



Asiago



Lusiana Conco



Enego



Foza



Gallio



Roana



Rotzo



Unione Montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Allegato 1

Prima Fase di Partecipazione

Report Interviste agli Stakeholders

Aprile 2023

IL GRUPPO DI LAVORO DEL PUMS

Unione Montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni

| | |
|-----------------------------|---|
| Ing. Mirko Carollo | Responsabile del procedimento PUMS dell'Altopiano dei Sette Comuni |
| Dott.ssa Chiara Francavilla | Segreteria e comunicazioni |
| Geom. Chiara Magnaguagno | Supporto Tecnico |
| Andrea Pinaroli | Vice Comandante Polizia Locale – Comune di Asiago |
| Arch. Gianni Dall'Osto | Responsabile Ufficio Tecnico – Comune di Asiago |
| Ing. Marco Meggiorin | Responsabile Ufficio Tecnico – Comune di Enego |
| Bruno Oro | Sindaco – Comune di Foza |
| Massimo Ferraresi | Polizia Locale – Comune di Gallio |
| Dott. Villanova Ronny | Ass. lavori pubblici e politiche territorio – Comune di Lusiana Conco |
| Geom. Valente Gabriele | Responsabile Ufficio Tecnico – Comune di Roana |
| Lorena Frigo | Responsabile Patrimonio Vigilanza – Comune di Roana |
| Arch. Caterina Zancanaro | Vicesindaco – Comune di Rotzo |

Consulenti

TPS Pro:

Nicola MURINO Project Manager

Andrea COLOVINI

Ilaria COTTU

Leonardo DI PUMPO

Francesco FILIPPUCCI

Debora GORETTI

Guido Francesco MARINO

Marika MOSCATELLI

Lucio RUBINI

Paola SALADINO

Irene BUGAMELLI

Camilla ALESSI

Alessia NERI

Giacomo NONINO

Gildo TOMASSETTI

Gruppo di lavoro VAS
Consulenti Airis srl



TPS Pro srl Società di Ingegneria
Bologna – Perugia | www.tpspro.it

Indice

| | |
|--|-----------|
| Introduzione | 4 |
| 1 Approccio metodologico | 5 |
| 1.1 Fase 1 - La mappatura degli attori | 5 |
| 1.2 Fase 2 - La costruzione dell'intervista | 5 |
| 1.3 Fase 3 - Coinvolgimento e primo contatto | 6 |
| 1.4 Fase 4 - Incontri in loco e realizzazione delle interviste | 6 |
| 1.5 Fase 5 - Elaborazione dei contenuti e output | 8 |
| 2 Esplorazione dei temi | 10 |
| 2.1 Osservazioni..... | 10 |
| 3 Analisi SWOT | 17 |
| 3.1 Temi generali..... | 17 |
| 3.2 Temi della Mobilità..... | 18 |

Introduzione

Nell'ambito del **processo di partecipazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** dell'Unione Montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni, dal 30 maggio al 1 giugno 2022, ad Asiago, presso la sede dell'Unione Montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni si è tenuta la **prima fase di ascolto del territorio**.

Sono stati intervistati stakeholders privilegiati del territorio, afferenti alle categorie economiche, politiche, sociali e associative attive sull'Altopiano: oltre 20 operatori provenienti dal settore sportivo, ricettivo, del turismo, associazioni di categoria, pro loco, scuole, protezione civile, sanità.

L'attività di ascolto **implementa e arricchisce il quadro conoscitivo**, facendo emergere temi e punti di attenzione legati alla mobilità o ad attività con forti ricadute sul tema.

Obiettivo di questa prima fase è **identificare le aspettative** favorendo una modalità d'ingaggio a "cerchi concentrici", andando man mano ad allargare il gruppo dei soggetti coinvolti, per costituire una rete territoriale il più possibile ampia e diffusa.

L'output prodotto è una **swot partecipata**, che identifica punti di forza, debolezza, opportunità e minacce legate al sistema della mobilità dell'Altopiano.

