicativa si possono riassumere come segue:

- "buona stampa": frequente presenza, nel periodo giugno-luglio, di articoli positivi riguardanti sia il "nuovo volto" dato alla Val di Genova a livello di mobilità sia il rinnovato Sentiero delle Cascate (si è quindi registrato un atteggiamento dei media in netta controtendenza rispetto al recente passato, caratterizzato da veleni e polemiche sulla "Valle soffocata dal traffico");
- generale soddisfazione dell'utenza e complessiva buona "comprensione" sulle regole della mobilità;
- assegnazione da parte dell'associazione Legambiente della "Bandiera Verde", quale riconoscimento per l'impegno e la cura dimostrati nel ricercare soluzioni alternative al cosiddetto turismo di massa in una delle valli più belle dell'intero arco alpino.

In questo ambito un importante contributo è venuto dall'Azienda delle **Terme di Comano** che ha sostenuto la campagna di comunicazione con una sponsorizzazione di 10.000 €, a fronte della presenza del proprio Logo sui 50.000 depliant e sui due Bus-navetta serigrafati.

BOX 5

Il Sondaggio

Nel corso del mese di agosto sono stati raccolti 428 questionari compilati dal personale del Parco in 3 punti: P.Verde, P.Rosso e Bedole) e successivamente elaborati dalla DOXA.

Di seguito si presentano i dati salienti emersi dallo studio.