



Piano di mobilità sostenibile della Val di Ledro

Documento di strategie ed azioni

Piano di mobilità sostenibile della Val di Ledro:
Documento di Strategie ed Azioni

Periodo
Febbraio 2024 - Gennaio 2025

Gruppo di lavoro
Per aiforia GmbH:
Andrea Burzacchini (a.burzacchini@aiforia.eu)
Giulia Sabattoli



Per Decisio s.r.l.:
Edoardo Campisi (e.campisi@decisio.nl)
Matteo Jarre

DECISIO



Indice

| | |
|---|-----------|
| Prefazione | 01 |
| Il contesto attuale e la visione per la mobilità in Val di Ledro | 03 |
| Strategie, obiettivi e azioni per il futuro | 05 |
| Le azioni del piano di mobilità | 07 |
| Domanda di mobilità | 13 |
| Uso dell’automobile | 19 |
| Traffico di attraversamento | 31 |
| Mobilità ciclabile | 37 |
| Mobilità a piedi | 45 |
| Trasporto pubblico | 51 |
| Governance della mobilità | 59 |
| Monitoraggio | 65 |
| Comunicazione | 73 |
| Conclusioni | 79 |

Prefazione

È con soddisfazione che presentiamo questo documento, il secondo contributo al Piano di Mobilità Sostenibile della Val di Ledro. Questo piano rappresenta un tassello fondamentale nella costruzione di una visione condivisa e lungimirante per il futuro della mobilità in un territorio tanto prezioso quanto complesso.

La Valle di Ledro è un luogo unico, in cui si intrecciano bellezze naturali, tradizioni radicate e una vivace comunità locale. Tuttavia, è proprio questa ricchezza a rendere la pianificazione della mobilità una sfida tanto necessaria quanto stimolante. Conciliare le esigenze di residenti, turisti e operatori economici con l'imperativo di tutelare l'ambiente è un obiettivo ambizioso, che richiede impegno, creatività e collaborazione.

Il presente documento è il frutto di un processo partecipativo e multidisciplinare, che ha coinvolto amministrazioni locali, esperti del settore, stakeholder e cittadini. Questo approccio, centrato sull'ascolto e sull'analisi, ha permesso di individuare criticità e opportunità, delineando strategie e azioni concrete per promuovere una mobilità più sostenibile, efficiente e inclusiva.

Il primo contributo, consegnato nel giugno 2024, aveva gettato le basi con un quadro conoscitivo dettagliato e la definizione di obiettivi strategici. In questa seconda fase, si compie un ulteriore passo avanti, traducendo le linee guida in un piano operativo articolato, che mira a integrare soluzioni innovative e adatte alle peculiarità del territorio. Le azioni proposte, ispirate alla strategia "Avoid-Shift-Improve", riflettono l'intento di rispondere non solo alle esigenze immediate, ma anche di costruire un futuro resiliente per la mobilità in Val di Ledro.

In un'epoca in cui il tema della sostenibilità è cruciale, questo piano si propone di essere una risposta concreta alle sfide attuali. La necessità di ridurre la dipendenza dall'auto privata, di incentivare modalità di trasporto alternative e di migliorare l'esperienza di mobilità per tutti, è affrontata attraverso la proposta di interventi mirati e coordinati. Questo documento è anche un invito alla collaborazione continua, affinché ogni attore coinvolto possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni.

Confidiamo che il Piano di Mobilità Sostenibile della Val di Ledro possa rappresentare per la destinazione un vero e proprio strumento di lavoro, capace di coniugare innovazione, sostenibilità e rispetto per l'identità territoriale. Ringraziamo tutti coloro che hanno partecipato a questo percorso per la loro dedizione e il loro contributo, e invitiamo tutti i cittadini di Ledro a unirsi a questa sfida, consapevoli che ogni piccolo passo verso una mobilità migliore è un grande passo verso un futuro più sostenibile.

In qualità di Presidente di Garda Dolomiti Azienda per il Turismo S.p.A., esprimo grande soddisfazione per la presentazione del Piano di Mobilità Sostenibile per la Valle di Ledro. Questo documento rappresenta un risultato significativo, frutto di un lavoro integrato che ha coinvolto Trentino Marketing - area ATA e il Comune di Ledro, con la collaborazione di prestigio a livello internazionale, oltre che del prezioso contributo dei cittadini, la cui partecipazione è stata fondamentale.

Il piano si inserisce perfettamente nel nostro posizionamento come destinazione Stay Young, rispettando il principio cardine della sostenibilità intesa in senso ampio e organico: non solo ambientale, come nel caso specifico, ma anche economica, culturale e sociale.

Questa iniziativa si aggiunge ad altri progetti strategici già avviati sul territorio, come il percorso per l'ottenimento della certificazione GSTC del Global Sustainable Tourism Council, sia per le strutture ricettive che per la destinazione.

Sono sicuro che il Piano di Mobilità Sostenibile della Valle di Ledro diventerà un punto di riferimento concreto per la nostra destinazione. Non posso che ringraziare tutti coloro che hanno preso parte a questo percorso per il loro impegno, che auspico troverà terreno fertile per maturare e rendere la Valle di Ledro — grazie all'apporto di tutti, della comunità e degli ospiti — una destinazione ancora più green e consapevole.

Silvio Rigatti

Presidente APT Garda Dolomiti



È con spirito di collaborazione e determinazione che l'Amministrazione Comunale presenta questo documento, frutto di un accurato lavoro di analisi e progettazione volto a trasformare la mobilità del nostro territorio. Il Piano di Mobilità Sostenibile rappresenta una risposta alle sfide attuali e una guida per costruire un futuro in cui la vivibilità, la sostenibilità e il rispetto per l'ambiente siano al centro delle nostre scelte.

Desideriamo ringraziare Trentino Marketing|ATA Garda e l'Azienda per il Turismo per aver accolto e interpretato con sensibilità le esigenze della Val di Ledro sul fronte della mobilità, affidando a consulenti di respiro internazionale, come aiforia e Decisio, l'elaborazione del Piano.

Il lavoro di analisi condotto con il coinvolgimento di stakeholder locali, comunità e ospiti ha permesso di delineare un quadro conoscitivo approfondito della situazione attuale. Questa base solida ci consente di individuare con chiarezza i punti critici e le opportunità, guidando l'elaborazione di soluzioni concrete e mirate.

Un elemento centrale di questo Piano è la necessità di sviluppare una nuova cultura della mobilità, che superi l'uso predominante dell'automobile privata e promuova modalità più sostenibili come il trasporto pubblico, la mobilità attiva e le soluzioni condivise. Questo richiede un cambio di prospettiva che, pur implicando qualche piccolo sacrificio personale, contribuirà in modo significativo a migliorare la qualità della vita per tutti.

Siamo consapevoli che il cambiamento non è mai semplice, ma crediamo fermamente che con l'impegno collettivo della comunità possiamo raggiungere risultati importanti. Ogni passo verso una mobilità più sostenibile è un passo verso una Valle di Ledro più vivibile, inclusiva e in armonia con il suo prezioso patrimonio naturale.

Invitiamo tutti i cittadini a unirsi a noi in questo percorso, contribuendo con le proprie idee, il proprio entusiasmo e la propria disponibilità al cambiamento. Insieme possiamo fare la differenza.

Amministrazione Comunale di Ledro



Introduzione


Il presente documento costituisce il secondo contributo al Piano di Mobilità Sostenibile della Val di Ledro elaborato dal gruppo di lavoro costituito da Trentino Marketing, il Comune di Ledro, Garda Dolomiti Azienda per il Turismo e dai consulenti tecnici di aiforia GmbH e Decisio s.r.l.

Il progetto nasce per **affrontare e risolvere le criticità legate alla mobilità dei mesi estivi** riscontrate negli ultimi anni in Val di Ledro. L'incremento significativo del numero di visitatori ha generato livelli di traffico considerevoli e causato notevoli disagi nella fruizione del territorio, sia per i residenti che per i turisti stessi. Per far fronte a questa situazione, si è avviata una riflessione approfondita sulla mobilità, comprendendo che la questione non riguarda solo i turisti ma anche chi vive quotidianamente il territorio. Pertanto, la discussione si è estesa, con l'obiettivo di **sviluppare soluzioni integrate che possano migliorare la qualità della vita di tutti**.


Il primo contributo, redatto nel mese di giugno 2024, si è concretizzato nel documento di **Quadro Conoscitivo, Obiettivi e Linee di Indirizzo**. In questo documento, i cui contenuti principali sono riassunti nelle pagine seguenti, è stata fornita un'analisi del territorio della Val di Ledro. Partendo da tale analisi e dall'individuazione delle principali problematiche da affrontare, sono state delineate le **linee guida per lo sviluppo della mobilità locale**, segnando di fatto il 'primo passo' verso la creazione di un Piano della Mobilità.

Successivamente, nei mesi estivi è stata anche avviata una **sperimentazione** descritta nel documento **“Sperimentazione: San Michele senz'auto” per offrire a residenti e turisti della Valle metodi di spostamento alternativi all'automobile nei giorni di Fiera**. Con questo documento si compie il passo successivo: definire le **azioni concrete** per attuare le strategie e gli obiettivi di trasformazione della mobilità.

Quadro conoscitivo, obiettivi e linee di indirizzo

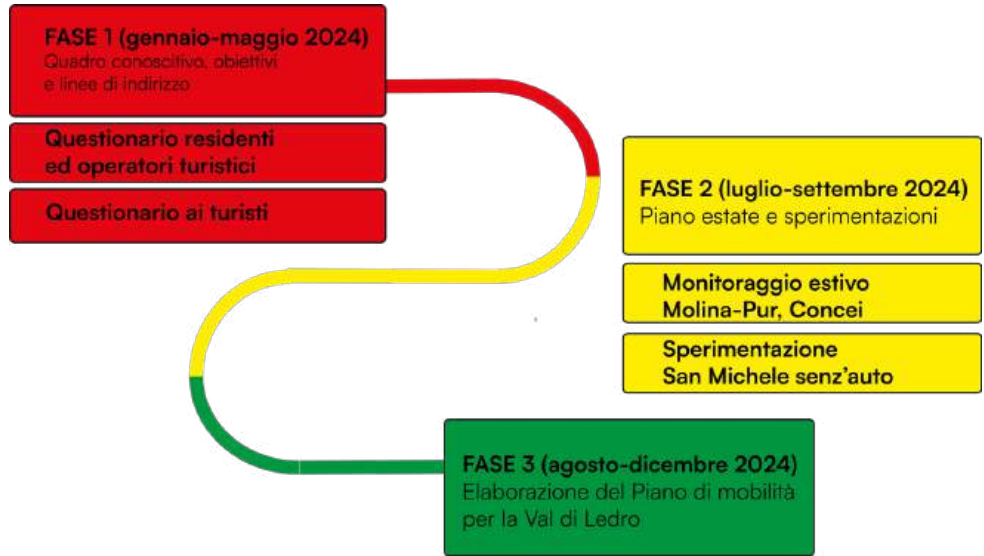


Sperimentazione: San Michele senz'auto



Misure calate sul territorio. Le azioni identificate sono emerse dal Quadro conoscitivo, dove l'analisi dei dati territoriali e l'ascolto degli attori locali hanno permesso di individuare chiaramente le problematiche e le dinamiche complesse della mobilità in Val di Ledro. In questi casi, sarebbe facile, ma poco efficace, proporre soluzioni standard “pronte all'uso”, che pur avendo il vantaggio della semplicità, non sarebbero adeguate al **contesto specifico del territorio, con le sue caratteristiche e criticità uniche**.

“Più di tutto” non può essere la risposta. Nella redazione dei Piani di Mobilità, c'è spesso la tentazione di proporre soluzioni che prevedano “più di tutto”: più parcheggi, più strade, più trasporto pubblico, ecc. Tuttavia, aumentare l'offerta senza criterio è irrealistico dal punto di vista economico e gestionale, e non sempre cambia le abitudini di mobilità delle persone, soprattutto se l'offerta aggiuntiva non risponde ai veri bisogni e alla domanda reale.



Sforzi gradualisti e diffusi. Non si deve però pensare che la situazione debba rimanere invariata. È necessaria una **nuova offerta di mobilità**, e tutti gli attori coinvolti devono impegnarsi nella pianificazione di nuovi servizi e risorse economiche e gestionali. Tuttavia, **l'intervento deve essere mirato a risolvere le problematiche identificate e deve avvenire in modo “graduale e diffuso”**: ‘graduale’ perché le problematiche di mobilità sono complesse e richiedono un impegno continuo nel tempo; ‘diffuso’ perché non si risolveranno con una singola grande opera o un unico servizio. Il cambiamento delle abitudini di mobilità dei Ledrensi e dei turisti avverrà grazie a vari fattori, tra cui incentivi per la mobilità sostenibile e disincentivi all'utilizzo delle vecchie forme di mobilità, soprattutto l'automobile privata. Questo Piano di Mobilità, quindi, non propone un approccio “facile e veloce”, proprio perché la mobilità, per la sua natura complessa e inter-disciplinare, richiede soluzioni che vanno oltre la semplice tecnologia e l'aumento dei mezzi disponibili.

Il Piano di Mobilità. Questo documento riassume nella prima parte i principali risultati dell'analisi territoriale contenuta nel documento del Quadro Conoscitivo. Vengono presentati i dati principali e le problematiche emerse, che influenzano le dinamiche di mobilità del territorio e su cui dovranno concentrarsi le politiche future. Successivamente, il documento sintetizza la **strategia Avoid-Shift-Improve (ASI)**, che ha guidato l'elaborazione delle proposte e degli obiettivi del piano. La parte principale del documento presenta le proposte di **azioni per la mobilità** in Valle di Ledro, suddivise in categorie tematiche e sviluppate in “schede” che descrivono le caratteristiche di ciascuna azione e gli elementi per la loro attuazione. Infine, per ogni azione vengono forniti **esempi di buone pratiche** e definito l'**impatto sulla mobilità dei turisti e dei residenti**, distinguendo gli **spostamenti all'interno della valle o verso l'esterno**, secondo una classificazione anch'essa già condivisa nel primo documento del Piano.



Il contesto attuale e la visione per la mobilità in Val di Ledro

Come anticipato, per arrivare a formulare le strategie e le azioni necessarie per migliorare la mobilità della Val di Ledro è stato indispensabile intraprendere un **accurato lavoro di analisi**. Questo processo ha permesso di definire le linee di indirizzo e gli obiettivi per lo sviluppo della mobilità nella Val di Ledro, orientando le scelte future verso un modello sostenibile, efficiente e inclusivo. Per indagare al meglio il territorio nella sua complessità è stato adottato un **approccio multidisciplinare e partecipativo**, come evidenziato dalle diverse attività svolte nelle tre fasi del progetto.

La **partecipazione attiva della comunità è stata fondamentale**: sono state realizzate **interviste** con stakeholder locali (amministratori, associazioni, aziende, e operatori del settore turistico), per raccogliere opinioni e suggerimenti utili. Inoltre, è stato distribuito un **questionario rivolto a residenti e operatori turistici** e un secondo **questionario dedicato ai turisti**, permettendo così di raccogliere un ampio campione di dati e informazioni direttamente dalla popolazione. In aggiunta, è stata condotta una **approfondita analisi di dati demografici, sociali, economici** e relativi all’offerta di mobilità che ha consentito di caratterizzare con precisione e in profondità le principali dinamiche che concorrono a determinare la situazione di mobilità nel territorio. Infine, la **sperimentazione estiva** in occasione della Fiera di San Michele nel week-end 28-29 settembre e l’installazione di sensori per la raccolta dei dati sui flussi di traffico hanno completato le informazioni contenute nel quadro conoscitivo.

Di seguito vengono presentate le informazioni principali emerse dall’analisi, per offrire un quadro di insieme riassuntivo e permettere una lettura del presente documento, ‘indipendente’ dal primo documento di Quadro Conoscitivo. Per approfondire i dati e le dinamiche, si rimanda comunque a quell’elaborato, che fornisce una visione più completa e organica del contesto della Valle di Ledro all’interno del presente Piano di Mobilità.

La lettura dai dati

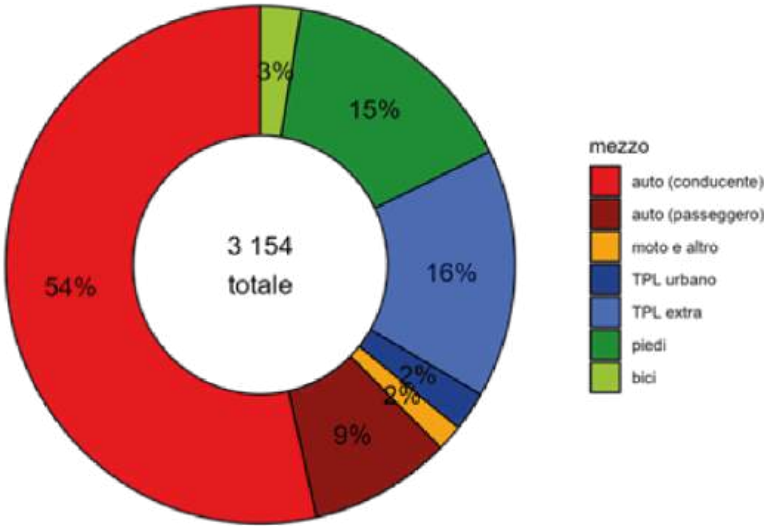
Il **90%** della popolazione di Ledro, corrispondente a circa 5.000 persone, risiede in un’area che occupa **meno del 5% dell’intero territorio comunale**. Questa predominanza demografica è particolarmente evidente nelle frazioni di Molina, Pieve, Tiarno e Bezzecca, situate nel fondovalle.

Dall’analisi dei flussi di pendolarismo nel comune di Ledro sono emerse alcune informazioni significative. In totale, si registrano 3.154 pendolari, di cui il **59% si sposta all’interno** del comune, il **34% verso comuni esterni** e il **6% proviene da fuori Ledro e si reca verso** il comune.

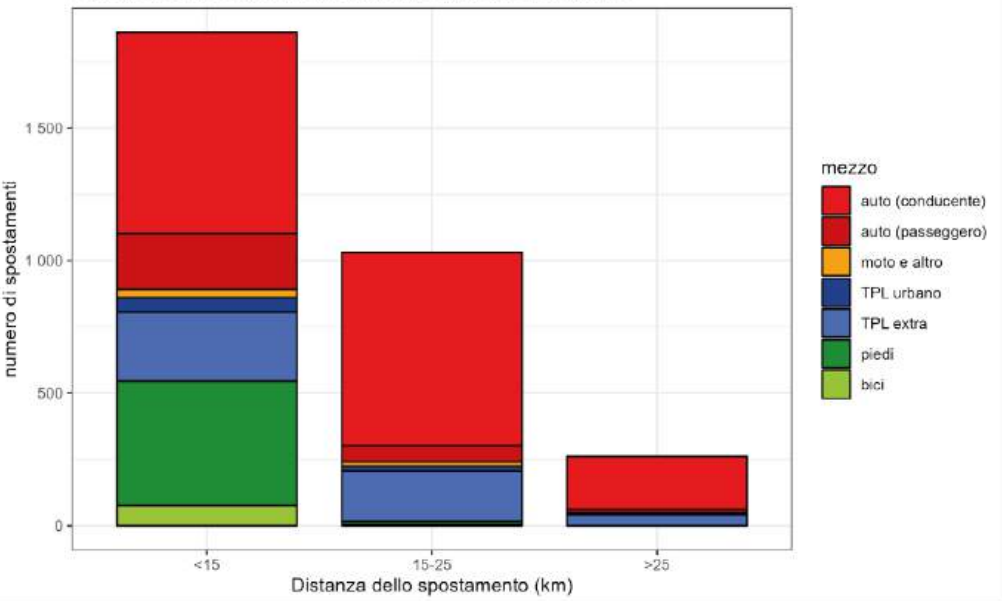
Tra coloro che si muovono **internamente alla Valle**, il **41% utilizza l’auto privata**, mentre l’11% è passeggero. Questo accade nonostante la maggior parte degli spostamenti effettuati avvenga su distanze relativamente brevi, con il **50% degli spostamenti** che dura **meno di un quarto d’ora** e oltre il **60%** che si svolge **entro i 15 km**. Solo una piccola parte (meno del 10%) degli spostamenti fatti dai residenti riguarda tragitti superiori ai 25 km.

Un altro dato importante riguarda l’incremento del tasso di motorizzazione negli ultimi anni, con un aumento del 12% rispetto al 2013, passando da **571 a 658 auto ogni 1.000 abitanti**. Questo dato evidenzia una crescente dipendenza dall’automobile, che rende ancora più necessario promuovere alternative di trasporto e servizi di mobilità sostenibile

Flussi di pendolarismo nel comune di Ledro per mezzo



Flussi di pendolarismo nel comune di Ledro per mezzo



La lettura dei residenti e degli operatori turistici

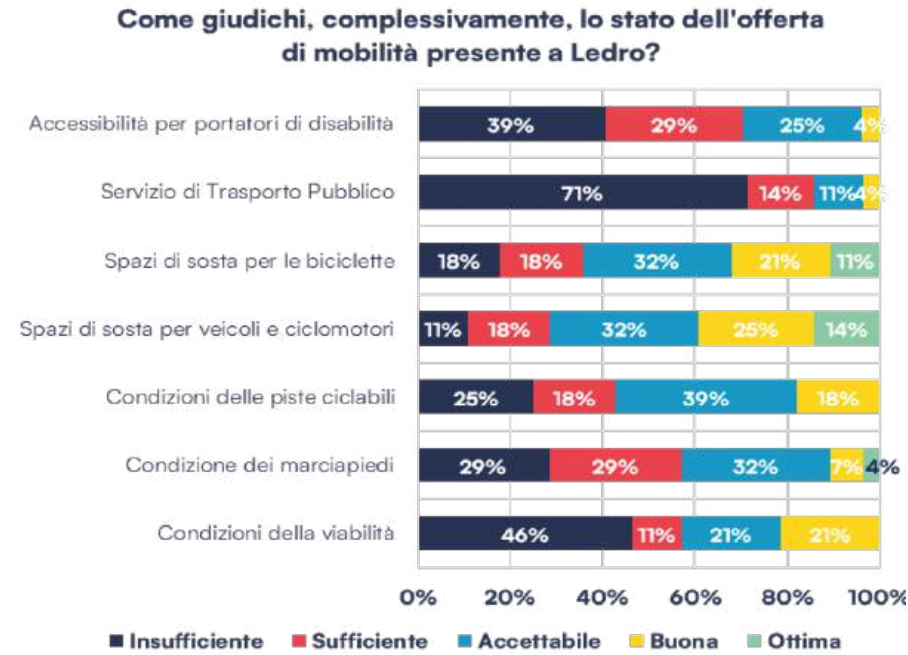
Per completare il quadro fornito dai dati si sono realizzati due questionari che sono stati condivisi sia a tutti i residenti del Comune di Ledro sia agli operatori turistici (albergatori, ristoratori etc.). In particolare, sono stati compilati 494 questionari, 479 provenienti dai residenti del Comune di Ledro e 28 dagli operatori turistici del territorio.