Il presente documento, **Allegato 1 del Documento di Piano**, traccia ed esplicita **l'iter del primo step del percorso di partecipazione** del redigendo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Unione Montana Spettabile Reggenza dei Sette Comuni.

1 Approccio metodologico

L'approccio metodologico utilizzato è articolato nelle seguenti fasi:

1.1 Fase 1 - La mappatura degli attori

La prima attività ha riguardato la costruzione di un indirizzario di base contenente i contatti dei principali portatori di interesse: testimoni privilegiati in quanto attori sociali ed economici del territorio.

La mappatura è uno strumento aperto e in progress, che viene di volta in volta aggiornato a seguito dei suggerimenti degli attori locali intervistati, diventando base di contatti fondamentale per tutte le fasi della partecipazione.

La mappatura nella fase iniziale non è infatti esaustiva, ma rappresenta la lista dei primi contatti a cui rivolgersi per informare sull'andamento del Piano, raccogliere informazioni sulle tematiche del PUMS e coinvolgere nelle attività di partecipazione e co-progettazione.

1.2 Fase 2 - La costruzione dell'intervista

Il lavoro si è poi concentrato nella definizione di una traccia di intervista da sottoporre ai soggetti da incontrare. Il dialogo con i testimoni privilegiati si è sviluppato come un confronto libero e informale, con lo scopo di raccogliere informazioni mirate rispetto ad alcune domande chiave.

In questo caso specifico:

- Chi sei e di cosa si occupa la tua attività/associazione?
- Chi sono gli utenti/clienti/associati della tua organizzazione/attività?
- Punti di forza e punti di debolezza della mobilità sull'Altopiano: cosa non funziona e cosa funziona?
- Quali sono le necessità e i problemi specifici della tua attività rispetto ai temi della mobilità?

Nel corso dell'intervista, l'interlocuzione ha poi provato a sollecitare l'opinione degli intervistati attorno ad alcuni temi specifici:

- Accesso ai servizi turistici integrati con il TPL
- Accessi sull'Altopiano con il TPL
- Idee e suggerimenti per mantenere l'accesso ai servizi e limitare lo spopolamento
- Raccolta di progetti e iniziative inerenti ai temi della mobilità

1.3 Fase 3 - Coinvolgimento e primo contatto

Al termine della mappatura, il gruppo di lavoro ha contattato singolarmente i soggetti per informarli dell'attività di partecipazione, per introdurre il lavoro del PUMS e per invitare all'incontro e calendarizzare gli appuntamenti.

Inoltre, tramite uscite sulla stampa locale, è stata informata la cittadinanza sull'avvio dell'attività di ascolto e della possibilità di contattare il gruppo di lavoro per essere inclusi in questa fase, con l'obiettivo di ampliare la platea di contatti con nuovi soggetti non raggiunti tramite la mappatura iniziale.

1.4 Fase 4 - Incontri in loco e realizzazione delle interviste

Le interviste sono state realizzate dal gruppo di lavoro nel corso di tre giornate consecutive. Sono stati coinvolti tramite interviste e incontri i soggetti portatori di interesse con una conoscenza approfondita sui temi trattati e un punto di vista privilegiato sul territorio. Non rappresentano la totalità dei soggetti mappati, ma un campione significativo dei principali soggetti disponibili a interloquire in una prima fase iniziale, in relazione ai temi dei PUMS.

L'obiettivo è stato quello di identificare le aspettative e cogliere le percezioni per definire al meglio le piste di lavoro e le tematiche chiave per il Piano. Parallelamente, l'intervista è diventata pretesto e strumento per raccontare agli attori locali il percorso di redazione del PUMS, sensibilizzandoli alle tematiche della mobilità sostenibile e rafforzando la narrazione basata sul protagonismo dei portatori di interesse rispetto alla costruzione condivisa e partecipata della mobilità del futuro.



