

Un patto virtuoso per la “*mobilità intelligente*”: le IPA pedemontane cercano un’intesa per cambiare il traffico e promuovere il turismo

L’area pedemontana è storicamente caratterizzata da flussi di traffico pesante generato dalle numerose aree industriali, dai distretti e dalle città impresa. Oggi dispone di una importante infrastruttura come la SPV (Superstrada Pedemontana Veneta) che risolve parte dei problemi logistici della manifattura, nelle “terre basse”, e pone le premesse per un riuso intelligente della rete secondaria, nelle “terre alte”, funzionale allo sviluppo di nuovi flussi di mobilità “*intelligente*”, in linea con una rigenerazione del territorio, che porti a nuove forme di residenza/lavoro e nuove forme di ospitalità.

Le linee guida del progetto sono tre:

- associazionismo degli utenti (giovani in mobilità da casa a scuola, adulti in movimento da casa al lavoro, ciclo-turisti di lunga percorrenza, ciclisti sportivi e e-bikers da strada, gravel, MTB) nell’uso di app e dispositivi digitali utili alla “navigazione intelligente”
- separazione e specializzazione delle strade oggi disponibili (o conciliazione di flussi che convivono sullo stesso sedime), secondo una logica “ZTL”
- potenziamento degli strumenti di programmazione, controllo/regolazione del traffico e dei regimi tariffari.

Nel caso della mobilità ciclistica, in particolare, l’implementazione di soluzioni innovative può partire dall’esperienza di agenti collettivi ed enti strumentali già oggi attivi sulla materia.

Partner del progetto potrebbero essere:

- associazioni di utenti (i.e. FIAB/CIAB, associazioni sportive, gruppi organizzati del ciclo-turismo, bici-politane, scuola-bus, ecc.),
- imprese, associazioni e istituzioni competenti nella gestione delle destinazioni e pianificazione di eventi (OGD, Gran Fondo, Berici Climbs...)
- associazioni di categoria dei lavoratori e degli imprenditori che possano essere interessati a modificare la mobilità da casa al lavoro, come strumento di welfare¹ (bike to work)
- imprese, associazioni e istituzioni competenti nella pianificazione delle infrastrutture (IUAV, tecnici dei comuni e società di consulenza nella gestione stradale e delle piste ciclabili)
- imprese e istituzioni competenti nello sviluppo di strumenti digitali di controllo/regolazione del traffico (Consorzio Polizia Locale, Telepass).

¹ Una **pista ciclabile** è un percorso protetto o comunque riservato alle **biciclette**, dove il **traffico** motorizzato è escluso. Lo scopo di tali percorsi è separare il traffico ciclabile da quello motorizzato e da quello pedonale, che hanno velocità diverse, per migliorare la **sicurezza stradale** e facilitare lo scorrimento dei veicoli. Essi, proprio per la maggiore sicurezza dei ciclisti, svolgono anche il ruolo di strumento per lo spostamento di quote di mobilità dal mezzo motorizzato privato alla bicicletta, riducendo in tal modo congestione e inquinamento (definizione estratta dal sito della Regione Veneto - 19 aprile 2018)

Il progetto si collega al quadro di programmazione già predisposto dalla Regione Veneto e dalla Provincia di Vicenza e intende trasformare l'area pedemontana in un *"laboratorio di mobilità intelligente"*, a *"costo zero"*².

In questa direzione l'IPA Alto Vicentino intende muoversi, di concerto con le altre IPA presenti nell'area pedemontana veneta e con i GAL attivi non solo nella montagna vicentina, ma anche nei Lessini, nell'area trevigiana del Grappa e dell'alta valle del Piave.

Obiettivo: Progettare una *"dorsale ciclistica pedemontana"* e sviluppare un *"sistema di mercato"* per il ciclo-turismo nell'area delle *"grandi salite"* (destinazione ciclistica per il tempo libero), senza ricorso a risorse pubbliche (o meglio con un limitato ricorso ai fondi di confine e altri destinati alla mobilità ciclistica).

Partner del progetto:

- FIAB e CIAB + ADFC
- Berici Climbs, Komoot
- OGD Pedemontana e Colli
- IPA Alto Vicentino, IPA Pedemontana del Brenta, IPA Ovest Vicentino, AUP Pedemontana
- GAL Montagna Vicentina, GAL Lessini
- Consorzio Polizia Locale
- Provincia di Vicenza + CCIAA
- Università di Padova e di Venezia
- (Regione Veneto)

Fasi del progetto:

1. Selezione degli strumenti di analisi e mappatura degli itinerari ciclabili (IUAV, Provincia di Vicenza, Berici Climbs)
2. Identificazione degli strumenti di tele-controllo della mobilità (Consorzio Polizia Locale, Komoot, Telepass, Skipass)

² *"Il <costo zero> non esiste"*, commenta uno degli esperti da noi consultati (Sergio Deromedis, autore di un importante manuale della ciclabilità e dirigente del dipartimento per la ciclabilità in Trentino). Tuttavia il riuso di strade secondarie e tracciati già esistenti, con opportuni interventi di *"armonizzazione"* riduce di molto i costi della *"mobilità dolce"* nei territori montani e pedemontani.

3. Sviluppo di nuove tecniche di fidelizzazione degli utenti, tramite “abbonamento” (FIAB, Wamii, CCIAA + Associazioni di Categoria, Bike to Work)
4. Pianificazione/classificazione della rete stradale secondaria, in ragione dei flussi di traffico e valutazione delle soluzioni “ciclabili” (IPA, Provincia di Vicenza)
5. Costruzione di un sistema di servizi logistici e di supporto al ciclo-turismo (OGD = società di gestione delle strade ciclabili e delle salite come “destinazione”, GAL)
6. Costruzione di un sistema di promozione turistico-sportiva delle destinazioni pedemontane e montane (Regione Veneto – Corazzari) e sviluppo attività produttive collegate alla gestione delle destinazioni
7. Comunicazione, formazione di nuovi profili di utenza e “nuove associazioni/istituzioni”, che trasformino gli “utenti” di oggi in “operatori prosumer” di domani (UNIVE/ECLT)

Risultati attesi:

- Crescita del traffico “intelligente” lungo la rete stradale pedemontana e spostamento del traffico pesante su SPV (via abbonamento)
- Riduzione dell’impatto ambientale della mobilità tradizionale e rigenerazione del paesaggio “urbano” pedemontano (corridoio verde)
- Valorizzazione dei territori montani collegati alle vie ciclabili e sviluppo dell’occupazione nei servizi
- Aumento della sicurezza e riduzione della incidentalità e conflittualità tra categorie diverse di viaggiatori