Dai questionari emerge che la **maggior parte degli spostamenti avviene in automobile**, sia per i residenti che per i turisti, sebbene una quota di turisti, una volta arrivati, preferisca spostarsi a piedi o in bicicletta.

Per i residenti, molti degli spostamenti, sia per lavoro che per studio, **avviene all’interno del comune di Ledro**. Il 21% degli spostamenti sono circoscritti dalla propria frazione, un dato simile anche per gli spostamenti legati agli acquisti e al tempo libero. Tuttavia, analizzando nello specifico gli **spostamenti che vengono svolti per gli acquisti**, si nota una quota maggiore di utenti che si **recano in comuni diversi**, probabilmente a causa della mancanza di alcuni generi di necessità in Valle, mentre per il tempo libero la quota di spostamenti fuori dal comune è significativamente inferiore.

La valutazione dei servizi di mobilità mostra una **forte insoddisfazione**, in particolare per quanto riguarda il **trasporto pubblico**, ritenuto insufficiente sia in termini di servizio che di infrastruttura. Similmente, sebbene la presenza di **percorsi ciclabili e pedonali** sia giudicata **generalmente adeguata**, molti residenti lamentano la loro scarsità e sollecitano ulteriori investimenti.

In questo contesto, i residenti e gli operatori turistici si dichiarano favorevoli a miglioramenti dei servizi e delle infrastrutture, anche a **fronte di possibili restrizioni all’accesso alla valle**, soprattutto in estate, per i turisti. Gli operatori turistici, in particolare, vedono la mobilità come un ostacolo allo sviluppo economico della valle e suggeriscono politiche per la mobilità sostenibile e la transizione ecologica, in linea con **l’immagine di un territorio tranquillo**, rispettoso dell’ambiente, che rispecchi i valori ricercati dai turisti, anch’essi sensibili alla necessità di ridurre l’uso dell’automobile, a patto che venga migliorata l’offerta di infrastrutture e servizi.



La lettura dei turisti

Circa 300 turisti hanno risposto a un questionario a loro dedicato, che era stato reso disponibile in tre lingue diverse (italiano, tedesco, inglese). Dal questionario emerge che la maggior parte dei turisti intervistati sceglie di pernottare in Valle di Ledro, preferendo in particolare le località di Pieve/Mezzolago e Molina. Chi non soggiorna direttamente in Valle proviene principalmente dall’area del Garda e del Trentino.

L’**auto rimane il mezzo principale** per gli spostamenti, sia all’interno della Valle che verso altre destinazioni, come il Lago di Garda.

Sebbene molti indichino di **spostarsi a piedi**, soprattutto per tratte brevi, la mobilità sostenibile è poco utilizzata, anche a causa della scarsa percezione dell’efficacia del trasporto pubblico locale. Questo aspetto è ulteriormente accentuato dalla **bassa distribuzione della Guest Card** (che permette di usare gratuitamente i mezzi di trasporto locali), più della metà degli intervistati afferma infatti di non averla ricevuta.

La **soddisfazione è alta per la qualità delle strade, dei marciapiedi, delle aree di sosta per veicoli e delle piste ciclabili**, mentre ci sono **incertezze riguardo agli spazi di sosta per biciclette e al servizio di trasporto pubblico**.

Oltre la metà dei turisti ritiene **necessario disincentivare l’uso dell’auto**, e la maggioranza è favorevole alla chiusura di alcune strade, con l’eccezione dei turisti di lingua italiana, che sono divisi sull’argomento. Tra le alternative all’auto, i turisti segnalano interesse per traghetti, funivie e, tra gli italiani, anche per il bike sharing.

La visione della mobilità futura in Val di Ledro

Dalle diverse letture effettuate in sede di Quadro Conoscitivo è stato possibile elaborare una **visione strategica** per l’evoluzione della mobilità nella Valle di Ledro nel prossimo futuro e per soddisfare le diverse esigenze che sono emerse, sia quelle presenti sia quelle future.

Da un lato, la **necessità di garantire la mobilità ai residenti**, in particolare a chi non dispone di un’auto privata; dall’altro, l’esigenza di migliorare l’esperienza dei visitatori, soprattutto nei mesi estivi, evitando il sovraffollamento e la congestione. Infine, è fondamentale preservare l’**immagine di “paradiso”** naturale che da sempre caratterizza la Valle, mantenendo intatta la sua bellezza paesaggistica e la sua ricchezza ambientale.

La necessità di un cambiamento è condivisa da tutti gli attori coinvolti: residenti, operatori economici, turisti, i quali desiderano vivere e far vivere la Valle di Ledro in modo più armonioso e migliorando la fruibilità dei luoghi.

Un’attenzione particolare dev’essere data al **turismo**, che, soprattutto negli ultimi anni, risulta essere un’attività particolarmente impattante sulla mobilità della Valle, specialmente nel periodo estivo. Come evidenziato dai dati e dalle interviste con gli esperti del settore, non si tratta realmente di *overtourism*, ma quanto più di *“overttraffic”*. Infatti, l’uso predominante dell’automobile privata per raggiungere e muoversi in Valle genera un elevato flusso di veicoli, con conseguente congestione delle strade.

L’obiettivo del Piano è gestire questi flussi, proponendo soluzioni di mobilità alternative che rispondano all’esigenza principale che li porta in Valle: il desiderio di immergersi nella natura e godere della tranquillità del territorio.

Come si vedrà, le azioni proposte nelle parti successive del presente documento sono state elaborate nel solco di tale visione e della necessità di contribuire a modificare, gradualmente ma costantemente, la mobilità tanto dei residenti quanto dei turisti.

Strategie, obiettivi e azioni per il futuro

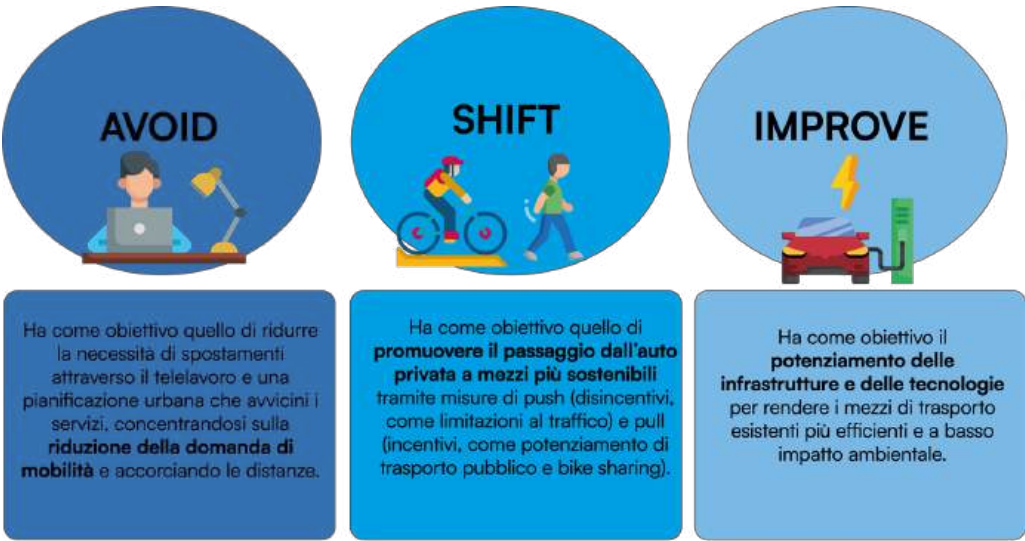
La teoria ASI

Come già anticipato, la cornice concettuale all'interno del quale sono state elaborate le azioni del piano è la strategia **A-S-I (Avoid, Shift, Improve)**, un approccio alla definizione di politiche e servizi per la mobilità sostenibile che ha come obiettivo principale la modifica delle abitudini di mobilità delle persone e che si caratterizza per includere, in un approccio multi-disciplinare, anche azioni che a prima vista potrebbero sembrare “non trasportistiche”. La strategia, infatti, categorizza in tre gruppi le azioni di mobilità secondo la modalità con cui queste contribuiscono al cambio di abitudini.

Avoid (evitare). Il primo gruppo si concentra sulla **riduzione della necessità di spostamenti**, ad esempio con il telelavoro o una pianificazione urbana che avvicini i servizi. L'approccio è innovativo poiché il focus non è aumentare l'offerta di mobilità, quanto più diminuire l'esigenza di doversi spostare (si parla infatti anche di *diritto di non muoversi*), mirando a rendere non necessari alcuni spostamenti e a limitare le distanze da percorrere. Ciò può avvenire attraverso azioni di pianificazione territoriale che rivedano la diffusione dei servizi essenziali.

Shift (spostare). Il secondo gruppo di misure punta a **incentivare il passaggio dall'uso dell'auto privata a soluzioni più sostenibili**, come i trasporti pubblici, la bicicletta, i piedi o la mobilità condivisa. Per farlo, si utilizzano **misure di push (spinta) e pull (attrazione)**. Le misure di push disincentivano l'uso dell'auto, ad esempio aumentando le tariffe per i parcheggi o la riduzione degli stessi, la limitazione del traffico nelle aree centrali. Le misure di pull mirano a incentivare l'adozione di modalità di trasporto più sostenibili, come il potenziamento delle reti di trasporto pubblico, la creazione di piste ciclabili, il car sharing e il bike sharing. Un approccio integrato che combini entrambe le strategie è fondamentale per favorire cambiamenti comportamentali e transizioni verso città più sostenibili.

Improve (migliorare). L'ultimo gruppo di azioni implica il **potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie** per rendere i mezzi di trasporto esistenti più efficienti e a basso impatto ambientale.



La teoria calata sul territorio della Valle di Ledro. La strategia A-S-I si basa sul **cambiare l'ordine di priorità delle azioni**. In un approccio tradizionale di pianificazione dei trasporti si punta principalmente su azioni di tipo “*Improve*”, come sostituire i mezzi a benzina o gasolio con quelli alimentati a gas naturale o elettrici, migliorando la dimensione ambientale ma senza modificare di fatto le abitudini di mobilità. Nel caso della Valle di Ledro, ad esempio, un tale approccio non sarebbe in realtà risolutivo per molte delle criticità emerse nella fase di analisi: anche se tutti i veicoli fossero elettrici, i problemi di sovraffollamento, parcheggio ‘selvaggio’, traffico e conseguente perdita di qualità dell’offerta turistica nel territorio rimarrebbero di fatto inalterate. Per questo, nel piano si dà **maggiore importanza alle azioni “Avoid” e “Shift”**, che rispondono meglio alle esigenze del territorio.

Dagli obiettivi alle azioni

A partire dalle informazioni raccolte attraverso le interviste con gli stakeholder, i questionari e la realizzazione del quadro conoscitivo, è stato possibile delineare le principali sfide del territorio e definire l'approccio da adottare per affrontarle nel prossimo futuro. Tale analisi ha permesso anche di definire gli obiettivi a lungo termine per il territorio, con un focus particolare sulla sostenibilità e sull'adeguamento delle infrastrutture alle esigenze di chi lo abita e lo vive:



I sei obiettivi riportati rappresentano il **fondamento su cui si basa il Piano di Mobilità**, che come già detto ha come scopo il miglioramento della qualità della vita, la promozione di una mobilità efficiente e accessibile, e la protezione del patrimonio naturale e culturale della Valle.

Per ogni obiettivo, sono state identificate **diverse macro-aree** di intervento, che coprono i vari aspetti legati alla mobilità. Il raggiungimento di ciascun obiettivo, infatti, richiede l'interazione tra più ambiti, rendendo indispensabile una **visione pluri-disciplinare e multi-settoriale del fenomeno della mobilità**. La Valle di Ledro è un territorio caratterizzato da una varietà di attività economiche che svolgono un ruolo fondamentale nell'economia locale e coinvolgono un ampio numero di attori (residenti, turisti, operatori economici e amministratori pubblici). Per questo motivo, è stato necessario un approccio che non perdesse di vista la visione complessiva del territorio, rispondendo alle esigenze di tutti i soggetti coinvolti, con l'intento di prevedere una mobilità che non solo **supporti lo sviluppo economico**, ma che **rispetti anche l'ambiente e promuova una qualità della vita più alta per chi vive nella Valle**.

Le macro-aree individuate nel piano riguardano:

- 1. Domanda di mobilità**
- 2. Uso dell'automobile**
- 3. Traffico di attraversamento e i mezzi pesanti**
- 4. Mobilità ciclabile**
- 5. Spostamenti a piedi**
- 6. Trasporto pubblico**
- 7. Governance della mobilità**
- 8. Monitoraggio**
- 9. Comunicazione**

Per ognuna di queste aree, sono state elaborate **azioni specifiche**, finalizzate a risolvere le criticità individuate e a soddisfare le esigenze della comunità.

Per rendere concreta la visione strategica, sono state create **schede per ogni azione**. Questi strumenti operativi contribuiranno a **trasformare la visione in azioni tangibili**, fornendo all'Amministrazione e agli attori del territorio una **roadmap chiara** per orientarsi e agire in modo efficace verso la realizzazione di una mobilità più sostenibile.

È importante sottolineare che il successo del Piano dipende dalla **realizzazione congiunta** di queste azioni, che, se attuate in **sinergia**, porteranno al conseguimento degli obiettivi prefissati. Il cambiamento della mobilità nella Valle di Ledro potrà avvenire infatti solo se le azioni previste nel Piano saranno implementate in modo coerente e con un approccio integrato che favorisca nuove soluzioni e, al contempo, stimoli un cambiamento nelle abitudini consolidate. Questo processo richiede un impegno continuo, un monitoraggio costante e la capacità di adattarsi alle circostanze che emergeranno nel tempo.

Nel proseguo del documento sono presentate in dettaglio le azioni individuate, corredate di uno **schema di implementazione pratico** che aiuterà il Comune a concretizzare ogni intervento.

Per ciascuna azione sono specificati i **benefici attesi**, le **eventuali criticità** da affrontare lungo il percorso e i **suggerimenti** per garantire lo sviluppo di un processo di successo. Una mappa schematica riassume alcune delle principali azioni che vengono presentate nelle schede per consentire una visualizzazione immediata di come si potrà modificare la mobilità in Valle di Ledro a seguito della loro implementazione.

Le azioni del piano di mobilità

| Azioni del Piano di Mobilità | | | | | |
|------------------------------|-----|---|---------------------------|-----|--|
| Domanda di mobilità | 1.1 | Valutare la distribuzione dei servizi essenziali per ridurre gli spostamenti | Mobilità a piedi | 5.1 | Pedonalizzare i centri urbani ove possibile |
| | 1.2 | Verificare la possibilità di servizi online per ridurre gli spostamenti | | 5.2 | Verificare lo stato dei marciapiedi e calendarizzare il loro adeguamento |
| | 1.3 | Organizzare e digitalizzare la mobilità condivisa. | | 5.3 | Informazione e promozione adeguata per gli spostamenti nelle frazioni e tra le frazioni (metro-minuto) |
| Uso dell'automobile | 2.1 | Campagna di informazione/educazione verso la possibilità di muoversi senza automobile | Trasporto pubblico | 6.1 | Potenziamento e valorizzazione del trasporto pubblico nella Val di Ledro |
| | 2.2 | Regolamentare i parcheggi in modo dissuasivo | | 6.2 | Servire con navette i principali eventi in valle |
| | 2.3 | Introdurre il limite dei 30 nelle zone urbane | | 6.3 | Proposta di collegamento acquatico tra Molina, Pieve e Pur |
| | 2.4 | Introdurre elementi di "moderazione del traffico" per ridurre l'impatto delle auto | | 6.4 | Hub di Molina per intermodalità |
| | 2.5 | Possibilità di "autostop" regolamentato per spostamenti più sostenibili | Governance della mobilità | 7.1 | Creazione di un Tavolo di Lavoro per la Governance della Mobilità |
| | 2.6 | Regolamentare al fine di ridurre il flusso veicolare (Concei, Pur-Molina, Tremalzo) | | 7.2 | Migliorare ed ampliare il dialogo con le scuole, aziende locali e società sportive |
| Traffico di attraversamento | 3.1 | Prevedere degli orari di accesso per mezzi pesanti | Monitoraggio | 7.3 | Migliorare ed ampliare il dialogo con gli operatori turistici |
| | 3.2 | Disincentivare l'attraversamento di mezzi pesanti | | 8.1 | Realizzare delle campagne periodiche di monitoraggio dei flussi e della sosta |
| | 3.3 | Sviluppare soluzioni di logistica in concerto con le aziende della Valle | | 8.2 | Somministrare dei questionari per verificare la soddisfazione degli utenti |
| Mobilità ciclabile | 4.1 | Completare le ciclabili mancanti | | 8.3 | Prevedere un monitoraggio degli interventi messi in campo nel piano |
| | 4.2 | Predisporre rastrelliere "moderne" per garantire un posteggio sicuro. | Comunicazione | 8.4 | Utilizzare i dati per prevedere ulteriori sperimentazioni sul territorio |
| | 4.3 | Realizzare infrastrutture leggere | | 9.1 | Impostare una campagna di comunicazione dei dati provenienti dai monitoraggi |
| | 4.4 | Promuovere un servizio di bike sharing | | 9.2 | Organizzare eventi di condivisione e di disseminazione di buone pratiche |
| | | | | 9.3 | Creare campagne di sensibilizzazione tematiche/giornate a tema |

Obiettivo

È l'obiettivo specifico dell'azione in termini di miglioramento dell'offerta di mobilità, della modifica della domanda di mobilità e in generale dell'accessibilità di turisti e residenti a beni e servizi. L'obiettivo viene descritto sia in senso specifico sia, in molti casi, nel suo collegamento con altre azioni.

Schema di implementazione

Si riportano qui le principali macro-fasi necessarie per la creazione del servizio o dell'infrastruttura. Questa sezione non vuole essere un compendio completo di tutti i passi, ma rappresentare al lettore un riferimento di massima utile però a schematizzare concettualmente il 'processo di implementazione' dell'azione.

Buone pratiche dal territorio

Vengono riportati i principali riferimenti di alcuni esempi di buone pratiche assimilabili all'azione proposta; per ragioni di spazio la buona pratica non viene descritta ma è riportato un link che consente al lettore di approfondire ove necessario.

Benefici attesi

Le azioni proposte hanno spesso benefici attesi che vanno al di là della 'sola' riduzione delle emissioni di inquinanti dal settore dei trasporti, ossia una definizione di 'sostenibilità in senso stretto', ma consentono di creare benefici di carattere economico, sociale e di qualità della vita, che vengono descritti sinteticamente in questa sezione.

Ostacoli principali

Le abitudini di mobilità sono molto radicate, forse più di altre abitudini, e per questo la loro modifica è sempre caratterizzata da ostacoli di carattere culturale, sociale, economico e amministrativo. In questa sezione si cercano di delineare i principali ostacoli che possono caratterizzare l'implementazione di ogni azione. In ogni caso, sarà buona norma ridefinire tali ostacoli all'inizio della fase progettuale di ciascuna azione, per adattare la descrizione qui offerta.

Suggerimenti

Sulla base delle esperienze pregresse degli autori del documento ma anche di buoni e di cattivi esempi di implementazione in Italia e in Europa, si riportano qui alcuni suggerimenti pratici o aspetti a cui prestare attenzione in modo particolare.

Orizzonte di implementazione

Si suggerisce qui un possibile orizzonte di implementazione, indicato in senso generale in termini di breve, medio e lungo termine, sulla base di considerazioni preliminari di fattibilità e difficoltà tecnica, economica e politica riguardanti ciascuna azione. La scelta sulla effettiva velocità di implementazione di ogni azione resta in capo ai decisori del territorio e alle amministrazioni competenti, che valuteranno tali suggerimenti sulla base degli elementi in loro possesso.