Figura 1 Incontri in loco e realizzazione delle interviste

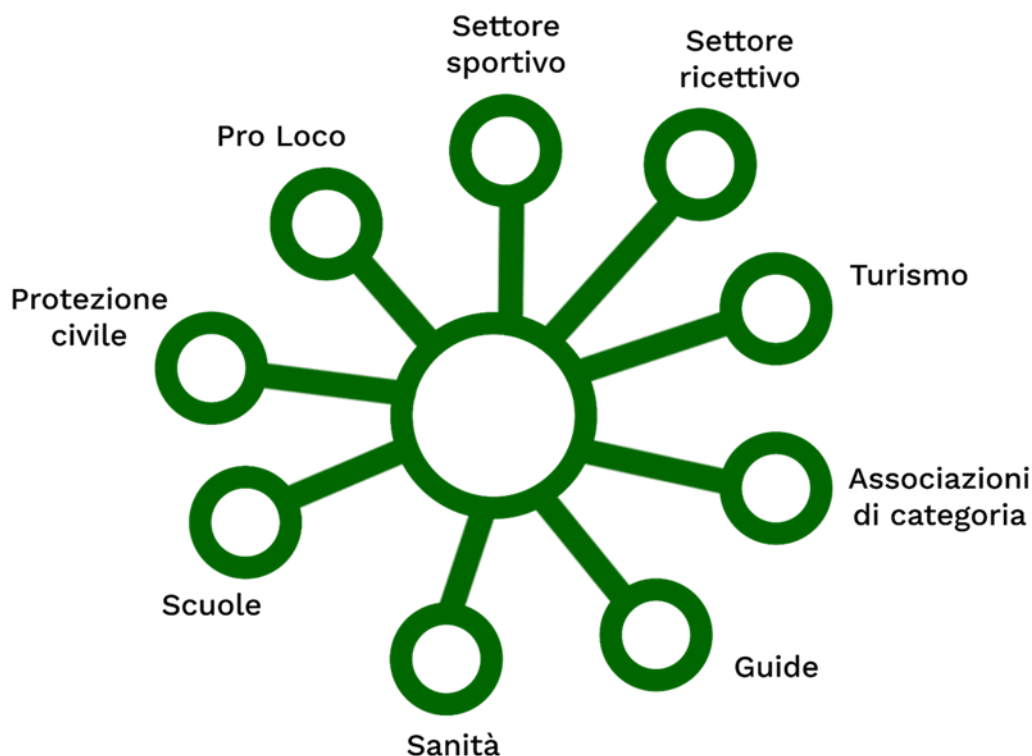


Figura 2 La rete sociale civile ed economica per la mappatura degli Stakeholders

| Ambito | Referenti |
|---------------------------|---|
| Settore sportivo | Leonardo Franco - triathlon 7c |
| | Chiara Rigoni - Hockey Asiago |
| | Roberto Costa Ebech - ASD trial altopiano 7 comuni |
| Settore ricettivo | Stefano Fracaro - La Capr'Allegra Gallio, operatore e rappresentante categoria |
| | Centro Fondo Campolongo |
| | Direttore Golf club |
| Turismo | Franco Paganin - Tour Operator Happy Siben SRL |
| | Carla Furlan - Fondazione ITS Academy Turismo Veneto |
| Associazioni di categoria | David Sterchele - Ascom Asiago |
| | Erika Rodeghiero - Coldiretti |
| | Cesare Rebeschini - Confartigianato |
| Guide | CAI Asiago altopiano 7 comuni |
| | Massimiliano Gnesotto - AIGAE (Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche) |
| | Anna Sella - Guide Altopiano |
| Sanità | Dottor Di Caprio ULSS |
| | Dottor Tricarico ULSS |

| Ambito | Referenti |
|-------------------|---|
| Scuole | Barolo Alessio - insegnante e consigliere comune di Asiago |
| | Lucio Spagnolo - insegnante e sindaco |
| Pro Loco | Consorzio Pro Loco Altopiano 7 Comuni |
| Protezione civile | Jacopo Salvetti - protezione civile, Aeroporto Asiago "Romeo Sartori" |
| | Protezione Civile Roana |

1.5 Fase 5 - Elaborazione dei contenuti e output

La rielaborazione dei contenuti delle interviste ha prodotto una aggregazione per temi ricorrenti emersi da questi incontri. Da questi temi, l'analisi è giunta alla definizione di una "SWOT partecipata", per comprendere punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce del territorio, per esplorare le tematiche chiave in termine di attrattività del territorio, vivibilità, qualità della vita, accessibilità ai servizi.