Costo

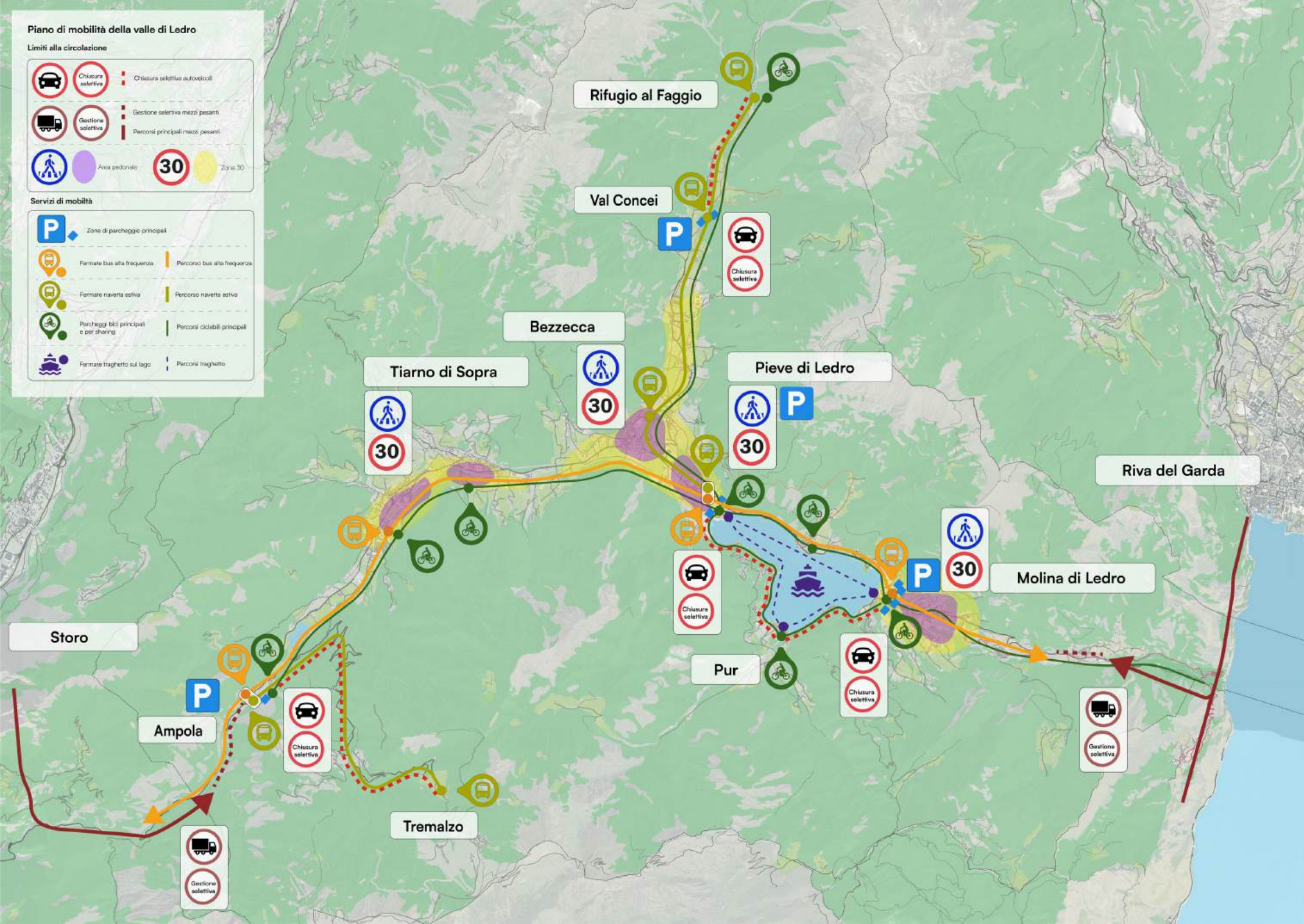
Si stima, in maniera preliminare e schematica, se una azione è relativamente economica o relativamente dispendiosa da implementare. Poiché non sono qui definiti i contorni esatti di ogni azione è impossibile procedere a una stima quantitativa di tali costi, ma si fornisce comunque una valutazione preliminare di massima

Persone coinvolte

Si descrivono quali sono i gruppi di stakeholders da coinvolgere nell'implementazione dell'azione ma anche quali gruppi specifici di cittadini e/o turisti verranno interessati dall'azione (ad esempio 'i bambini').

Target e destinatari dell'azione

Come anticipato nel primo documento di Quadro Conoscitivo, la mobilità in Val di Ledro ha due grandi 'dimensioni': la mobilità dei residenti e quella dei turisti, ma anche la mobilità dentro la Valle di Ledro e quella da/verso la Val di Ledro. Lo schema 'a ragno' riportato identifica su quali di queste dimensioni agisce in maniera preponderante ciascuna azione.



1.1 Valutare la distribuzione dei servizi essenziali per ridurre gli spostamenti

Obiettivo

La concentrazione dei servizi nell’Alto Garda costringe i residenti a spostarsi frequentemente verso Riva del Garda per soddisfare le necessità quotidiane, rendendoli sempre più dipendenti dall’uso dell’automobile. In questo contesto, riportare i servizi essenziali in Valle significa rispondere a una domanda di autonomia e accessibilità. Non si tratta solo di offrire comodità, ma di rafforzare la coesione sociale e migliorare le condizioni di vita degli abitanti, in particolare degli utenti che non dispongono di un’auto.

Avere accesso a servizi a pochi passi da casa significa ridurre la necessità di spostamenti frequenti e costosi, ma anche valorizzare il tessuto sociale della Valle, rendendo il territorio più attrattivo sia per chi ci vive che per chi potrebbe decidere di trasferirsi.

Schema di implementazione

- **Analisi della situazione attuale:** mappare i servizi esistenti e la loro distribuzione geografica.
- **Valutazione delle necessità dei residenti:** identificare i servizi essenziali più richiesti (sanitari, alimentari, amministrativi, ecc.). Se necessario, condurre sondaggi e interviste per comprendere le esigenze.
- **Pianificazione della rete di servizi:** definire i tipi di servizi che dovrebbero essere spostati in Valle. Analizzare la fattibilità economica e logistica della decentralizzazione.
- **Progettazione e implementazione delle strutture:** pianificare l’eventuale progettazione o ristrutturazione di strutture per accogliere i servizi che si intende riportare in Valle.



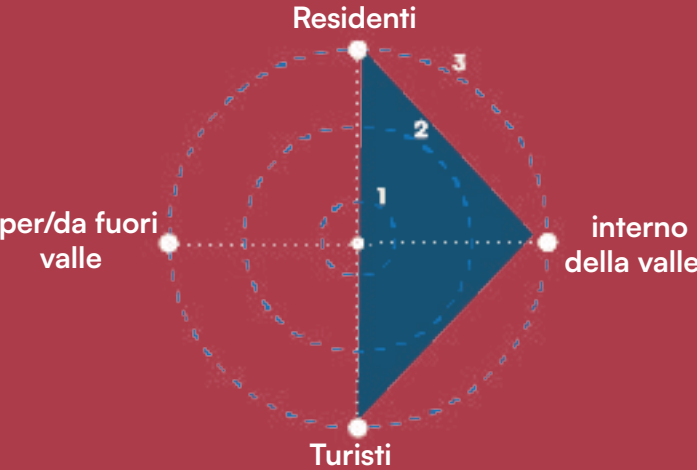
Buone pratiche dal territorio: Provincia di Trento
“Multiservizi: contributi per la permanenza”



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell’azione



Benefici attesi

1. Meno necessità di spostamenti frequenti, con conseguente diminuzione dell’uso dell’automobile e del traffico.
2. La vicinanza dei servizi favorisce l’interazione tra i residenti, rinforzando il tessuto sociale e la solidarietà locale.
3. La decentralizzazione dei servizi rende la Valle più attrattiva, stimolando l’economia locale.
4. Maggiore autonomia per chi non dispone di un’automobile.

Ostacoli principali

1. La programmazione dei servizi non è sempre in carico al comune e necessita coordinamento con altre entità territoriali
2. La decentralizzazione dei servizi richiede investimenti significativi per infrastrutture e personale.
3. Garantire la continuità e la qualità dei servizi nel tempo è una sfida.

Suggerimenti

1. Iniziare con piccoli interventi pilota, come la decentralizzazione di alcuni servizi, per testare l’efficacia e raccogliere feedback.
2. Se non fosse possibile prevedere servizi fisici, valutare l’utilizzo di tecnologie digitali per erogare alcuni servizi in modalità remota o attraverso soluzioni ibride (es. telemedicina, sportelli virtuali per pratiche amministrative).

1.2 Verificare la possibilità di servizi online per ridurre gli spostamenti

Obiettivo

Nel caso in cui non sia possibile garantire servizi di prossimità che, grazie alle brevi distanze, consentano spostamenti con mezzi di mobilità attiva, l'amministrazione si impegna a esplorare soluzioni per trasformare alcuni servizi comunali in modalità online. Questo include, ad esempio, la possibilità di prenotare ed erogare servizi a domicilio tramite piattaforme digitali e l'implementazione di politiche che incentivino il lavoro da remoto, riducendo così la necessità di spostamenti quotidiani.

L'obiettivo principale è semplificare l'accesso ai servizi, migliorare la qualità della vita dei cittadini e contribuire alla riduzione delle emissioni generate dagli spostamenti.

Schema di implementazione

- **Analisi dei servizi esistenti:** mappare i servizi comunali e non attualmente offerti e identificare quelli che possono essere trasferiti online (es. prenotazioni, richieste amministrative, consulenze).
- **Valutazione delle infrastrutture digitali:** verificare la disponibilità e l'efficacia delle piattaforme digitali esistenti per supportare i servizi online, considerando accessibilità e facilità d'uso per tutte le fasce di popolazione.
- **Promozione del lavoro da remoto:** collaborare con aziende locali e istituzioni per incentivare il lavoro da remoto, creando incentivi o facilitazioni per chi sceglie questa modalità lavorativa.



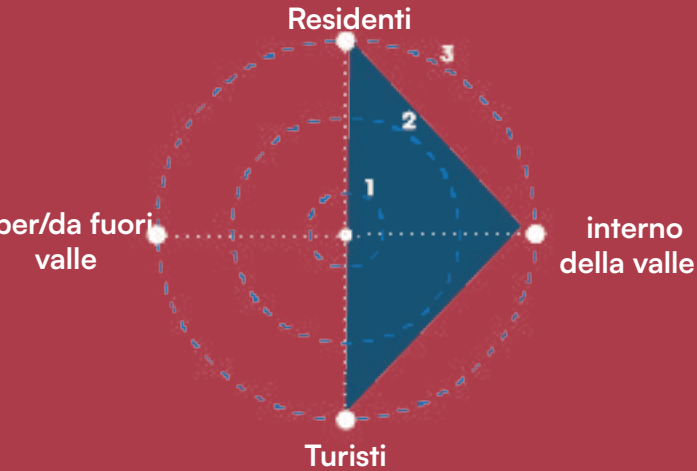
Buone pratiche dal territorio: Seravezza e lo sviluppo di servizi utili alla comunità



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Meno necessità di spostamenti quotidiani, con conseguente riduzione del traffico e dell'inquinamento.
2. Maggiore facilità nell'accesso ai servizi, soprattutto per persone con difficoltà di mobilità o residenti in zone meno servite.
3. Stimolo al lavoro da remoto, che favorisce una migliore conciliazione tra vita privata e professionale, aumentando la qualità della vita.

Ostacoli principali

1. Non tutti i cittadini potrebbero avere le competenze necessarie per utilizzare i servizi online, creando barriere per alcune fasce della popolazione.
2. Lo sviluppo e la gestione di servizi online richiedono investimenti iniziali e risorse per la formazione continua.

Suggerimenti

1. Coinvolgere partner locali (imprese, associazioni, scuole) per ottenere supporto tecnico, risorse e incentivare l'adozione dei servizi online, con un focus su costi e sostenibilità.
2. Introdurre i servizi online in modo graduale, con un periodo di transizione che permetta agli utenti di adattarsi e continuare ad accedere ai servizi tradizionali.
3. Sviluppare piattaforme user-friendly, accessibili anche a chi non ha esperienza tecnologica.

1.3 Organizzare e digitalizzare la mobilità condivisa

Obiettivo

L'obiettivo dell'azione è ottimizzare la mobilità rendendola più sostenibile ed efficiente. In un contesto caratterizzato da risorse e infrastrutture limitate, la condivisione degli spostamenti rappresenta una strategia efficace per ridurre il numero di veicoli in circolazione e l'impatto ambientale, mantenendo contenuti i costi di investimento. L'utilizzo di applicazioni per il car-pooling offre una soluzione concreta per promuovere il trasporto condiviso. Questo approccio, già sperimentato spontaneamente dagli abitanti della valle in situazioni di emergenza (come durante la frana o la chiusura della galleria), potrebbe essere sistematizzato e proposto come misura permanente. Tale iniziativa non solo favorirebbe la sostenibilità ambientale, ma migliorerebbe anche la qualità della mobilità per residenti e pendolari.

Schema di implementazione

- **Mappatura dei percorsi:** identificare i percorsi, le scuole e le aziende su cui convergono la maggior parte di spostamenti fuori dalla Valle.
- **Selezionare una app per la gestione delle corse condivise:** l'app dovrebbe includere funzionalità di registrazione degli utenti, pianificazione viaggi, gestione dei posti disponibili.
- **Collaborazione tra enti:** è utile avviare collaborazioni con le aziende individuate, affinché siano loro stesse a promuovere l'iniziativa di car-pooling tra i propri dipendenti, anche attraverso un sistema premiante.
- **Comunicazione:** assicurarsi che questa alternativa, il suo funzionamento e le modalità di adesione siano spiegati in modo chiaro e raggiungano il più ampio numero possibile di residenti.



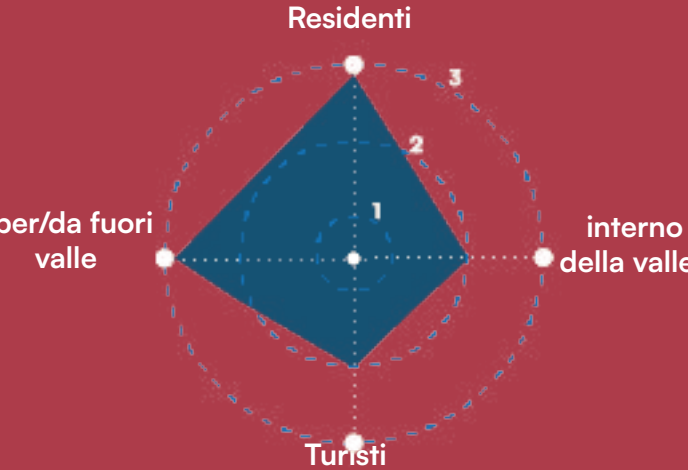
Buone pratiche dal territorio:
Car-pooling nella Regione Auvergne-Rhône-Alpes



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Riduzione del traffico.
2. Ottimizzazione dei percorsi a fronte di tempi di viaggio ridotti.
3. Facilità di spostamento anche per chi non dispone di un'auto privata.
4. Risparmio economico dato dalla condivisione che riduce il costo individuale di viaggio.

Ostacoli principali

1. Riluttanza dei residenti a cambiare le proprie abitudini di mobilità, preferendo ancora l'uso dell'auto privata per comodità e autonomia.
2. Difficoltà data da esigenze di mobilità non distribuite uniformemente, che renderebbero difficile garantire tratte regolari.
3. Difficoltà da parte di alcuni utenti ad usare app o piattaforme digitali.
4. Costo per la creazione e gestione della piattaforma nel lungo periodo.

Suggerimenti

1. In collaborazione con le aziende, offrire incentivi ai primi utenti che si registrano sulla piattaforma e usufruiscono del servizio.
2. Offrire tutorial per insegnare agli utenti come utilizzare le app e le piattaforme digitali, facilitando l'adozione della tecnologia.
3. Pensare ad un servizio su misura per alcune tipologie di utenti per aumentarne l'utilizzo

2.1 Campagna di informazione/educazione verso la possibilità di muoversi senza automobile

Obiettivo

In un contesto in cui l'auto è vista come la soluzione più comoda, è fondamentale far comprendere che esistono altre opzioni pratiche, sostenibili e in molti casi più vantaggiose. Il tasso di motorizzazione è aumentato (+12% in 10 anni), anche se la metà degli spostamenti effettuati dura meno di un quarto d'ora e il 30% avviene entro i 2 km. Si intende quindi promuovere una maggiore consapevolezza riguardo all'impatto della mobilità individuale, mettendo in prospettiva il valore di scelte che si compiono quotidianamente.

L'obiettivo è fornire informazioni concrete su come ridurre l'uso dell'auto senza compromettere la propria libertà di movimento, sottolineando come una mobilità alternativa sia più inclusiva e abbia effetti positivi sulla sfera economica.

Schema di implementazione

- **Pianificazione strategica:** definire gli obiettivi, il target di riferimento e le modalità di comunicazione, analizzando le abitudini di mobilità, i punti di resistenza e i benefici più percepiti.
- **Creazione di materiali educativi e di sensibilizzazione.**
- **Diffusione dei materiali:** identificazione dei principali canali di comunicazione (social media di Comune, Pro Loco, APT, associazioni locali, newsletter delle scuole, ecc.) e dei luoghi frequentati dalle categorie che hanno meno familiarità con la comunicazione digitale.
- **Coinvolgimento della comunità:** organizzazione di incontri nelle scuole (progetti casa-scuola) e cooperazione con associazioni che già si occupano di questioni inerenti alla mobilità.



Buone pratiche dal territorio: Goethe-Institut (Germania/Italia) Campagna "Sai andare in bici?"



Benefici attesi

1. Maggiore sensibilità delle persone riguardo alle conseguenze ambientali, economiche e sociali dell'uso eccessivo dell'auto privata
2. Cambio nella mentalità collettiva che percepisce la mobilità alternativa come una scelta comune, accessibile e valorizzata nella vita quotidiana
3. Maggiore supporto verso le scelte dell'amministrazione sulle politiche di mobilità urbana.

Ostacoli principali

1. La produzione di materiale di qualità richiede risorse e competenze che potrebbero non essere immediatamente disponibili.
2. Efficacia limitata nel caso in cui i messaggi non siano abbastanza comprensibili o accattivanti
3. Difficoltà nel raggiungere quella fascia di popolazione che ha meno accesso o familiarità con i mezzi di comunicazione digitali.
4. Cultura dell'autosufficienza/comodità che vede persistere l'idea che l'auto privata sia la soluzione più conveniente.

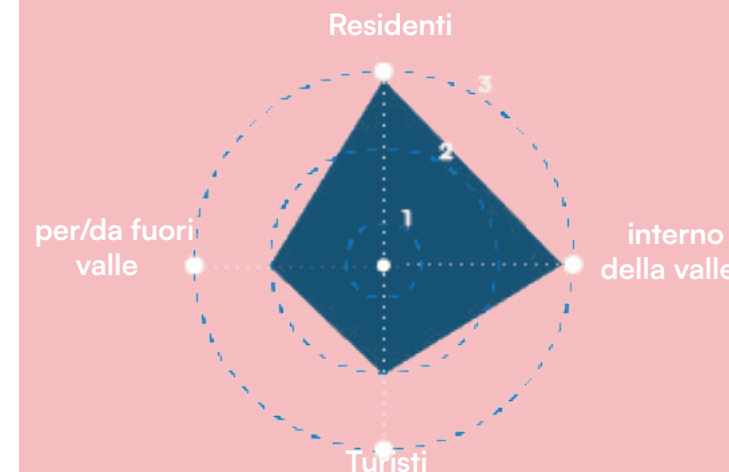
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ● ○ ○

Costo ● ● ○

Persone coinvolte ● ● ●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Creare materiale con un approccio multicanale (online e offline: volantini, manifesti, incontri, etc.) per raggiungere un maggior numero di persone.
2. Collaborare con associazioni, scuole e aziende per organizzare eventi e creare sinergie che rafforzino il messaggio della campagna.
3. Mostrare esempi concreti di realtà che hanno implementato scelte di mobilità sostenibile, facendo emergere i benefici conseguiti.

2.2 Regolamentare i parcheggi in modo dissuasivo

Obiettivo

Si intende gestire in modo più efficiente gli spazi urbani, riducendo l'abuso e l'uso improprio delle aree di sosta. Come evidenziato dalla sperimentazione “*San Michele senza auto*”, non è sufficiente aggiungere nuovi servizi; è fondamentale disincentivare l'uso dell'automobile per favorire un cambiamento nelle abitudini di mobilità.

Pertanto, è necessario rivedere il numero di parcheggi, la loro collocazione e le tariffe. Questo è cruciale per trovare un equilibrio che promuova l'uso di soluzioni di trasporto sostenibili, riducendo nel contempo l'impatto del traffico e della sosta irregolare.

L'obiettivo ultimo è quindi restituire alla comunità spazi vitali, in particolare nelle aree di grande valore turistico e naturalistico, come il lungolago.

Schema di implementazione

- **Analisi:** identificare e mappare tutti i parcheggi comunali ed il loro costo orario.
- **Progettazione:** verificare l'opportunità di togliere alcuni parcheggi nelle zone più belle (lungolago) e valorizzare questa scelta. Sostituire alcuni stalli auto con stalli biciclette valorizzando questa scelta assieme alle associazioni commercianti.
- **Comunicazione:** valutare un aumento del costo orario dei parcheggi, comunicando chiaramente a che progetti di mobilità sostenibile saranno destinati gli introiti aggiuntivi (es. navetta per evento locale).
- **Monitoraggio attivo:** iniziare assieme alla Polizia Municipale una campagna dissuasiva contro la sosta selvaggia



Benefici attesi

1. Ottimizzazione dell'uso del suolo e miglioramento dell'estetica urbana.
2. Maggior uso dei mezzi di trasporto sostenibili.
3. Minore congestione e maggiore ordine nelle aree urbane, riducendo il rischio di incidenti.
4. Recupero di spazi pubblici grazie all'eliminazione di alcuni parcheggi.
5. Disincentivare attraverso la tariffazione maggiorata l'impatto del turista “mordi e fuggi” che non usufruisce dei servizi in loco.

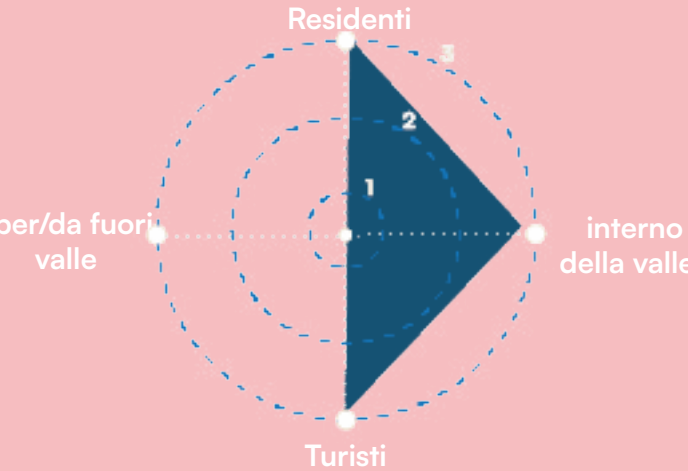
Ostacoli principali

1. Possibile opposizione da parte di chi utilizza i parcheggi per motivi quotidiani.
2. Necessità di nuove infrastrutture per gestire i parcheggi e le tariffe.
3. Costi elevati per riqualificare i nuovi spazi ottenuti.
4. Alcuni commercianti potrebbero opporsi per il timore di perdere clienti.
5. Necessità di investire in soluzioni di mobilità alternativa per mantenere il territorio accessibile.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Introdurre un sistema di prenotazione parcheggi per il lungolago (area più sottoposta al turismo di giornata che si muove in automobile privata), incentivando il mezzo pubblico come alternativa qualora non ci fossero parcheggi disponibili.
2. Indicare una destinazione d'uso per le maggiori entrate dovute alla tariffa maggiore.
3. Prevedere nei mesi estivi misure più stringenti anche per i permessi di parcheggio destinati ai residenti.

2.3 Introdurre il limite dei 30 nelle zone urbane

Obiettivo

L'introduzione del limite di velocità di 30 km/h ha come obiettivo principale la sicurezza stradale. Ridurre la velocità del traffico nelle aree residenziali contribuisce a diminuire il rischio di incidenti, migliorando la qualità della vita degli abitanti e promuovendo un ambiente più tranquillo e vivibile. Grazie a questa misura, anche bambini e anziani possono godere di una maggiore autonomia nei propri spostamenti.

La maggiore sicurezza delle strade incentiva più persone a utilizzare la bicicletta o a spostarsi a piedi, con conseguenti benefici per la salute e la qualità dell'ambiente urbano. Inoltre, questo limite aiuta a contrastare l'inquinamento acustico e atmosferico, favorendo una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente.

Schema di implementazione

- **Analisi:** identificare le zone residenziali sensibili (scuole, parchi, centri storici) e le singole strade dove cambiare la segnaletica.
- **Segnaletica:** posizionare cartelli ben visibili in tutti gli accessi principali e secondari del borgo.
- **Modifiche infrastrutturali:** riorganizzare la viabilità per favorire la riduzione della velocità e incentivare mezzi non motorizzati (*segue azione specifica su questo punto*).
- **Comunicazione:** coinvolgere i residenti, commercianti e le associazioni per raccontare/sensibilizzare, Promuovere il nuovo limite con campagne e incontri pubblici.
- **Monitoraggio:** implementare una sorveglianza per garantire il rispetto del limite.



Buone pratiche dal territorio: Berg, sulle sponde del lago di Starnberg, e l'area limite 30



Benefici attesi

1. Una maggiore sicurezza stradale, grazie alla velocità inferiore dei veicoli, che porta ad una riduzione degli incidenti.
2. Più spostamenti che avvengono a piedi o in bicicletta, con benefici per la salute pubblica.
3. Miglioramento della qualità della vita e territorio più vivibile grazie alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.
4. Maggiore autonomia per bambini e anziani, grazie alla riduzione del rischio di incidenti

Ostacoli principali

1. La resistenza al cambiamento potrebbe indurre le persone, abituate a velocità più elevate, a percepire la misura come "punitiva".
2. Difficoltà nel monitorare e far rispettare il nuovo limite, senza risorse adeguate per il controllo continuo.
3. Possibile impatto iniziale sul traffico con rallentamenti dei flussi veicolari.
4. Costi derivanti dalla necessità di adeguare le infrastrutture stradali e la segnaletica

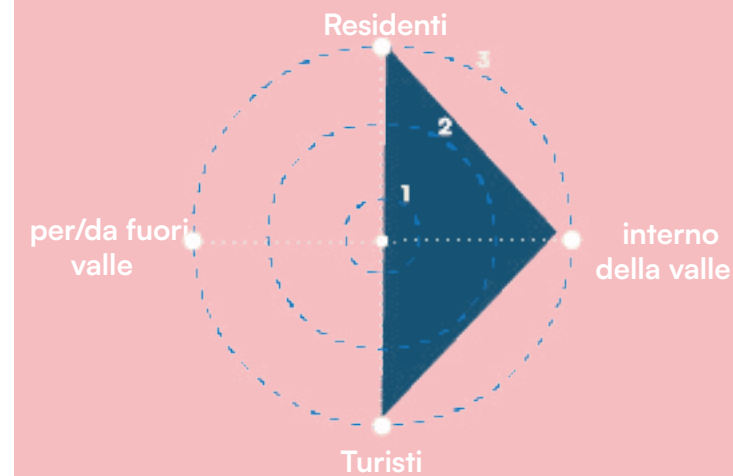
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●●○

Costo ●●○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Avviare campagne informative per spiegare i benefici del limite di velocità e coinvolgere la comunità.
2. Combinare questa attività con la misura che prevede modifiche nella geometria stradale per ottenere maggiori risultati.
3. Utilizzare anche la segnaletica orizzontale nei punti identificati come "più sensibili" per rafforzare la comunicazione del nuovo limite.



2.4 Introdurre elementi di “moderazione del traffico” per ridurre l’impatto delle auto

Obiettivo

Come riportano i dati, nonostante la breve durata degli spostamenti che si compiono (soprattutto quelli che avvengono internamente alla Valle), molte persone continuano a utilizzare l’automobile, spesso per abitudine o perché le strade sembrano essere state create esclusivamente per questo mezzo.

La trasformazione della geometria stradale, con strettoie, chicanes o attraversamenti rialzati, mira a rallentare le auto e aumentare la sicurezza. A queste si possono aggiungere misure di tipo “psicologico” quali l’installazione di colonnine che indicano la velocità del mezzo. ueste modifiche contribuiscono a creare spazi più condivisibili tra diverse modalità di trasporto, incentivando l’uso di mezzi alternativi.

Schema di implementazione

- **Analisi preliminare delle strade:** identificare le aree dove l’impatto delle auto è maggiore e dove la sicurezza è compromessa (intorno alle scuole, ingressi ai centri storici, zona lungolago).
- **Progettazione delle modifiche:** definire il tipo di intervento, in base alle caratteristiche specifiche delle strade. Alcuni esempi: restringimenti di carreggiata, parcheggi alternati, chicanes, zone woonerf.
- **Realizzazione dei lavori:** procedere con la costruzione delle nuove geometrie stradali, garantendo il minimo impatto sul traffico durante l’implementazione.
- **Monitoraggio e aggiustamenti:** valutare l’efficacia delle modifiche attraverso il monitoraggio del traffico, della sicurezza e dell’uso di mezzi alternativi e apportare miglioramenti se necessario.



Buone pratiche dal territorio:
Vimercate mette un freno alle auto



Benefici attesi

1. Le modifiche incoraggiano l’uso di mezzi alternativi, diminuendo la dipendenza dall’auto e riducendo il traffico di attraversamento in particolare dei mezzi pesanti,
2. La presenza di strettoie e chicanes rallenta la velocità delle auto, riducendo il rischio di incidenti.
3. Strade più tranquille e sicure contribuiscono a un ambiente più vivibile e meno stressante.
4. Le strade diventano aree condivisibili, favorendo una maggiore socializzazione e interazione.

Ostacoli principali

1. I lavori per modificare la geometria stradale richiedono investimenti che il Comune deve preventivare.
2. Durante la fase di costruzione, potrebbero verificarsi disagi temporanei per il traffico, generando malcontento.
3. L’efficacia di queste misure può essere circostanziale e di poco impatto se manca una rete più estesa di percorsi dedicati alla bici o ai piedi che favorisce un vero cambio di abitudini di spostamento.

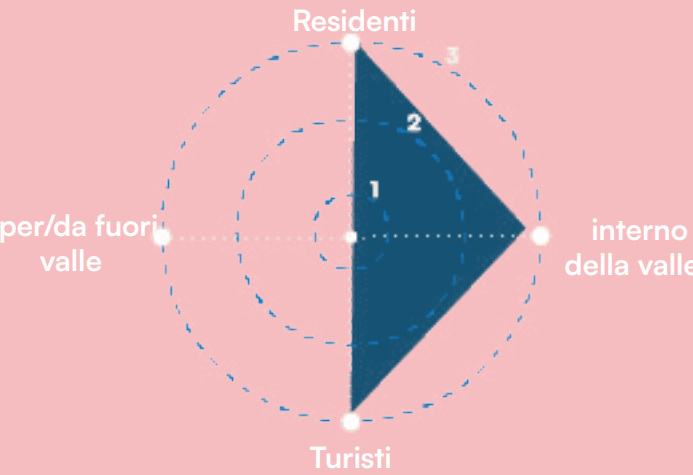
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●●○

Costo ●●○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Queste misure devono andare di pari passo con l’abbassamento del limite di velocità.
2. Molti intervistati segnalano che la condivisione degli spazi tra bici e pedoni genera conflitti, scoraggiando l’uso di entrambi i mezzi. Le misure devono quindi concentrarsi in questi punti, creando strade più sicure per le bici e ridando spazio ai pedoni.
3. Prevedere restringimenti sulla statale nei punti di ingresso/uscita dai paesi.

2.5 Possibilità di “autostop” regolamentato per spostamenti più sostenibili

Obiettivo

L'implementazione dell'autostop regolamentato ha l'obiettivo di favorire la mobilità sostenibile, riducendo l'impatto ambientale, riducendo la congestione sulle strade e migliorando l'accessibilità a territori montani, anche in quelle fasce orarie in cui il trasporto pubblico è assente o poco frequente. Allo stesso tempo, il sistema regolamentato garantisce sicurezza, definendo punti di raccolta e orari stabiliti, in modo da evitare comportamenti rischiosi.

L'iniziativa mira anche a stimolare l'integrazione sociale e turistica, promuovendo un flusso di persone che interagiscono tra loro, arricchendo la vita culturale ed economica del comune, in un'ottica di turismo responsabile e sostenibile.

Schema di implementazione

- Analisi del territorio:** identificare le zone più frequentate/percorsi principali, considerando la presenza di punti di interesse turistico, strutture ricettive, fermate di mezzi pubblici e aree di parcheggio.
- Definizione delle regole:** stabilire le modalità di utilizzo, orari, luoghi di fermata, numero massimo di persone per autostop, comportamenti previsti per la sicurezza.
- Segnaletica chiara:** installazione di cartelli e segnalazioni facilmente comprensibili, sia per i viaggiatori che per i conducenti.
- Comunicazione:** avvio di campagne informative rivolte sia ai residenti che ai turisti per spiegare i vantaggi del sistema, la sua sicurezza e i benefici ambientali.
- Raccolta dati e feedback:** capire i punti di forza e miglioramento.



Buone pratiche dal territorio:
Gemeinde Buchenbach (Foresta Nera)



Benefici attesi

- Minore uso di auto private, conseguente minor traffico e abbattimento delle emissioni di CO2.
- Miglior accessibilità per residenti/turisti senza auto a zone poco servite dai mezzi di trasporto pubblico o dove le forti pendenze e distanze impediscono l'uso di bicicletta/piedi.
- Maggiore coesione sociale raggiunta grazie alle molteplici occasioni di incontro tra residenti e visitatori.

Ostacoli principali

- Diffidenza verso la pratica dell'autostop.
- Rischi legati alla gestione dei flussi di persone e alla sicurezza degli utenti.
- Difficoltà nel coprire le spese per i costi iniziali di segnaletica, monitoraggio e comunicazione.
- Necessità di normative locali che stabiliscano le regole per un'implementazione sicura e efficace.

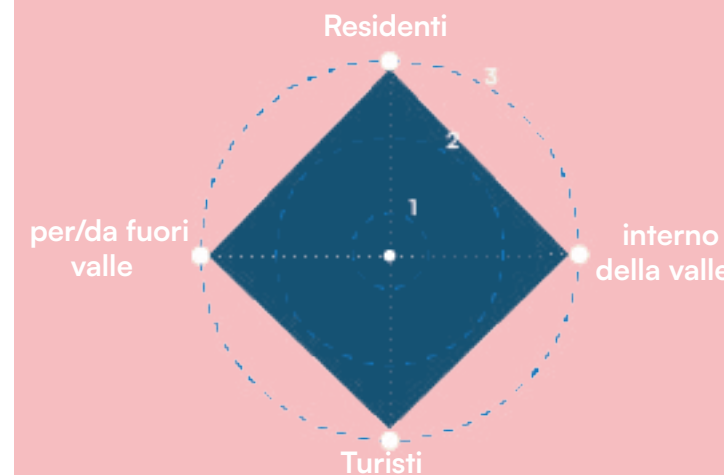
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●○○

Costo ●○○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

- Pianificare stazioni di “autostop regolamentato” in punti ben visibili e sicuri, all'ingresso delle aree urbane e in prossimità di altri servizi di mobilità.
- Incentivare l'uso dell'autostop regolamentato attraverso agevolazioni o sconti su servizi locali (come ristoranti, strutture ricettive o attività turistiche) per chi aderisce al sistema.
- Essendo questa una misura poco conosciuta in Italia, si consiglia di dare grande rilevanza all'iniziativa, facendo in modo che venga conosciuta anche fuori dalla Valle.

2.6 Regolamentare al fine di ridurre il flusso veicolare (Concei, Pur-Molina, Tremalzo)

Obiettivo

Questo intervento ha l'obiettivo di combinare la valorizzazione turistica della Valle con la tutela del suo ecosistema, offrendo ai visitatori un'esperienza più autentica e serena. Limitare il traffico automobilistico contribuisce a preservare l'immagine della Valle come un "paradiso naturale", percezione condivisa da residenti e turisti, ma messa a rischio dall'aumento dei flussi veicolari, soprattutto in alcune valli laterali come Tremalzo e Concei, oltre al tratto Molina-Pur. Durante il periodo estivo, il tratto Molina-Pur registra un elevato afflusso di veicoli, con circa 100.000 passaggi, causando disagi significativi.

La chiusura parziale di queste strade incentiva invece l'uso di mezzi di mobilità alternativa come le navette e le biciclette, già ampiamente utilizzate (50.000 passaggi in bicicletta tra Molina e Pur nel periodo estivo).

Schema di implementazione

- **Pianificazione:** valutare la possibilità di inserire sensori a lungo termine sui tratti individuati per verificare possibili chiusure e la capienza delle eventuali navette sostitutive.
- **Collaborazione con le strutture:** cooperare con le strutture presenti lungo i tratti chiusi, per garantire attraverso prenotazione la possibilità di passaggio e parcheggio solo ai loro ospiti.
- **Sviluppo servizio navetta:** definizione degli orari, delle fermate, e dei parcheggi scambiatori. Prevedere frequenze adeguate a garantire un flusso costante e senza attese eccessive.
- **Comunicazione:** creazione di campagne informative per residenti e turisti (segnali stradali, social media, etc.), per spiegare le ragioni della chiusura e i vantaggi del nuovo sistema.



Buone pratiche dal territorio:
Lago di Braies e regolamentazioni estive



Benefici attesi

1. I turisti possono godere di una fruizione più piacevole e rilassata delle bellezze naturali senza la congestione il rumore e l'inquinamento delle auto.
2. L'area diventa più sicura per famiglie, escursionisti e ciclisti, prevenendo incidenti e migliorando la qualità della vita dei residenti.
3. La chiusura invia un segnale di impegno per l'ambiente e la valorizzazione del territorio, attirando un turismo consapevole e rispettoso.

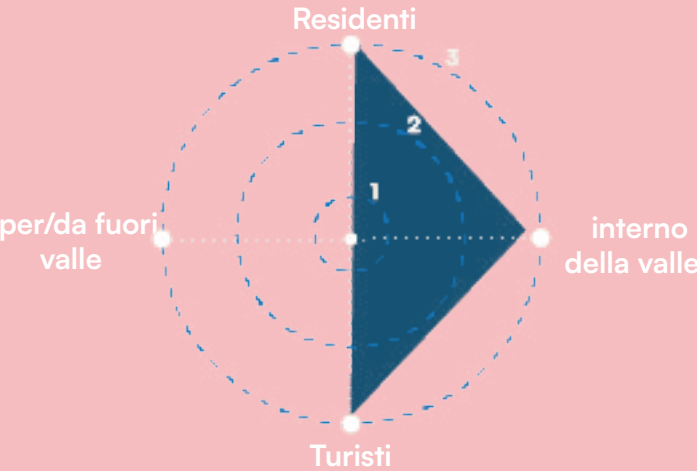
Ostacoli principali

1. La gestione del traffico e le alternative (navette) potrebbero essere costose.
2. Informare in modo efficace i turisti e i residenti potrebbe inizialmente risultare difficile, creando confusione o disagi.
3. I turisti con mobilità ridotta o altre esigenze particolari potrebbero incontrare difficoltà nel raggiungere alcune aree.
4. Alcuni esercizi commerciali potrebbero temere una riduzione della clientela.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Collaborare con le strutture ricettive locali per informare i turisti prima del loro arrivo.
2. Definire un costo per il servizio navetta che può sensibilmente aumentare con il tempo e permetta di ammortizzare i costi di implementazione.
3. La misura può essere messa in atto in modo graduale (iniziando dai week-end per esempio).
4. Prendere in considerazione l'opzione di introdurre la chiusura a partire da un determinato momento della giornata (dalle 8:00 alle 16:00).

3.1 Prevedere degli orari di accesso per mezzi pesanti

Obiettivo

In una valle caratterizzata da un'unica arteria stradale, spesso si generano situazioni di congestione. L'obiettivo è ottimizzare la gestione del traffico, riducendo il possibile impatto dei mezzi pesanti attraverso la definizione di orari specifici per il loro passaggio. Ciò mira a garantire una maggiore fluidità, migliorando la viabilità, la sicurezza e la qualità della vita dei residenti.

La presenza delle industrie nella valle rappresenta una risorsa importante, in termini di posti di lavoro e flusso economico, motivo per cui l'intento di questa misura è trovare un giusto equilibrio tra le esigenze delle aziende, dei residenti e dei turisti. La misura intende limitare l'effetto di questi veicoli sulla circolazione, in particolare nelle ore di punta e nei periodi di maggiore afflusso turistico.

Schema di implementazione

- Analisi del traffico e delle esigenze locali:** identificare i periodi di maggiore congestione, i tipi di mezzi pesanti e le necessità economiche e logistiche, sulla base dei dati raccolti nel 2024 (quadro conoscitivo e sensori).
- Definizione delle fasce orarie:** stabilire orari di accesso per i mezzi pesanti, considerando le ore di punta, le stagioni turistiche.
- Creazione della segnaletica adeguata:** installare segnali chiari che indicano le restrizioni di accesso e eventuali deroghe.
- Comunicazione:** informare le aziende e i conducenti dei mezzi pesanti riguardo le nuove regole.
- Monitoraggio e controllo:** Implementare sistemi di sorveglianza per monitorare il rispetto delle nuove disposizioni.



Buone pratiche dal territorio: Milano limitazione ai veicoli merci superiori ai 12 metri



Benefici attesi

- Riduzione della congestione del traffico, migliorando la fluidità e riducendo i tempi di viaggio per tutti gli utenti della strada.
- Diminuzione del rischio di incidenti, grazie alla gestione più ordinata del flusso di veicoli pesanti.
- Avere una gestione più equilibrata/ordinata delle necessità logistiche, supportando il trasporto merci senza compromettere l'accessibilità per altre attività.

Ostacoli principali

- Le aziende potrebbero essere contrarie alle restrizioni sugli orari di transito, temendo impatti negativi sulla loro operatività e sui costi.
- L'implementazione di un sistema per monitorare e far rispettare le nuove regole richiederà risorse e tecnologia avanzata.
- L'implementazione può comportare un coordinamento complesso tra autorità locali e regionali.
- Le spese di realizzazione della segnaletica.

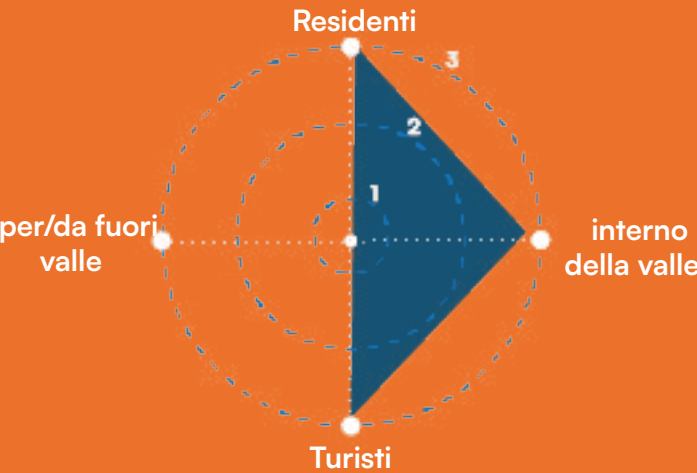
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●●○

Costo ●○○

Persone coinvolte ●○○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

- Istituire un tavolo di lavoro con le aziende della Valle per trovare in maniera congiunta il piano che risponda in maniera migliore alle esigenze dei diversi attori coinvolti.
- Evitare le fasce orarie 07:30-8:30 e 16:30-18:30
- Fornire informazioni dettagliate e tempestive sulle restrizioni per evitare confusioni e disagi.
- Avviare la misura in modo graduale, iniziando con una sperimentazione per valutare gli impatti e fare eventuali aggiustamenti.

3.2 Disincentivare l’attraversamento di mezzi pesanti

Obiettivo

Questa misura mira a tutelare in modo incisivo la viabilità della valle, riducendo l’eventualità che il traffico pesante, non collegato al trasporto di merci destinate o provenienti dalla valle, utilizzi il territorio come “scorciatoia”.

Oltre a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti, questa misura contribuisce alla protezione dell’ambiente locale, evitando il sovraccarico di infrastrutture non progettate per sostenere un traffico pesante aggiuntivo. Il risultato atteso è un flusso di traffico più ordinato, sicuro e sostenibile, che rispetti le peculiarità e i limiti del territorio.

Il successo di questa misura è strettamente legato alla realizzazione di interventi per la moderazione del traffico (vedi scheda 2.4) e alla possibilità di prevedere orari d’accesso per mezzi pesanti (vedi scheda 3.1).

Schema di implementazione

- **Definizione e realizzazione degli interventi:** secondo quanto riportato nella scheda 2.4, realizzare gli interventi che rendono l’attraversamento della valle meno attraente per i mezzi pesanti, eliminando la possibilità di usare la strada come “scorciatoia” oltre alla possibilità di prevedere orari di accesso per mezzi pesanti nella valle, come descritto nella scheda 3.1.
- **Campagna informativa:** comunicazione capillare dei nuovi comportamenti suggeriti e delle motivazioni alla base della misura.
- **Collaborazione:** individuare gli enti responsabili che possono supportare la campagna di informazione fuori dal territorio della Valle (provincia di Brescia, Alto Garda, etc.)
- **Monitoraggio:** effettuare controlli periodici per verificare l’efficacia della misura.



Benefici attesi

1. Minor congestionamento della viabilità locale, evitando il passaggio di mezzi non necessari.
2. Minore rischio di incidenti, grazie alla riduzione del traffico pesante su strade delicate.
3. Abbattimento dell’inquinamento acustico e atmosferico causato dal traffico pesante.
4. Prevenzione del deterioramento prematuro delle strade locali, non progettate per carichi pesanti.
5. Maggiore attrattività per turisti e residenti, grazie a un ambiente più tranquillo e sicuro.

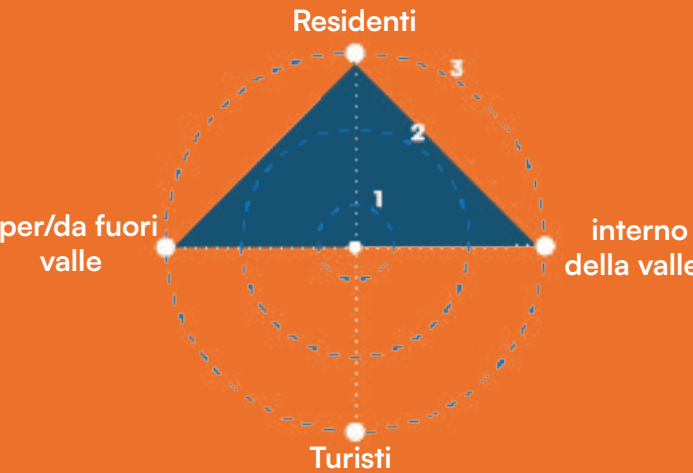
Ostacoli principali

1. La modifica della geometria stradale richiede tempo e interventi mirati, pertanto il successo di questa misura potrebbe manifestarsi solo nel lungo periodo.
2. Necessità di collaborazione tra amministrazioni locali e altre autorità competenti per l’attuazione.
3. Carenza di percorsi alternativi per i mezzi pesanti, che potrebbe generare congestione altrove.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●●
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●○○

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Coinvolgere autotrasportatori e cittadini in una campagna di sensibilizzazione per spiegare i benefici della misura e raccogliere supporto.
2. Utilizzare i sensori già messi a disposizione durante l’estate 2024 per monitorare e migliorare i controlli limitando i costi.



3.3 Sviluppare soluzioni di logistica in concerto con le aziende della Valle

Obiettivo

Questa misura si propone di migliorare l'efficienza della logistica nella valle, affrontando il problema della gestione non coordinata delle consegne da parte di imprese, ristoranti, hotel e negozi locali. Attualmente, le spedizioni sono gestite in modo indipendente, con un'elevata frammentazione che si traduce in un traffico intenso, soprattutto negli orari di punta, e in un impatto negativo sulla viabilità e sull'ambiente.

L'obiettivo è ottimizzare la distribuzione delle merci attraverso la pianificazione di spedizioni collettive, che consentano di ridurre il numero complessivo di consegne. Questo approccio favorirebbe una diminuzione significativa del traffico veicolare, migliorando la fluidità della rete stradale e tutelando la qualità della vita di residenti e visitatori.

Schema di implementazione

- **Analisi preliminare dati e abitudine di consegna:** Raccogliere dati sulle necessità logistiche e le abitudini di consegna dei diversi soggetti e identificare i principali flussi di merci, le criticità attuali e gli orari di punta per le consegne.
- **Progettazione della soluzione:** prevedere un modello di piattaforma logistica di valle che permetta la gestione centralizzata delle consegne.
- **Sperimentazione pilota:** Lanciare un progetto pilota con un gruppo di attività economiche della valle per testare la piattaforma e monitorare i risultati in termini di riduzione del traffico, efficienza logistica e soddisfazione dei soggetti coinvolti.
- **Implementazione su larga scala:** Estendere il sistema a tutte le attività economiche della valle interessate introducendo anche incentivi per la partecipazione.



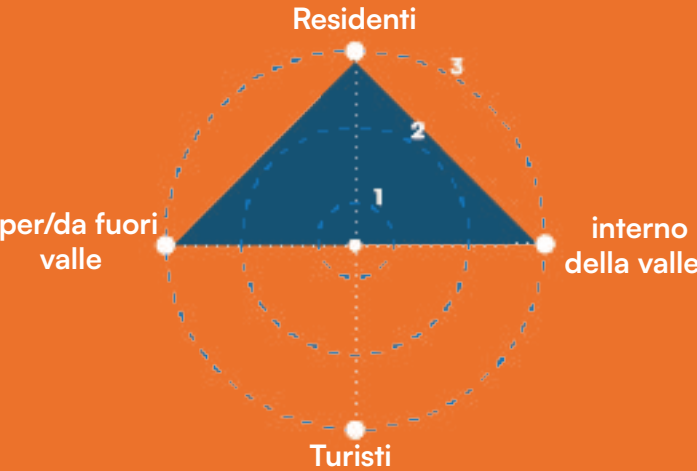
Buone pratiche dal territorio:
Logistica di comunità nelle Giudicarie



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Diminuzione del numero di spedizioni separate grazie alla combinazione di ordini, con conseguente alleggerimento della rete stradale, soprattutto negli orari di punta.
2. Ottimizzazione dei carichi e delle rotte di consegna, con tempi di trasporto più rapidi e una maggiore puntualità nelle consegne.
3. Meno traffico e inquinamento acustico, rendendo l'ambiente più vivibile e attraente sia per chi risiede nella valle che per i turisti.

Ostacoli principali

1. Imprese e attività locali potrebbero essere riluttanti ad abbandonare le abitudini consolidate nella gestione delle consegne, preferendo mantenere modalità indipendenti e frammentate.
2. La necessità di armonizzare gli ordini e le consegne tra soggetti diversi potrebbe rivelarsi difficile, specialmente se le esigenze logistiche variano molto tra le diverse attività.
3. Non tutte le aziende potrebbero essere pronte a utilizzare una piattaforma digitale per la gestione delle consegne, specialmente quelle meno abituate a strumenti tecnologici avanzati

Suggerimenti

1. Il comune potrebbe organizzare un tavolo di lavoro con un rappresentante per le varie categorie di aziende: per verificare il livello di necessità comuni
2. Fornire una piattaforma logistica intuitiva e facile da usare, accompagnata da formazione e supporto tecnico per le aziende meno esperte con gli strumenti digitali.
3. Affidare la gestione del progetto a un ente o una figura neutrale che possa facilitare la collaborazione tra le diverse realtà locali e garantire un approccio equo e trasparente.



4.1 Completare le ciclabili mancanti

Obiettivo

L'obiettivo di questa misura è favorire la mobilità sostenibile, incentivando l'uso della bicicletta tanto tra i residenti quanto tra i turisti. L'infrastruttura ciclabile completata diventa quindi uno strumento per ridurre il traffico veicolare, abbattere le emissioni di CO2 e migliorare la qualità dell'aria, promuovendo uno stile di vita sano e attivo.

In questo contesto, si punta anche a migliorare la connettività tra le diverse aree del comune, sensibilizzando i residenti sull'importanza di un uso più diffuso della bicicletta per i loro spostamenti quotidiani. Infine, viene valorizzato il potenziale turistico, attraverso percorsi ciclabili che permettano di esplorare il paesaggio montano in modo sicuro e rispettoso dell'ambiente.

Schema di implementazione

- **Analisi dello stato di fatto:** mappatura delle ciclabili attuali, delle tipologie di percorso e del loro stato manutentivo individuando i punti critici e di discontinuità nella rete
- **Piano d'azione:** elencare gli interventi necessari, secondo una scala di priorità e individuare le potenziali soluzioni
- **Integrazione di “misure soft”:** valutare, anche a fronte del budget disponibile, quali interventi infrastrutturali possono essere sostituiti da misure soft (vedi azione 4.3)
- **Calendarizzazione degli interventi:** stabilire degli obiettivi temporali di realizzazione e completamento della rete



Buone pratiche dal territorio: Unioni dei Comuni Montani della Valle di Susa Bikea area



Mobilità ciclabile



Benefici attesi

1. Aumento degli utenti che decidono di spostarsi in bicicletta poiché “viene dato spazio e sicurezza” a chi si sposta con questo mezzo.
2. Riduzione del traffico sulle strade dato da una diminuzione del numero di vetture in circolazione.
3. Aumento dell'autonomia degli utenti che non hanno un automobile.
4. Migliorare l'attrattività e il comfort per i cicloturisti che si recano in valle.

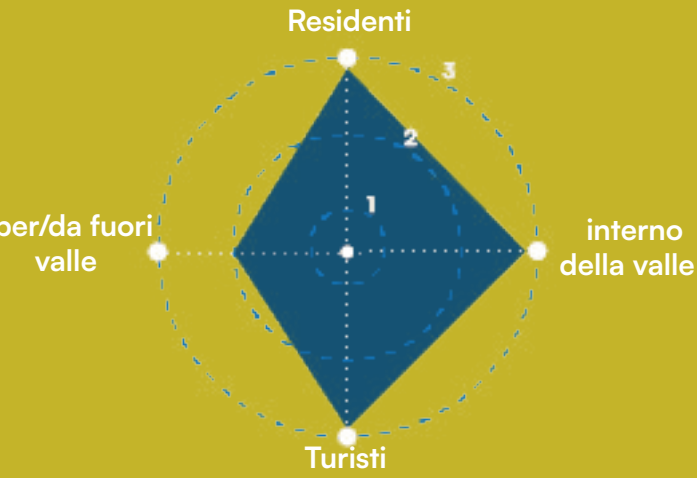
Ostacoli principali

1. I costi di realizzazione di questa misura possono essere elevati.
2. In alcune situazioni le soluzioni progettuali possono essere in potenziale conflitto con gli spazi veicolari.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Verifica di presenza di bandi nazionali o di altri livelli amministrativi per il finanziamento dei lavori.
2. Stabilire in maniera chiara la natura dei diversi percorsi per individuare le diverse soluzioni progettuali.
3. Comunicare in maniera corretta gli interventi, spiegando la visione e gli obiettivi che si perseguono.

4.2 Predisporre rastrelliere “moderne” per garantire un posteggio sicuro.

Obiettivo

L'obiettivo di predisporre una rete di rastrelliere si concentra sulla creazione di un'infrastruttura capillare e diffusa sul territorio che offra a chi si sposta in bici un punto di sosta sicuro e facilmente accessibile. L'aumento del numero di rastrelliere sul territorio è essenziale per favorire l'aumento degli utenti che decidono di utilizzare questo mezzo per i loro spostamenti.

Sarà inoltre prioritario scegliere una struttura che permette di fissare l'intero telaio della bicicletta, riducendo significativamente il rischio di furto. Infine, la crescente diffusione delle biciclette elettriche rende fondamentale garantire posteggi adeguati che rispondano alle esigenze specifiche di questi veicoli.

Schema di implementazione

- **Analisi del territorio:** identificare le zone ad alta densità di traffico ciclistico e le aree con maggiore concentrazione di e-bike per l'installazione di colonnine di ricarica.
- **Progettazione:** definire il numero di rastrelliere per ogni area, in modo da coprire in modo capillare il territorio urbano.
- **Installazione:** installare le rastrelliere nei punti individuati e garantire una corretta visibilità delle strutture. Prediligere porta-bici ad arco che garantiscono minor rischio di furto.
- **Monitoraggio e manutenzione:** pianificare una manutenzione regolare per garantire che le rastrelliere siano sempre funzionanti e monitorarne l'uso per valutare l'efficacia della rete e individuare eventuali carenze.



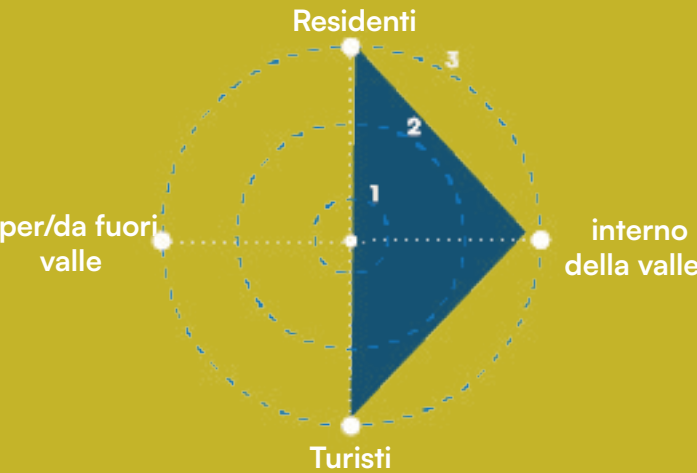
Buone pratiche dal territorio:
Sostituzione e aumento rastrelliere a Bologna



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. **Aumento degli utenti che usano la bici, incoraggiati dalla presenza sul territorio di strutture sicure e accessibili.**
2. **Valorizzazione del territorio urbano attraverso un incremento dell'attrattività e della fruibilità degli spazi pubblici.**
3. **Aumento del cicloturismo in Valle, un settore in continua espansione che, secondo i dati, contribuisce significativamente agli introiti delle aree ospitanti.**

Ostacoli principali

1. L'acquisto e l'installazione di rastrelliere sicure e robuste (come quelle ad arco) comportano un investimento iniziale significativo, che potrebbe essere un freno.
2. Sebbene l'installazione iniziale possa essere ben accolta, garantire la sostenibilità a lungo termine delle rastrelliere (sia in termini di manutenzione che di gestione) potrebbe essere oneroso.
3. Possono esserci delle difficoltà logistiche e normative soprattutto per l'installazione di colonnine di ricarica.

Suggerimenti

1. Considerare i punti strategici indicati nella mappa delle strategie, soprattutto in prossimità di punti di interscambio e intermodalità
2. Valutare anche il possibile inserimento di colonnine per manutenzione bici e colonnine di ricarica.
3. Proporre una collaborazione con hotel e ristoranti ai fini di un loro contributo economico, con un possibile riconoscimento quale “struttura amica della bicicletta”.

4.3 Realizzare infrastrutture leggere

Mobilità ciclabile

Obiettivo

Le disposizioni della *L. 11.09.20, n. 120* del Codice della Strada (“Decreto semplificazione”) come l’introduzione di corsie ciclabili e zone di attestamento ciclabile per le biciclette, rappresentano un’opportunità concreta per promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, sia per i residenti che per i turisti.

Queste misure, di natura “soft”, si distinguono per il loro basso costo e la semplicità di realizzazione, poiché non richiedono ingenti investimenti in infrastrutture complesse, ma possono comunque trasformare l’esperienza degli spostamenti in ambito urbano. L’obiettivo principale è creare un modello di strada condivisa, in cui automobili, biciclette e pedoni possano convivere in modo sicuro e ordinato, migliorando la sicurezza e facilitando l’utilizzo delle biciclette nei contesti urbani.

Schema di implementazione

- **Analisi e pianificazione:** identificare le diverse tipologie di percorsi ciclabili a partire dalla loro importanza e dalla tipologia di utenza servita.
- **Implementazione di soluzioni progettuali innovative:** A partire dalla tipologia di percorsi individuati implementare diverse tipologie di infrastruttura come corsie ciclabili, strade e-bis e f-bis ed identificare i punti critici per valutare le opportune soluzioni progettuali messe a disposizione anche dalle best practise provenienti da altri territori.
- **Educazione alla mobilità e sicurezza:** affiancare le modifiche infrastrutturali con campagne di educazione alla “nuova mobilità”.
- **Raccolta di feedback:** creare canali per raccogliere opinioni e migliorare la rete in base ai suggerimenti.



Buone pratiche dal territorio:
Le zone di attestamento ciclabile a Trento



Benefici attesi

1. **Aumento degli utenti che decidono di spostarsi in bicicletta poiché “viene dato spazio e sicurezza” a chi si sposta con questo mezzo.**
2. **Riduzione del traffico sulle strade dato da una diminuzione del numero di vetture in circolazione.**
3. **Raggiungimento di una migliore ripartizione modale senza dover preventivare grandi investimenti.**

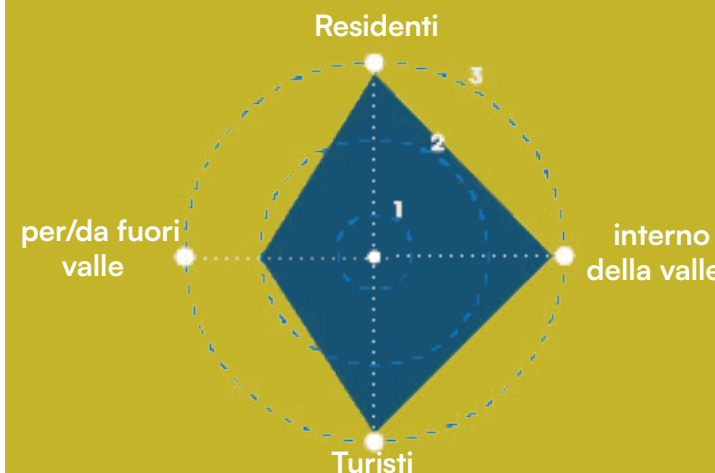
Ostacoli principali

1. Diffidenza da parte degli utenti nell’uso promiscuo della strada tra auto e bici, che spesso viene percepito come poco sicuro.
2. Difficoltà nel far rispettare queste misure che ridistribuiscono lo spazio stradale a causa dell’abitudine radicata di vedere l’auto come unica protagonista della strada.
3. Nonostante i costi contenuti, è necessario un budget per l’implementazione e soprattutto la manutenzione di queste infrastrutture.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Coinvolgere la comunità e gli stakeholders locali per migliorare l’accettazione delle misure.
2. Promuovere campagne di informazione per educare i cittadini sull’uso delle nuove misure, coinvolgendo anche i cicloturisti, categoria solitamente molto sensibile su questi temi, soprattutto all’estero.
3. Verificare la fattibilità delle misure, considerando le insicurezze sorte a causa del decreto sul “nuovo Codice della Strada” (novembre 2024).

4.4 Promuovere un servizio di bike sharing

Obiettivo

Questo servizio ha l'obiettivo di migliorare la qualità della mobilità interna alla valle, promuovendo modalità di trasporto sostenibili. Le distanze e le pendenze limitate, così come la presenza di ciclabili panoramiche che attraversano il territorio rendono la bici un mezzo ideale, specialmente per i turisti che vogliono esplorare il paesaggio, senza necessità di raggiungere rapidamente destinazioni specifiche. Il servizio di bike sharing è stato proprio indicato dai turisti stessi - nel questionario a loro dedicato - come una valida alternativa all'uso dell'auto privata.

Sebbene non si possa evitare completamente che i turisti arrivino in Valle con la propria auto, l'introduzione del bike sharing contribuisce a ridurre l'uso di questo mezzo una volta giunti a destinazione.

Schema di implementazione

- **Analisi della viabilità:** identificazione delle principali aree di interesse e dei possibili percorsi ciclabili (spiagge, centri storici, luoghi panoramici, etc.)
- **Scelta delle stazioni e delle biciclette:** previsione di spazi di sosta, scelta di mezzi adatti a terreni montani leggeri.
- **Implementazione della piattaforma digitale:** adozione o creazione di una app o di un sistema online per il noleggio e la gestione delle biciclette.
- **Sensibilizzazione e promozione:** campagne di comunicazione e collaborazioni con operatori turistici locali.
- **Integrazione:** connessione con altre forme di trasporto pubblico locale e offerte di pacchetti integrati (bici+bus).



Buone pratiche dal territorio:
Bike sharing nel parco delle Cinque Terre



Benefici attesi

1. **Riduzione delle auto in circolazione, con un impatto positivo sulla qualità dell'aria e sul traffico.**
2. **Offerta di una modalità di trasporto che favorisce l'esplorazione del territorio in modo rilassato e sostenibile, favorendo il turismo lento.**
3. **Miglioramento della connessione tra bici e mezzi pubblici, promuovendo l'intermodalità.**
4. **Incremento dell'afflusso turistico grazie a un servizio innovativo, con benefici per attività locali come negozi, ristoranti e attività turistiche.**

Ostacoli principali

1. **Il costo opportunità per un operatore privato può essere insufficiente.**
2. **Necessità di garantire un'adeguata manutenzione delle biciclette e delle stazioni per evitare disservizi e malfunzionamenti.**
3. **Potenziale utilizzo limitato in alcune stagioni, con una domanda concentrata nei mesi estivi, causando inefficienze.**

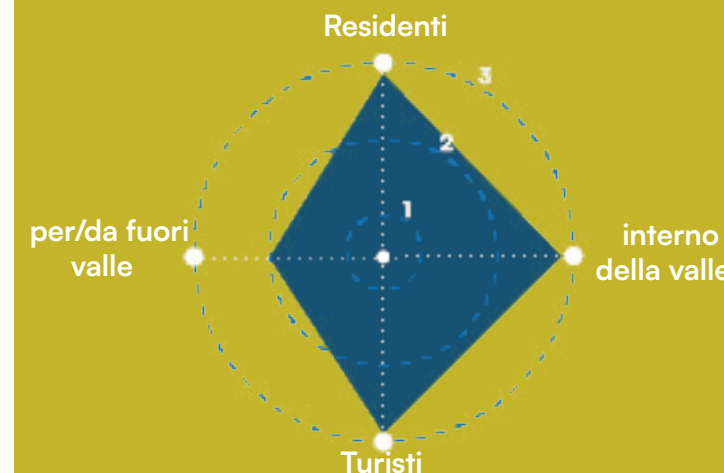
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●●○

Costo ●●○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. **Il servizio potrebbe essere attraente sia per residenti pendolari che per turisti, se questa misura viene sviluppata in concomitanza con l'intensificazione delle corse TPL Riva-Molina e la creazione di un hub intermodale a Molina, dotato di una stazione di bike sharing.**
2. **Garantire un sistema di noleggio semplice e accessibile, con stazioni ben distribuite e biciclette facili da utilizzare.**
3. **Il numero di biciclette/stazioni può essere modulato in base alla domanda stagionale, ottimizzando l'utilizzo delle risorse.**

5.1 Pedonalizzare i centri urbani ove possibile

Obiettivo

I dati del quadro conoscitivo rivelano che andare a piedi non è considerata un'alternativa pratica per gli spostamenti nella Valle, complice anche la decentralizzazione dei servizi. Allo stesso tempo, a causa della conformazione del territorio e della mancanza di infrastrutture adeguate, le distanze sono spesso percepite maggiori di quanto siano effettivamente.

Maggiori pedonalizzazioni rendono il centro storico più accogliente, favorendo una migliore fruizione da parte dei residenti e inducendo chi non dispone di un'auto a compiere a piedi le commissioni possibili. Anche i turisti traggono benefici dalla pedonalizzazione, poiché più predisposti a scoprire la valle a ritmi lenti, sarebbero invogliati a esplorare il borgo e i suoi dintorni a piedi.

Schema di implementazione

- **Individuazione delle aree da pedonalizzare:** selezione di strade e piazze da rendere pedonali, con attenzione alla loro accessibilità e considerando una viabilità alternativa per il traffico veicolare.
- **Miglioramento delle infrastrutture pedonali:** creazione di percorsi sicuri e ben segnalati per i pedoni. Installazione di arredi urbani, panchine e aree di sosta per favorire la fruizione degli spazi pubblici.
- **Ottimizzazione e ampliamento:** revisione periodica del piano in base ai risultati ottenuti, con possibilità di estendere la pedonalizzazione ad altre aree della valle.



Buone pratiche dal territorio:
Pontevedra, la città pedonale



Benefici attesi

1. Le aree pedonali favoriscono un incremento del flusso di persone, stimolando le attività commerciali e il turismo.
2. La pedonalizzazione rende il centro più accogliente e vivibile, migliorando l'esperienza quotidiana per residenti e visitatori.
3. La riduzione del traffico motorizzato aumenta la sicurezza per pedoni e ciclisti, riducendo il rischio di incidenti.

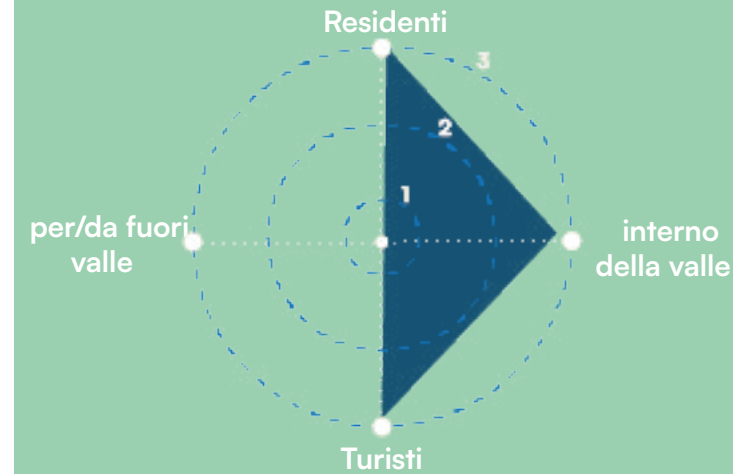
Ostacoli principali

1. Valutare correttamente la gestione del traffico veicolare per non generare congestioni.
2. Alcuni residenti e commercianti potrebbero opporsi alla pedonalizzazione, temendo una riduzione dell'accessibilità e delle opportunità di vendita.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Coinvolgere i commercianti permettendo loro di utilizzare gli spazi pubblici per attività.
2. Ideare percorsi tematici pedonali favorendo una scoperta più approfondita del territorio.
3. Integrare aree verdi e spazi di relax nel progetto di pedonalizzazione, che invogliano i cittadini e i turisti ad usufruire di quegli spazi.

5.2 Verificare lo stato dei marciapiedi e calendarizzare il loro adeguamento

Obiettivo

In un contesto che vede molti spostamenti quotidiani avvenire su distanze inferiori ai 2 km, la creazione di un ambiente pedonale sicuro e funzionale incoraggia le persone a lasciare l’auto in favore di camminare o utilizzare altri mezzi di trasporto sostenibili.

L’obiettivo principale di questa misura è ottimizzare la sicurezza e la fruibilità dei marciapiedi, affinché diventino infrastrutture non solo adeguate, ma anche accessibili e inclusive per tutti i cittadini. Un’attenzione particolare alla loro manutenzione e adeguamento è cruciale per garantire che l’intero sistema di mobilità sostenibile diventi una scelta più conveniente e attrattiva rispetto all’auto privata, promuovendo un cambiamento nei comportamenti e nelle abitudini quotidiane.

Schema di implementazione

- **Analisi dello stato attuale:** mappatura delle condizioni dei marciapiedi, identificando dove siano necessari interventi urgenti.
- **Pianificazione degli interventi:** definire il piano d’intervento che stabilisce priorità, risorse necessarie e tempistiche, tenendo conto delle zone più frequentate e di quelle che potrebbero beneficiare maggiormente di un’adeguata infrastruttura pedonale.
- **Realizzazione degli interventi:** esecuzione degli interventi di riqualificazione (riparazione, accessibilità per disabili, ampliamento delle zone pedonali).
- **Monitoraggio e manutenzione continua:** implementare un sistema di manutenzione regolare per garantire che gli spazi restino sicuri e funzionali nel tempo.



Benefici attesi

1. Creazione di un ambiente urbano più vivibile, attraente e funzionale per tutti.
2. Maggior sicurezza per chi si muove a piedi
3. Miglior accessibilità e autonomia per i bambini, gli anziani e persone con mobilità ridotta.
4. Maggiore attività fisica quotidiana, con effetti positivi sulla salute dei cittadini.

Ostacoli principali

1. Le risorse finanziarie necessarie per la riqualificazione dei marciapiedi potrebbero essere un ostacolo.
2. In alcune aree urbane, la mancanza di spazio potrebbe complicare l’ampliamento o la modifica dei marciapiedi.
3. Garantire una manutenzione regolare e tempestiva potrebbe risultare complesso senza un adeguato piano di lungo termine.

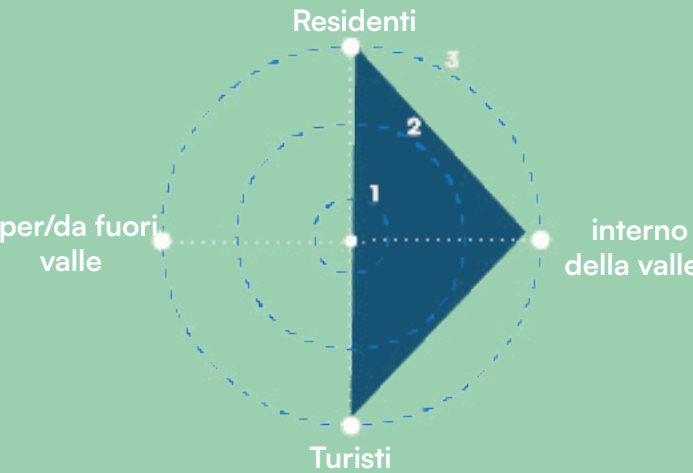
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●●○

Costo ●●○

Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Coinvolgere i cittadini e le associazioni locali nella progettazione per raccogliere suggerimenti e accelerare la fase di mappatura.
2. Iniziare con interventi nelle zone più frequentate o pericolose, dove i benefici per la sicurezza e l’accessibilità sono immediati (scuole, centri storici, zone di interesse turistico).
3. Esplorare opportunità di finanziamenti esterni (bandi) per sostenere i costi del progetto.

5.3 Informazione e promozione adeguata per gli spostamenti nelle frazioni e tra le frazioni (metro-minuto)

Obiettivo

Il metro-minuto è uno strumento utile per cambiare la percezione errata delle distanze. Fornisce informazioni chiare sul tempo necessario per percorrere a piedi un determinato percorso, aiutando così residenti e turisti a capire che tragitti che sembrano lontani possono essere raggiunti in pochi minuti di cammino.

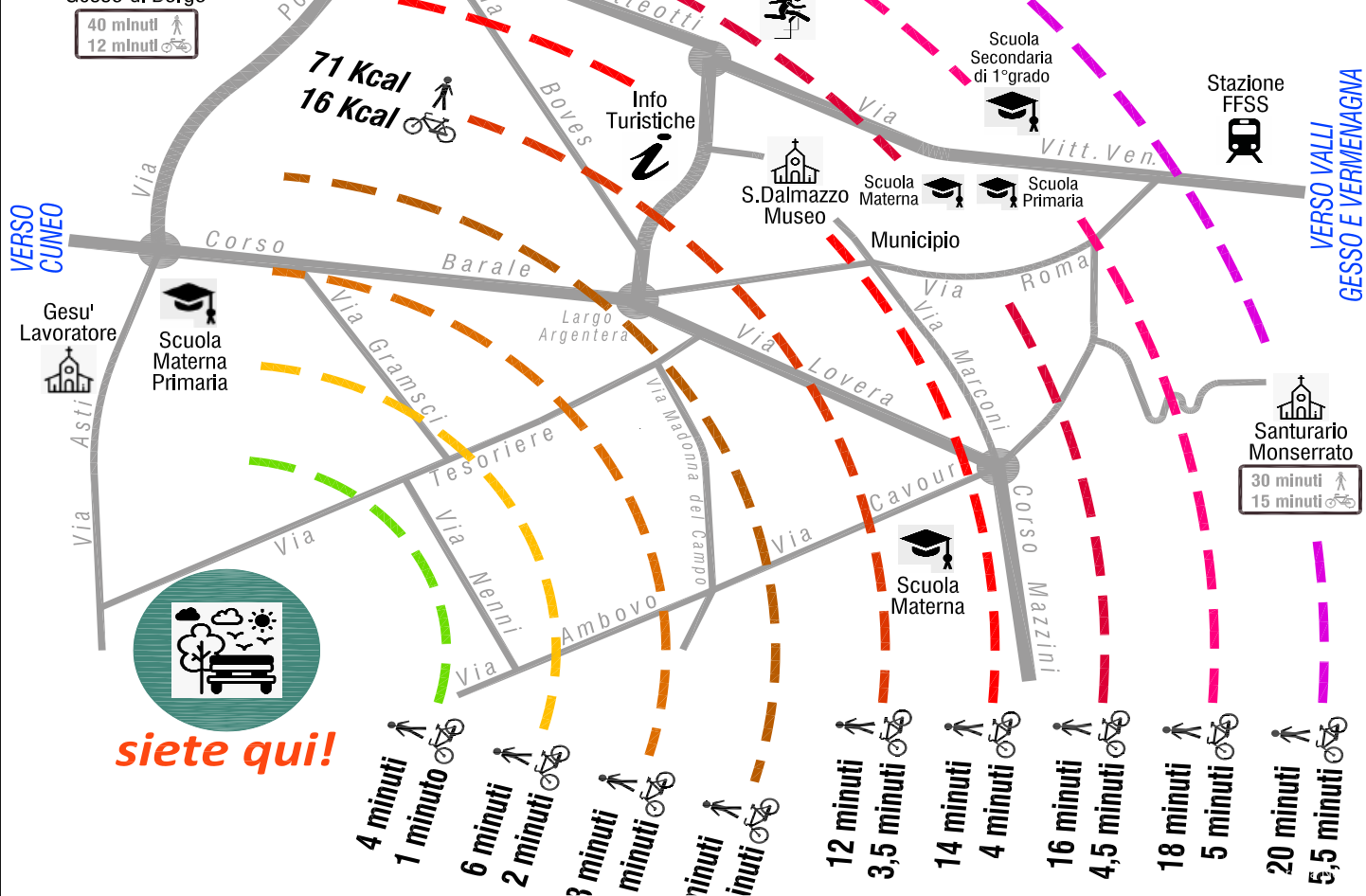
Questo approccio rende la camminata più attraente, abbattendo le barriere mentali legate alla fatica o alla lunghezza dei percorsi. Il metro-minuto è un alleato importante per incentivare gli spostamenti a piedi tra le frazioni (di norma, si tratta di distanze inferiori a 5 km ad oggi compiute principalmente in auto) e stimolare i turisti a esplorare i punti d'interesse locali, sfruttando il maggior tempo a disposizione per scoprire il territorio in modo più profondo.

Schema di implementazione

- **Mappatura del territorio:** identificare percorsi principali e punti d'interesse, calcolando i tempi di cammino per ogni tratto.
- **Progettazione e sviluppo:** progettare mappe con tempi di percorrenza espressi in metro-minuti e installare i cartelli informativi sul territorio (ogni frazione dovrebbe averne almeno uno con i rispettivi punti d'interesse).
- **Coinvolgimento della comunità:** organizzare camminate collettive per promuovere la misura, creare materiale comunicativo che può essere esposto/distribuito nelle strutture ricettive per incentivare il camminare tra i turisti.
- **Sostenibilità a lungo termine:** integrare la mobilità pedonale nelle politiche comunali, migliorando le infrastrutture dedicate.



Buone pratiche dal territorio:
Loano inserisce il Metro-minuto nel PUT



Benefici attesi

1. **Meno auto nelle frazioni, migliorando la qualità dell'aria e riducendo l'inquinamento.**
2. **Maggiore attività fisica per residenti e turisti, con benefici per la salute.**
3. **Incentivazione dell'esplorazione a piedi dei punti di interesse, con un maggiore apprezzamento del paesaggio locale e possibile aumento del turismo sostenibile.**
4. **Mantenimento dell'immagine di "paradiso" della Valle e aumento della fruizione del territorio in modo lento e consapevole.**

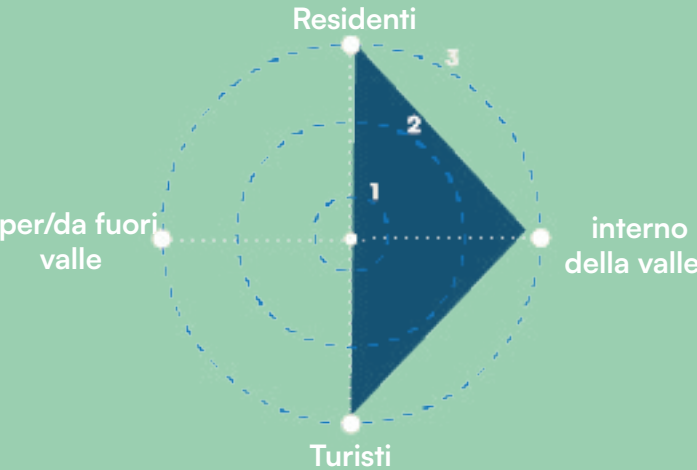
Ostacoli principali

1. **Infrastrutture non adeguate (mancanza di sentieri segnalati o percorsi sicuri per i pedoni) riducono il successo della misura.**
2. **Incertezza nell'affrontare percorsi a piedi durante condizioni meteorologiche avverse.**
3. **Difficoltà per persone con mobilità ridotta o anziani nel percorrere alcuni tratti a piedi.**
4. **Costo del mantenimento/aggiornamento della segnaletica.**

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. **Indicare nel centro storico di ogni frazione i tempi di cammino per le frazioni limitrofe e il lago.**
2. **Promuovere i benefici educando la comunità sui vantaggi della camminata per la salute e l'ambiente.**
3. **Creare percorsi pedonali sicuri e ben segnalati, anche per persone con mobilità ridotta, integrando questa misura con la revisione dei marciapiedi, l'estensione delle aree pedonali e l'abbassamento del limite di velocità nei centri storici.**



6.1 Potenziamento e valorizzazione del trasporto pubblico nella Val di Ledro

Obiettivo

Il servizio di trasporto pubblico nella Val di Ledro, gestito dalla linea B214 di Trentino Trasporti, è attualmente percepito come un servizio “accessorio”, utilizzato principalmente da chi ha percorsi fissi e regolari, come gli studenti. Per renderlo più competitivo e attrattivo, sarebbe necessario potenziarlo e riorganizzarlo. Un incremento delle frequenze, soprattutto durante le ore di punta e nei periodi turistici, migliorerebbe l’accessibilità e ridurrebbe i tempi di attesa.

Inoltre, la riorganizzazione dei percorsi per collegare meglio le aree a maggiore densità di utenza e le attrazioni turistiche, oltre a un miglior collegamento con Riva del Garda, renderebbe il servizio più competitivo rispetto all’auto privata. Durante l’estate, corse aggiuntive e tratte dedicate ai turisti potrebbero soddisfare le esigenze stagionali.

Schema di implementazione

- **Analisi dello stato di fatto:** come viene usato il TPL, quali sono gli orari e chi lo usa (residenti, turisti, guest card...)
- **Formulazione di proposte:** ripensare a orario/frequenze, come viene reperito il biglietto, l’utilizzo della Trentino Guest Card, la possibilità di avere una navetta estiva interna alla valle o il servizio di Bus and Go, coinvolgendo anche Trentino trasporti.
- **Studio di tratte preferenziali:** vagliare l’ipotesi di sviluppare possibili brevi tratti preferenziali per diminuire il tempo di attraversamento dei paesi.
- **Visibilità:** progettare una revisione delle fermate.
- **Ideazione di “campagna informativa”:** sviluppare una comunicazione che renda attrattivo l’uso del trasporto pubblico per recarsi in Valle, con un focus particolare sui turisti.



Buone pratiche dal territorio:
Shuttlemare Rimini



Benefici attesi

1. Aumento dei passeggeri sulla linea e possibilità di ampliare il bacino di utenza del trasporto pubblico.
2. Migliore conoscenza dell’uso del trasporto pubblico (tariffe, biglietti, opportunità, ...).
3. Conseguente diminuzione del traffico automobilistico in Valle.

Ostacoli principali

1. Le aziende di trasporto pubblico sono spesso restie a modificare gli orari, sulla base di una supposta “mancanza di domanda”.
2. Senza le misure di disincentivo dell’automobile in valle il rischio è quello di non avere una piena efficacia delle misure.
3. Resistenza dei cittadini all’uso del TPL, che rende necessaria una campagna di sensibilizzazione.

Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione

Costo

Persone coinvolte

Target e destinatari dell’azione

Suggerimenti

1. Possibilità di inserire in estate un servizio autobus con trasporto bici incluso a supporto dell’intermodalità e del crescente numero di turisti che vogliono esplorare la Valle sulle due ruote.
2. Immaginare un potenziamento estivo della rete Riva-Molina, da realizzare parallelamente alla creazione di un hub a Molina (vedi misura specifica), che favorisca un aumento del flusso di turisti giornalieri che raggiungono la Valle usando il trasporto pubblico locale.

6.2 Servire con navette i principali eventi in valle

Obiettivo

L'obiettivo dell'azione è promuovere una maggiore fruizione del Trasporto Pubblico Locale attraverso l'implementazione di un servizio navetta dedicato ai principali eventi della valle. Tale iniziativa mira a ridurre l'uso di mezzi privati durante eventi di grande affluenza, migliorando la sostenibilità ambientale e diminuendo la congestione stradale.

Il progetto vuole offrire una soluzione di trasporto più efficiente, accessibile e conveniente per i cittadini e i visitatori, facilitando l'accesso agli eventi e incentivando l'utilizzo di mezzi pubblici.

Schema di implementazione

- **Identificazione eventi:** Selezionare gli eventi in valle che richiedono un servizio navetta dedicato
- Pianificazione rotte: Stabilire collegamenti tra i luoghi degli eventi e i principali centri abitati o punti di TPL.
- **Coordinamento con TPL:** Integrare gli orari delle navette con quelli del trasporto pubblico locale per facilitare le coincidenze.
- **Frequenza e orari:** Organizzare corse regolari delle navette, con particolare attenzione ai flussi prima e dopo gli eventi.
- **Campagna informativa:** Promuovere il servizio tramite diversi canali (social media, app, cartelloni).
- **Gestione e monitoraggio:** Affidare la gestione a un operatore di trasporto e monitorare il servizio per eventuali miglioramenti.



Buone pratiche dal territorio:
Bus-navetta Capodanno in Val di Non



Benefici attesi

1. Riduzione del traffico privato e della congestione stradale durante i principali eventi.
2. Diminuzione delle emissioni di CO₂ e miglioramento della qualità dell'aria.
3. Minore necessità di parcheggi nelle aree degli eventi.
4. Promozione di abitudini di mobilità sostenibile tra i partecipanti.

Ostacoli principali

1. Gestione della domanda durante eventi con affluenza imprevedibile, che potrebbe richiedere un rapido aumento delle navette.
2. Difficoltà di coordinamento degli orari e dei percorsi con il TPL esistente, specie in aree con infrastrutture limitate.
3. Resistenza dei cittadini all'uso del TPL, che rende necessaria una campagna di sensibilizzazione.
4. Copertura finanziaria del servizio, che potrebbe risultare onerosa senza il sostegno di fondi pubblici o privati a lungo termine.

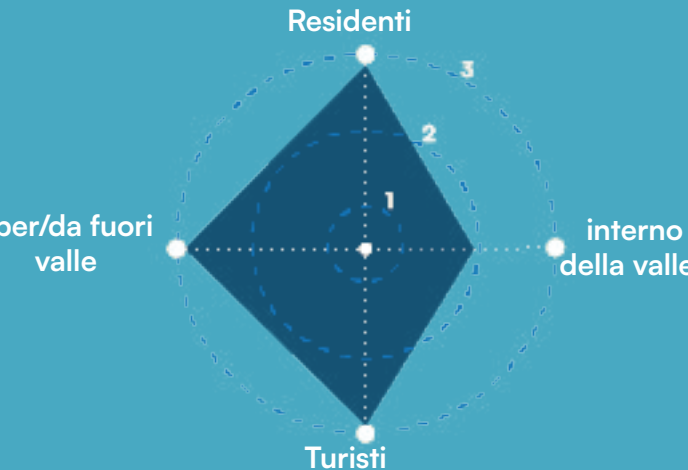
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●○○

Costo ●●○

Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Attuare un sistema di prenotazione online o tramite app per stimare la domanda e gestire le navette necessarie.
2. Creare partenariati con organizzatori di eventi e coinvolgere sponsor locali per ridurre i costi operativi.
3. Rafforzare la comunicazione sui vantaggi delle navette, come riduzione del traffico e minori costi di parcheggio.
4. Offrire incentivi, come sconti sui biglietti degli eventi per chi utilizza il TPL.



6.3 Proposta di collegamento acquatico tra Molina, Pieve e Pur

Obiettivo

Lo studio di un collegamento acquatico con mezzo elettrico tra Molina e Pieve rappresenta una strategia di valorizzazione territoriale che coniuga sostenibilità ambientale e fruibilità turistica. Questa misura offre a residenti e visitatori una nuova e suggestiva modalità per esplorare la valle, arricchendo l’offerta turistica e migliorando l’accessibilità delle località.

Tale collegamento se inserito all’interno di una rete intermodale di trasporto, potrebbe rappresentare una valida soluzione per ridurre il traffico, specialmente nei mesi estivi, alleviando il congestionamento delle strade, contribuendo così a una gestione più sostenibile e meno impattante del flusso turistico nella valle.

Schema di implementazione

- **Analisi di fattibilità e valutazione ambientale:** studio delle condizioni ambientali, infrastrutturali, così come dell’impatto ecologico e delle modalità di gestione ecocompatibile del trasporto acquatico per valutarne sostenibilità e efficacia.
- **Progettazione:** definizione delle tratte, dei punti di imbarco e sbarco, delle caratteristiche tecniche del traghetto e dei collegamenti intermodali.
- **Sviluppo di infrastrutture turistiche:** realizzazione di punti di sosta, parcheggi, e servizi per i turisti nelle aree di imbarco e sbarco.
- **Promozione e marketing:** creazione di una campagna informativa per attrarre visitatori, promuovendo il traghetto come alternativa sostenibile.



Buone pratiche dal territorio:
Battello Idra sul Lago d’Idro



Benefici attesi

1.

Minor utilizzo delle auto private, soprattutto in estate, con un impatto positivo sulla viabilità e sui livelli di congestione.

2.

Nuova attrazione turistica che stimola l’afflusso di visitatori, aumentando l’economia locale.

Ostacoli principali

1.

Investimenti significativi per la costruzione delle infrastrutture necessarie (traghetti, porti, fermate bus).

2.

Coordinamento difficile tra il traghetto e la rete di trasporti pubblici, richiedendo una gestione efficiente e ben pianificata.

3.

Potenziale resistenza da parte di operatori economici legati alla balneazione (es. noleggio imbarcazioni, attività acquatiche) che potrebbero temere un impatto negativo sulla propria attività.

Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione

Costo

Persone coinvolte

Target e destinatari dell’azione

Residenti

3

2

1

Turisti

per/da fuori valle

interno della valle

Suggerimenti

1.

Creazione di un tavolo di lavoro con Trentino Trasporti per far sì che il nuove mezzo vada ad integrarsi alla rete di trasporto pubblico già esistente: situare le fermate della linea di bus direzione Riva del Garda nei punti di imbarco/ sbarco, orari, tariffe.

2.

Offrire tariffe agevolate o pacchetti turistici che includano il traghetto per incentivare l’uso del servizio tra i visitatori e i residenti.



6.4 Hub di Molina per intermodalità

Obiettivo

Molina è individuata come un punto strategico per la creazione di un hub intermodale, in grado di connettere efficacemente i diversi sistemi di trasporto che caratterizzano la Val di Ledro. Essa rappresenta il punto d’incontro ideale tra la mobilità interna alla valle, caratterizzata da brevi distanze e pendenze ridotte, che può essere percorsa comodamente a piedi o in bicicletta, e quella diretta verso l’esterno.

L’hub intermodale proposto a Molina mira a integrare diverse modalità di trasporto, come il trasporto pubblico locale (TPL), il traghetto per il collegamento lacustre e il bike sharing. Questa rete di trasporto combinata consentirebbe ai residenti e ai turisti di spostarsi facilmente tra mezzi diversi, ottimizzando i tempi di viaggio e riducendo la necessità di utilizzare l’auto privata. e riducendo la dipendenza dall’auto privata.

Schema di implementazione

- **Studio dei diversi scenari:** eseguire uno studio che prende in considerazione diverse alternative di hub per valutare il tipo di infrastruttura più idonea (intervento soft: struttura che collega i parcheggi del lungolago con fermate TPL e future stazioni bike sharing/attracco traghetto/navette estive + rinforzo tratta TPL Riva-Molina; intervento hard: creazione di parcheggio scambiatore interrato esterno alla frazione + collegamento TPL/bike-sharing).
- **Eventuale ricerca di fondi:** necessario trovare budget esterno a quello comunale per finanziare l’intervento
- **Creazione hub:** realizzare le infrastrutture necessarie, inclusi spazi per il parcheggio delle biciclette, stazioni di bike sharing, pensiline per TPL, attracco traghetto.



Buone pratiche dal territorio:
Centro di mobilità a Brunico



Benefici attesi

1. Facilità di spostamento tra la mobilità locale e quella esterna, riducendo i tempi di viaggio e migliorando la connessione tra i vari mezzi.
2. Riduzione del numero di auto private in circolazione, migliorando la fluidità del traffico e diminuendo i livelli di congestione.
3. Promozione del territorio grazie alla creazione di un luogo d’incontro per pubblicizzare tutto ciò che avviene nella valle, facilità di accesso ai punti di interesse e migliore esperienza del turista.

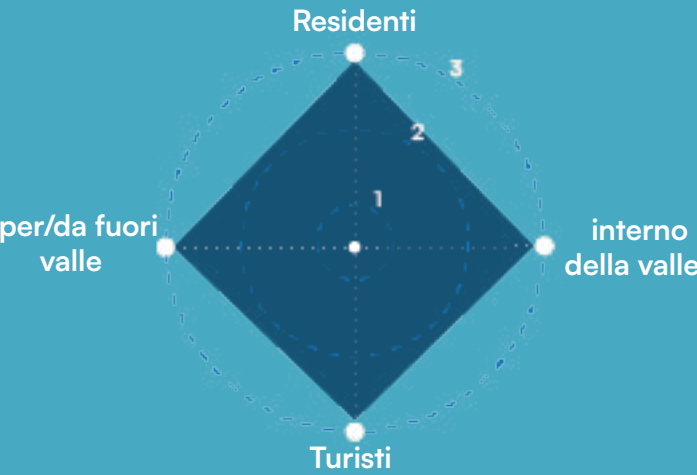
Ostacoli principali

1. Difficoltà nell’ottenere risorse sufficienti per la realizzazione e la gestione delle infrastrutture necessarie.
2. Difficoltà nel creare un piano che si adatti correttamente alle diverse esigenze stagionali

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●●
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Utilizzare questo Hub come mobility info point in cui i visitatori (in particolare i turisti) vengono informati su tutti gli aspetti di mobilità della Valle, sia quella sistematica che quella stagionale o legata alle escursione. Possibilità di acquistare biglietti in loco.
2. Creare un tavolo di coordinamento con le aziende di trasporto pubblico, i gestori dei traghetti e i fornitori di bike sharing per garantire l’efficacia dell’integrazione dei diversi mezzi di trasporto.

7.1 Creazione di un Tavolo di Lavoro per la Governance della Mobilità

Obiettivo

La gestione della mobilità in Valle di Ledro è spesso ostacolata dalla frammentazione dei processi decisionali, causata dalla suddivisione delle competenze tra vari enti e istituzioni. Questa frammentazione può rallentare, se non impedire, l'implementazione di interventi migliorativi, generando inefficienze sia in fase di pianificazione sia di attuazione. Per superare queste criticità, si propone l'istituzione di un tavolo di lavoro permanente che coinvolga il Comune di Ledro, la Provincia di Trento, APT e Trentino Trasporti. Questo strumento di coordinamento, che potrebbe essere il nascente Tavolo della mobilità provinciale, sarebbe fondamentale per facilitare il dialogo tra i vari enti, rendendo più rapide ed efficaci le decisioni legate alla mobilità, incluse l'introduzione di correttivi, l'analisi dei bisogni emergenti e la progettazione di soluzioni condivise.

Schema di implementazione

- **Definizione del gruppo di lavoro:** il Comune è responsabile di invitare gli altri soggetti a partecipare al tavolo di lavoro.
- **Definizione degli obiettivi:** i diversi soggetti coinvolti devono trovare obiettivi comuni su cui collaborare, partendo dalle esigenze specifiche di ognuno.
- **Definizione di un calendario:** sarà fondamentale mantenere una cadenza frequente degli incontri (si suggerisce 3-4 incontri all'anno, cioè tri- o quadrimestrale), per discutere i passi fatti, gli obiettivi raggiunti e i punti migliorabili.
- **Promuovere la comunicazione trasparente:** assicurare che i risultati e le decisioni del tavolo vengano comunicati in modo chiaro agli enti e ai cittadini coinvolti, aumentando la fiducia e la percezione positiva dell'iniziativa.



Buone pratiche dal territorio: Alessandria crea una Consulta Comunale Mobilità Sostenibile



Benefici attesi

1. Semplificazione e accelerazione dei processi decisionali consentendo di ridurre i tempi necessari per l'elaborazione e l'implementazione delle politiche di mobilità.
2. Conoscenza reciproca delle situazioni di difficoltà che colpiscono i diversi attori coinvolti permettendo di identificare e risolvere rapidamente eventuali disallineamenti o inefficienze operative.
3. Maggiore assunzione di responsabilità da parte dei singoli interlocutori.

Ostacoli principali

1. Difficoltà nel coordinare gli enti coinvolti che hanno diversi obiettivi, priorità e vincoli operativi.
2. Problemi di competenze e ruoli tra i vari enti potrebbe generare conflitti o ritardi nella definizione delle responsabilità operative, ostacolando l'attuazione di decisioni condivise.
3. La mancanza di continuità ha un impatto sul successo del tavolo di lavoro, che dipende dalla partecipazione attiva e costante di tutti i membri.

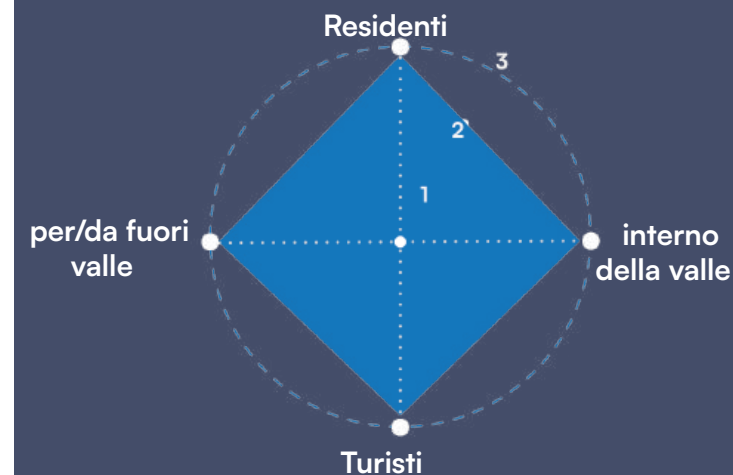
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●○○

Costo ●○○

Persone coinvolte ●○○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. È fondamentale stabilire fin da subito le finalità principali del tavolo di lavoro, identificando priorità e risultati attesi.
2. Programmare incontri regolari (ad esempio, mensile o trimestrale) e preparare un ordine del giorno chiaro per ogni riunione.
3. Nominare una figura di coordinamento preferibilmente neutrale rispetto agli enti coinvolti, che abbia il compito di organizzare gli incontri.

7.2 Migliorare ed ampliare il dialogo con le scuole, aziende locali e società sportive

Obiettivo

Questa misura punta a promuovere una visione condivisa che integri le esigenze della comunità con quelle della sostenibilità ambientale, attraverso un dialogo costante e costruttivo tra l'amministrazione, le scuole, le imprese e le società sportive del territorio. Il coinvolgimento di questi attori, che vivono quotidianamente la realtà locale, è cruciale per garantire il successo delle iniziative legate alla mobilità sostenibile e al miglioramento della qualità della vita nella valle.

L'obiettivo è costruire una rete di collaborazione in cui tutti i soggetti coinvolti contribuiscano attivamente alla definizione di strategie e soluzioni condivise, favorendo una mobilità più sostenibile e accessibile.

Schema di implementazione

- **Mappare le realtà locali:** identificare scuole, aziende, società sportive, associazioni con cui poter avviare un dialogo.
- **Costituzione di tavoli di lavoro:** formare gruppi di lavoro misti, che includano rappresentanti delle diverse realtà. Partendo dai bisogni degli utenti, stabilire gli obiettivi comuni.
- **Eventi di sensibilizzazione e coinvolgimento:** promuovere incontri nelle scuole o società sportive per sensibilizzare studenti e famiglie, e creare iniziative per le aziende locali (es. incentivi fiscali, sfide di mobilità).
- **Campagne di sensibilizzazione congiunta:** Lanciare campagne di sensibilizzazione condivise per promuovere comportamenti di mobilità sostenibile.



Buone pratiche dal territorio:
Trento “Gara a scuola senza auto”



Benefici attesi

1. Coinvolgimento diretto di scuole, società sportive e aziende nelle politiche locali, creando un senso di responsabilità condivisa e aumentando la consapevolezza sulla mobilità sostenibile.
2. Sviluppo di iniziative congiunte.
3. Potenziamento delle infrastrutture di mobilità grazie a progetti condivisi e finanziamenti mirati.
4. Maggiore adozione di pratiche sostenibili.

Ostacoli principali

1. Difficoltà nel motivare scuole, società sportive e imprese a partecipare attivamente alle iniziative
2. Risorse umane ed economiche limitate per gestire il dialogo continuo e lo sviluppo di progetti congiunti.
3. Divergenze tra le priorità dell'amministrazione e quelle delle altre realtà che possono ostacolare la cooperazione.
4. Difficoltà nell'allineare gli obiettivi tra i vari attori in modo da creare un piano comune.

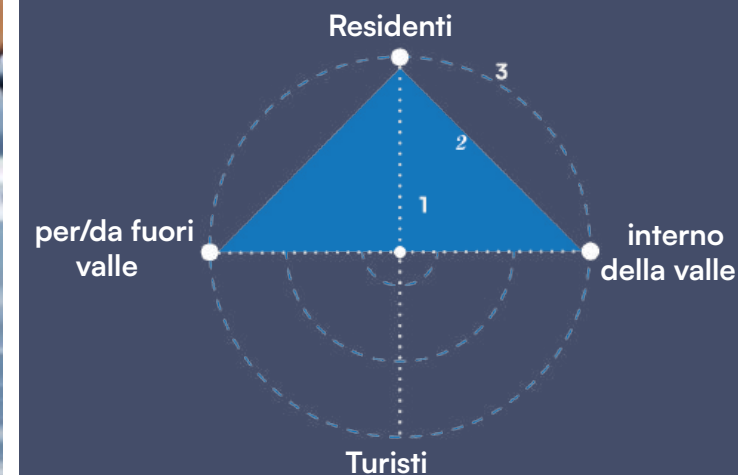
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●○○

Costo ●○○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Usare piattaforme e gruppi di lavoro online per facilitare il dialogo e mantenere tutti informati.
2. Promuovere una partecipazione attiva organizzando eventi di sensibilizzazione, che vengano riproposti e consolidati nel tempo, come giornate dedicate alla mobilità sostenibile (es. “Giornate in bicicletta” a scuola o al lavoro).
3. Incoraggiare scuole e aziende a istituire la figura del mobility manager.

7.3 Migliorare ed ampliare il dialogo con gli operatori turistici

Obiettivo

Potenziare il dialogo con gli operatori turistici è essenziale per affrontare le sfide di mobilità, soprattutto nella Valle di Ledro, dove l'afflusso di visitatori, che si recano in valle prevalentemente in auto privata, è elevato in determinati periodi dell'anno. Il coinvolgimento degli operatori turistici è cruciale: essi possono, ad esempio, includere nelle loro offerte pacchetti che combinano attività esperienziali con la mobilità sostenibile, rafforzando in questo modo l'attrattività del territorio attraverso lo sviluppo di un turismo responsabile.

Questo approccio può contribuire a una visione integrata del territorio, dove la mobilità sostenibile diventa un pilastro per uno sviluppo equilibrato e duraturo.

Schema di implementazione

- **Mappare le realtà locali:** individuare tutti gli operatori attivi nel settore turistico o delle esperienze che si trovano in Valle.
- **Costituzione di tavoli di lavoro:** formare gruppi di lavoro misti, coinvolgendo anche enti come Trentino Marketing e APT, identificando gli obiettivi comuni.
- **Collaborazione nella comunicazione/sensibilizzazione:** interagire direttamente con i turisti attraverso i loro canali, promuovendo modi di spostamento più sostenibili, informando sulle novità e spiegando il perché di determinate scelte.
- **Promozione di Offerte Comuni:** sviluppare pacchetti turistici che includano l'uso di mezzi sostenibili.
- **Incentivare investimenti privati:** supportare operatori gli turistici nell'investire in infrastrutture sostenibili (stazioni di ricarica, etc.).



Buone pratiche dal territorio:
Rete dei parchi svizzeri



Benefici attesi

1. Promozione di un turismo più sostenibile, attirando visitatori sensibili alle tematiche ambientali.
2. Rafforzamento della cooperazione tra il comune e gli operatori locali, con ricadute positive sull'economia turistica grazie a nuove opportunità di business legate alla mobilità sostenibile.
3. Riduzione del traffico e dei problemi legati alla congestione nei periodi di forte affluenza turistica.

Ostacoli principali

1. La mancanza di coordinamento tra il comune, gli operatori turistici e gli altri attori locali può rallentare la realizzazione delle iniziative.
2. Se non c'è una domanda sufficiente da parte dei turisti per opzioni di mobilità sostenibile, gli operatori potrebbero non vedere un ritorno economico.
3. La carenza di infrastrutture per la mobilità sostenibile (stazioni di ricarica, piste ciclabili, mezzi elettrici) può limitare l'efficacia della misura.

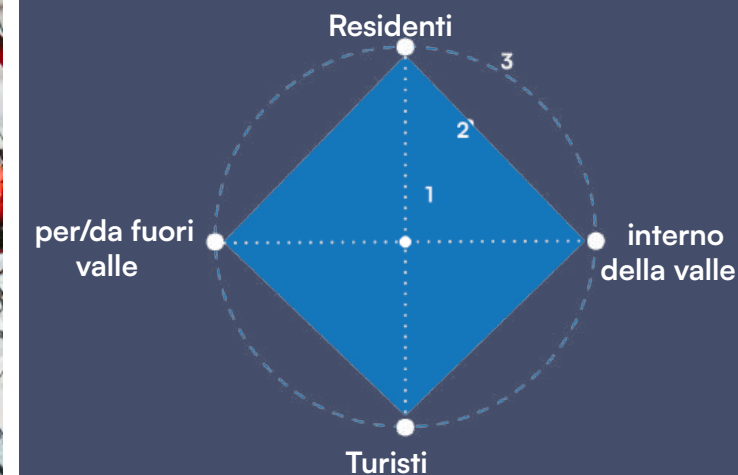
Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ● ○ ○

Costo ● ○ ○

Persone coinvolte ● ● ○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Incoraggiare gli operatori turistici ad informare i visitatori sulla possibilità di usare gratuitamente i mezzi pubblici con la Trentino Guest Card (secondo il questionario molti non ne sono a conoscenza).
2. Partnership pubblico-private, per sviluppare soluzioni integrate e condividere risorse.
3. Lanciare campagne di comunicazione sul percorso della Valle di Ledro verso la sostenibilità turistica, con l'obiettivo di attrarre un numero maggiore di visitatori.

8.1 Realizzare delle campagne periodiche di monitoraggio dei flussi e della sosta

Obiettivo

Pianificare delle campagne di monitoraggio dei flussi e della sosta dei veicoli aiuta a raccogliere dati cruciali per comprendere meglio la domanda di mobilità nelle Valle. Questi dati possono essere utilizzati per ottimizzare la distribuzione degli spazi di sosta, di prevedere delle misure di moderazione del traffico o di inserire alcune tipologie di servizi sul territorio.

Questi tipi campagne permettono anche di identificare eventuali problematiche ricorrenti, come la sosta abusiva o il sovraffollamento di certe aree, e di intervenire tempestivamente con soluzioni appropriate. In ultimo i monitoraggi fatti dopo gli interventi permettono di valutarne l'efficacia e di proporre dei nuovi in altre aree del territorio.

Schema di implementazione

- **Pianificazione delle campagne:** stabilire una programmazione periodica per le rilevazioni, in base ai flussi stagionali e agli eventi speciali.
- **Raccolta dati:** utilizzare tecnologie come sensori, telecamere o rilevamenti manuali per raccogliere dati sui flussi di traffico e sulle aree di sosta, incluse la durata e l'occupazione degli stalli.
- **Analisi dei dati:** elaborare i dati raccolti per identificare pattern, congestioni e problemi ricorrenti, come aree con alta domanda di sosta o flussi di traffico imprevisti.
- **Elaborazione di soluzioni:** sulla base dei dati analizzati, sviluppare strategie per migliorare la gestione delle problematiche
- **Comunicazione dei risultati:** informare i cittadini sui risultati raggiunti per promuovere i benefici delle azioni messe in campo.



Benefici attesi

1. Interventi mirati nelle zone più congestionate, migliorando la fluidità del traffico.
2. I dati sul traffico e sulla sosta offrono una base solida per le decisioni di pianificazione a lungo termine, permettendo di rivedere l'uso dello spazio.
3. Opportunità di collaborare/essere supportati da enti esterni, partendo da dati concreti, per sviluppare insieme soluzioni specifiche e mirate.

Ostacoli principali

1. La gestione del traffico e della sosta coinvolge più enti e settori (come la polizia locale, i trasporti pubblici e la pianificazione urbana). La mancanza di coordinamento tra queste istituzioni può rallentare o ostacolare l'attuazione delle campagne.
2. La raccolta dei dati può generare enormi volumi di informazioni difficili da gestire, analizzare e tradurre in azioni concrete.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●○○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Vagliare l'opzione di utilizzare sensori per la rilevazione dei passaggi nel lungo periodo, a supporto dell'attività di monitoraggio.
2. Avviare progetti pilota, iniziando con test in aree limitate per ottimizzare i processi prima di estenderli.
3. Implementare un sistema di comunicazione centralizzato per facilitare lo scambio di dati e aggiornamenti tra gli enti coinvolti.

8.2 Somministrare dei questionari per verificare la soddisfazione degli utenti

Obiettivo

La somministrazione periodica di questionari rappresenta uno strumento fondamentale per monitorare e migliorare la mobilità sostenibile nella valle. Attraverso questa misura, l'amministrazione si propone di raccogliere feedback diretti e concreti da parte di residenti, turisti e visitatori, soprattutto in seguito all'introduzione di nuove iniziative che potrebbero aver modificato le dinamiche di spostamento.

L'obiettivo principale è comprendere in modo dettagliato le esigenze, le percezioni e le opinioni della comunità, fornendo una base solida per valutare l'efficacia delle misure adottate e individuare le aree che necessitano di miglioramenti. I dati raccolti permetteranno non solo di affinare le strategie esistenti, ma anche di sviluppare nuove soluzioni più in linea con le aspettative degli utenti,

Schema di implementazione

- **Definizione degli obiettivi e delle domande:** focalizzarsi su un tema specifico e utilizzare domande a risposta chiusa (risposta multipla o su scala) per raccogliere dati quantificabili.
- **Canale di somministrazione:** per garantire una buona partecipazione, il questionario può essere distribuito online (sito web, social media), in formato cartaceo nei luoghi di afflusso (Pro loco, attività commerciali) e tramite interviste dirette durante eventi pubblici o in alta stagione.
- **Incentivare la partecipazione:** promozione del questionario attraverso comunicazione chiara e coinvolgente.
- **Feedback agli utenti:** i risultati principali devono essere comunicati agli utenti attraverso report pubblici o eventi di restituzione.



Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione ●○○

Costo ●○○

Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Il questionario fornisce dati concreti per ottimizzare le misure di mobilità sostenibile in base alle esigenze reali di residenti e turisti.
2. Allocazione più efficace di risorse economiche e logistiche, orientando gli investimenti dove sono maggiormente necessari.
3. Maggiore partecipazione civica, attraverso un coinvolgimento attivo che aumenta il senso di appartenenza alla comunità e la responsabilità condivisa nella gestione del territorio.

Ostacoli principali

1. Gli utenti potrebbero non rispondere al questionario, rendendo i risultati poco rappresentativi.
2. La somministrazione e l'analisi dei questionari richiedono tempo e risorse, che potrebbero non essere facilmente reperibili.
3. Gli utenti potrebbero rispondere in modo più favorevole o negativo rispetto alla realtà, creando un bias nelle risposte e influenzando la precisione dei risultati.

Suggerimenti

1. Garantire la privacy delle risposte, in modo che gli utenti si sentano liberi di esprimere opinioni sincere.
2. Assicurarsi che le domande siano chiare, concise e facili da comprendere, per incentivare la partecipazione e ottenere risposte precise
3. Utilizzare strumenti online (come survey digitali) per facilitare la somministrazione e la raccolta delle risposte in modo rapido e accessibile.

8.3 Prevedere un monitoraggio degli interventi messi in campo nel piano

Obiettivo

L'obiettivo di questa misura è sviluppare un sistema di valutazione continuo per monitorare l'efficacia delle azioni intraprese. La misurazione costante delle performance consente di identificare e correggere rapidamente eventuali criticità, favorendo un cambiamento positivo e duraturo. Questo stesso Piano si fonda su un'analisi preliminare di dati e informazioni che ha fornito un quadro chiaro della situazione iniziale, evidenziando le problematiche e permettendo di definire gli obiettivi corretti.

Questo processo deve essere ripetuto nel tempo, dopo l'implementazione di alcuni interventi, per valutarne l'efficacia e aggiornare gli obiettivi in base ai risultati ottenuti.

Schema di implementazione

- **Monitoraggio:** quando si va ad implementare un intervento, deve essere prevista una raccolta e analisi dei dati durante e dopo l'attuazione per misurare l'efficacia.
- **Valutazione dei risultati:** confronto tra obiettivi e risultati ottenuti per identificare eventuali criticità.
- **Aggiustamenti e aggiornamenti:** modifica degli interventi e degli obiettivi in base ai risultati del monitoraggio.
- **Ripetizione del ciclo:** iterazione del processo per garantire un miglioramento continuo.

Monitoraggio



Benefici attesi

1. Minor spesa per interventi non efficaci, grazie a un monitoraggio preciso.
2. Adattamento flessibile, dato dalla capacità di correggere rapidamente eventuali inefficienze o imprevisti.
3. Soddisfazione dei cittadini data da una maggiore consapevolezza del cambiamento.

Ostacoli principali

1. Le tempistiche di adattamento di alcune misure implicano la necessità di tempi lunghi per raccogliere dati sufficienti e valutare gli effetti degli interventi.
2. Carenza di personale per l'analisi dei dati e l'implementazione degli aggiustamenti.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●●○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Creare partnership con enti come l'università per sviluppare metodi di ricerca strutturati e analisi oggettive dei dati.
2. Definire criteri specifici per monitorare i progressi in modo chiaro e misurabile.
3. Condividere i risultati con i cittadini e le imprese per stimolare l'impegno collettivo.
4. Coinvolgere altre amministrazioni locali o enti pubblici per condividere best practices e risorse, potenziando l'efficacia del monitoraggio.

8.4 Utilizzare i dati per prevedere ulteriori sperimentazioni sul territorio

Obiettivo

La raccolta dati e il monitoraggio mirano a promuovere una cultura propositiva verso le sperimentazioni e i progetti pilota, consentendo di testare politiche e interventi in modo mirato e con costi ridotti. Attraverso queste fasi sperimentali, è possibile valutare soluzioni innovative in contesti reali prima della loro applicazione su larga scala, riducendo il rischio di errori costosi o inefficaci.

Coinvolgendo attivamente cittadini e stakeholder, questo approccio rafforza il dialogo e facilita l'accettazione delle misure proposte. Inoltre, le sperimentazioni creano un bagaglio di esperienze utili a semplificare future implementazioni, snellendo i percorsi politici e amministrativi.

Schema di implementazione

- **Pianificazione delle sperimentazioni:** avviare test su piccola scala per raccogliere feedback e valutare impatti reali.
- **Monitoraggio e valutazione:** raccogliere nuovi dati e opinioni per misurare l'efficacia delle misure implementate.
- **Adattamento e ampliamento:** ottimizzare e scalare le soluzioni efficaci in altre aree del territorio.
- **Prevedere nuove sperimentazioni:** il processo di sperimentazione, se ben raccontato e giustificato può essere facilmente replicabile in altri contesti



Buone pratiche dal territorio: Bologna e la sperimentazione di raccolta dati lo Pollicino



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●○○
- Persone coinvolte ●●○

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Capacità di proporre in maniera snella ed efficiente nuove proposte ed interventi sul territorio.
2. Maggiore partecipazione della comunità grazie a soluzioni partecipate e comunicate basate sui bisogni reali dei cittadini.
3. Creazione di un sistema di mobilità più resiliente e duraturo per il territorio.

Ostacoli principali

1. Rischio di inefficacia delle sperimentazioni, con risultati difficili da prevedere o misurare.
2. Mancanza di un'adeguata comunicazione delle sperimentazioni, che potrebbero essere vissute in maniera negativa dagli utenti.

Suggerimenti

1. Le sperimentazioni durante eventi come sagre e feste locali (ad esempio, la sperimentazione "San Michele senza auto") favoriscono una connessione diretta con i cittadini, stimolando una riflessione sulle loro abitudini di spostamento.
2. Informare e sensibilizzare i cittadini sui benefici delle misure proposte attraverso campagne di comunicazione trasparenti e chiare.

9.1 Impostare una campagna di comunicazione dei dati provenienti dai monitoraggi

Obiettivo

L'obiettivo di raccontare i risultati dei progetti e delle sperimentazioni è quello di aumentare la consapevolezza dei cittadini riguardo alle dinamiche della mobilità urbana, ma anche di sfatare alcuni dei pregiudizi o dei falsi miti che alcune categorie di utenti possono avere.

Questa misura mira a informare la popolazione sui risultati ottenuti dai monitoraggi, evidenziando le aree critiche, le soluzioni adottate e i benefici delle politiche di mobilità sostenibile. Inoltre, promuovendo la trasparenza e l'accesso ai dati, il comune intende favorire un dialogo costruttivo tra amministrazione e cittadini, stimolando il coinvolgimento attivo nella gestione del traffico e nella promozione di alternative di trasporto più sostenibili e funzionali.

Schema di implementazione

- **Analisi dei dati:** elaborazione dei dati raccolti per identificare tendenze, criticità e aree di miglioramento nella mobilità urbana.
- **Creazione di contenuti informativi:** produzione di infografiche, report e video che rendano i dati facilmente comprensibili per il pubblico.
- **Canali di Comunicazione:** utilizzo di diversi canali (sito web, social media, app, newsletter) per diffondere i risultati e le informazioni sui monitoraggi.
- **Interazione con i cittadini:** organizzazione di incontri pubblici, webinar o sondaggi per raccogliere feedback e stimolare il coinvolgimento della comunità.



Buone pratiche dal territorio:
Future Lab Paganella



Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Benefici attesi

1. Aumento della comprensione da parte dei cittadini delle problematiche e soluzioni relative alla mobilità urbana.
2. Rafforzamento della fiducia tra amministrazione e cittadini attraverso una comunicazione chiara e continua sui dati e sugli sviluppi delle politiche.
3. Dati accurati per una progettazione urbanistica e infrastrutturale più efficace, indirizzando gli interventi nelle aree che necessitano di maggiore attenzione.

Ostacoli principali

1. Complessità nella raccolta e nella gestione dei dati, con possibili difficoltà nel garantire che siano accessibili e comprensibili a tutti.
2. Necessità di personale per raccogliere, analizzare e comunicare i dati in modo efficace.

Suggerimenti

1. Organizzare incontri pubblici, sondaggi online o eventi per raccogliere feedback e stimolare la partecipazione attiva.
2. Utilizzare piattaforme digitali per raggiungere un pubblico ampio e aggiornare regolarmente sui progressi dei monitoraggi e delle politiche.

9.2 Organizzare eventi di condivisione e di disseminazione di buon pratiche

Obiettivo

La mobilità è un tema complesso che richiede competenze trasversali provenienti da diversi settori e l’apporto di esperienze maturate in altri territori. Promuovere momenti di condivisione e disseminazione delle buone pratiche rappresenta un’opportunità per scambiare conoscenze, valorizzare successi e diffondere soluzioni innovative. Questi incontri consentiranno di coinvolgere attivamente enti pubblici, esperti del settore, stakeholder e cittadini, stimolando la collaborazione nella costruzione di un sistema di mobilità più sostenibile.

Attraverso questo approccio, il Comune intende promuovere una cultura condivisa della mobilità, che incoraggi comportamenti responsabili e duraturi, contribuendo a migliorare la qualità della vita e a preservare l’ambiente urbano per le generazioni future.

Schema di implementazione

- **Definizione delle tematiche e delle buone pratiche:** la prima fase consiste nella selezione dei temi da trattare durante gli eventi e nella ricerca di best practices attuate in territori simili.
- **Pianificazione e organizzazione:** gli eventi possono essere organizzati con forme diverse (workshop, seminari, convegni, incontri di cittadinanza attiva, visite guidate a progetti di mobilità sostenibile). È necessario scegliere location accessibili, date e orari che favoriscano la partecipazione del pubblico
- **Comunicazione:** prima degli eventi è essenziale sviluppare una strategia di comunicazione che includa la diffusione di informazioni attraverso i canali tradizionali (volantini, manifesti) e digitali (siti web, social media, newsletter).

**Buone pratiche dal territorio:**
Notte in bici Bressanone



Benefici attesi

1. Maggiore consapevolezza sui benefici della mobilità sostenibile.
2. Creazione di occasioni di incontro e collaborazione tra cittadini e istituzioni.
3. Promozione di idee e pratiche che migliorano la mobilità urbana.

Ostacoli principali

1. Difficoltà organizzative e di budget nell’organizzazione degli eventi.
2. La difficoltà nel convincere i cittadini a partecipare e cambiare le proprie abitudini di mobilità.
3. Scarsa diffusione delle informazioni e mancato coinvolgimento attraverso canali adeguati.

Indicatori sintetici

Orizzonte di implementazione

Costo

Persone coinvolte

●●○

●●○

●●○

Target e destinatari dell’azione



Suggerimenti

1. Durante gli eventi, fornire spazi di confronto e discussione e stimolare il coinvolgimento diretto dei partecipanti, e offrire opportunità di esperienze pratiche.
2. È importante raccogliere e documentare i principali risultati emersi durante gli eventi (ad esempio, storie di successo, proposte innovative, soluzioni pratiche) e condividerli con la comunità attraverso report, video, articoli o pubblicazioni online.

9.3 Creare campagne di sensibilizzazione tematiche/giornate a tema

Obiettivo

L'obiettivo è incoraggiare abitudini di spostamento più responsabili sia tra i residenti che tra i turisti. Campagne di sensibilizzazione fatte in estate mirano a far sì che i turisti decidano di raggiungere la Valle usando mezzi sostenibili. L'inizio della scuola può essere invece il momento per creare una campagna di spostamenti casa-scuola.

Le giornate a tema sono momenti utili per creare un interscambio con chi vive e visita la Valle, in queste occasioni possono essere proposte escursioni a piedi o in bicicletta, percorsi ciclabili guidati e visite a luoghi di interesse accessibili senza auto. Queste iniziative aiutano a sensibilizzare sulla bellezza e fragilità del territorio, incentivando pratiche di mobilità che rispettano la Valle e migliorano la qualità della vita.

Schema di implementazione

- **Pianificazione e obiettivi:** definire gli obiettivi specifici (es. ridurre l'uso delle auto, promuovere mezzi sostenibili) e identificare il pubblico target (residenti/turisti).
- **Calendarizzazione:** scegliere date strategiche (estate, inizio scuola, settimana della mobilità sostenibile). Coordinare gli eventi con festività o periodi di maggiore afflusso turistico.
- **Attività pratiche:** organizzare eventi come escursioni, ciclo-passeggiate, tour a piedi e pensare ad eventuali incentivi.
- **Comunicazione:** creare materiale informativo (manifesti, volantini, social). Promuovere le campagne tramite canali locali.
- **Sostenibilità:** creare iniziative a lungo termine per mantenere interesse e engagement, promuovere la continuità delle pratiche.



Buone pratiche dal territorio:
“Sostieni un bel movimento” Reggio Emilia



Benefici attesi

1. Aumenta la consapevolezza sulla fragilità del territorio della Valle e l'importanza di pratiche rispettose dell'area.
2. Le attività promosse favoriscono la scoperta di luoghi di interesse naturale e culturale, migliorando l'immagine del comune.
3. Eventi e campagne creano occasioni di incontro e collaborazione tra residenti e visitatori, rafforzando il senso di comunità.

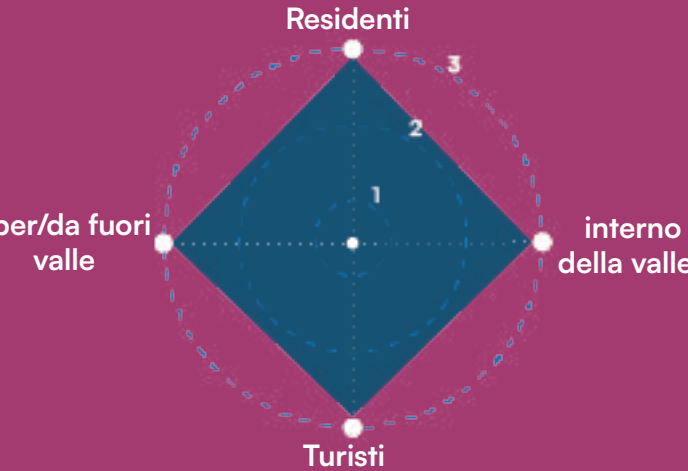
Ostacoli principali

1. L'organizzazione di eventi, campagne pubblicitarie e il miglioramento delle infrastrutture possono comportare spese significative per il comune.
2. La mancanza di partecipazione attiva da parte dei residenti o dei turisti può ridurre l'impatto delle iniziative.

Indicatori sintetici

- Orizzonte di implementazione ●○○
- Costo ●●○
- Persone coinvolte ●●●

Target e destinatari dell'azione



Suggerimenti

1. Coinvolgere associazioni locali, scuole, enti e operatori turistici, aziende di trasporti e altre istituzioni per dividere gli sforzi organizzativi e creare eventi più complessi.
2. Organizzare attività divertenti, coinvolgenti e accessibili per attrarre un pubblico più ampio.

Conclusioni

Arrivati alla fine della redazione di un Piano la tentazione è quella di pensare di aver finito il lavoro. Appoggiarsi allo schienale della sedia, tirare un sospiro di sollievo e pensare che il più è fatto.

Ma un Piano di Mobilità è l’inizio di un percorso, e non la fine. Il territorio della Val di Ledro ha appena concluso solo il primo passo per modificare la mobilità dei propri residenti e dei turisti, e il cammino è ancora molto lungo. Cosa resta da fare? Tutto.

Infatti, per quanto ben scritto, un Piano resta un documento. Solo traducendolo in azioni concrete si potranno ottenere modifiche reali e positive della qualità della vita di tutti coloro che frequentano il territorio. L’implementazione delle azioni dipenderà dalla volontà di tutti gli attori del territorio di proseguire il cammino, e di compiere tutti i (molti) passi necessari per trasformare, pezzo per pezzo e progetto dopo progetto, il modo in cui le persone si spostano.

L’ambizione è che questo Piano, per quanto solo un primo passo, sia almeno un passo nella direzione giusta. L’impostazione data al lavoro fin dall’inizio ha indirizzato gli sforzi nel cercare di comprendere quali siano effettivamente i problemi della mobilità in Val di Ledro, quali le preoccupazione dei suoi residenti e dei turisti e quali le ambizioni delle istituzioni che, in vario modo, lo governano. Lo sforzo per modificare la mobilità in Val di Ledro discende, in ultima analisi, dalla consapevolezza che la situazione attuale è molto fragile, e che la eccessiva centralità dell’automobile privata determina un abbassamento della qualità della vita dei residenti e un peggioramento dell’esperienza turistica che costituisce il pilastro fondamentale dell’economia dell’intero territorio. Rendere la mobilità in Val di Ledro più sostenibile, pertanto, non è una necessità ‘secondaria’ o un orpello decorativo, ma un bisogno sostanziale del territorio per mantenersi competitivo, vibrante e attrattivo a tutti i livelli.

La fase di conoscenza iniziale, a prima vista pedante e poco utile, è la fase in cui si pongono le basi per le proposte di soluzioni, ed è sicuramente la fase più importante del piano. Troppo spesso, infatti, si propongono soluzioni “valide per tutti” che prescindono dalle specifiche condizioni del contesto e dalle specifiche problematiche di ciascun territorio. Le soluzioni che sono state proposte nel Piano e che sono descritte nel presente documento sono invece strettamente legate alla lettura del territorio e alla risoluzione delle sue specifiche problematiche.

È importante sottolineare, infine, come la singola azione, la singola opera o il singolo servizio non potranno da soli modificare la mobilità nel territorio se non in minima parte, e che sarà necessaria invece una pluralità di azioni e un coordinamento di sforzi da parte di tutti gli attori, istituzionali e non, che hanno a cuore il futuro della Val di Ledro.





DECISIO

trentino
marketing
SOCIETÀ PER IL TURISMO



DECISIO