Figura 3 La condivisione degli esiti delle indagini e dell'avvio della partecipazione con le Amministrazioni e i referenti



Figura 4 - Fase 4: Incontri in loco e realizzazione delle interviste

2 Esplorazione dei temi

In sede di incontro della Fase 4 sono stati esplorati temi relativi a:

- “Sistema” territoriale non ancora integrato
- Bilanciamento tra le fruizioni
- Accessibilità delle auto vs preservare la montagna dal traffico
- Governance turistica e la mobilità dei visitatori
- Itinerari per il trekking e per la bicicletta
- Il sistema di malghe, patrimonio da valorizzare
- Mobilità delle merci
- Mobilità scolastica
- Nuovo assetto per i servizi sanitari
- Pendolarismo dei residenti verso la pianura
- Mobilità per il tempo libero
- Accessibilità pedonale dei paesi
- Sport e l’Hockey

2.1 Osservazioni

Valutazioni generali

- In termini generali, gli argomenti discussi sul futuro della mobilità dell’Altopiano sembrano interessare maggiormente lo **sviluppo turistico del territorio**, piuttosto che la **qualità degli spostamenti di residenti e imprese**.
- Emerge la consapevolezza di vivere un periodo felice per quanto riguarda l’afflusso di visitatori e turisti, grazie alla riscoperta delle **destinazioni turistiche di prossimità** in questi due anni pandemici. Sono cambiate le regole: la **stagione estiva** si è **allungata**. I numeri sono promettenti, ma vanno accompagnati con scelte chiare e coraggiose, anche sulla **mobilità**.
- Tra i diversi temi, emerge generalmente la necessità (tanto per gli operatori, che per gli Enti), di **guardare ad altri territori**, capire ad oggi i **servizi più innovativi in tema di mobilità turistica, e comprenderne la trasferibilità sull’ambito dell’Altopiano**.

“Sistema” territoriale non ancora integrato

- In generale, emerge come il campanilismo e la competizione tra i diversi Comuni ha portato una sovrapposizione disordinata di competenze e servizi che abbassano generalmente la qualità offerta, tanto ai residenti che ai visitatori.
- C'è una generale scarsa capacità e sensibilità a **ragionare come un unico territorio**, tanto tra gli operatori e nei gestori dei servizi, quanto negli enti istituzionali.
- Una visione comune ad oggi non c'è, e nemmeno un soggetto che faccia da vera e propria cabina di regia tra pubblico e privato per alcuni temi fondamentali, come ad esempio la promozione turistica.

Bilanciamento tra le fruizioni

- Esiste una forte **pressione dei visitatori giornalieri nei week-end**. In alcuni periodi (una ventina di giorni all'anno); questo manda in crisi la **capacità di tenuta del territorio**, sotto diversi punti di vista: il traffico sulle strade principali e sulle strade in quota, le aree di parcheggio, il sovraffollamento degli itinerari a piedi.
- Questo ad oggi è un fenomeno respingente. Rischia di far percepire questo territorio come una destinazione “per le masse” e quindi di scarsa qualità, in particolare per i visitatori che invece scelgono l'Altopiano per più giorni. Allo stesso tempo, molti servizi (commerciali in particolare) vivono grazie a questi flussi giornalieri. Serve quindi ragionare per bilanciare l'utilizzo del territorio, senza penalizzare quote a favore di altre.

Accessibilità delle auto vs preservare la montagna dal traffico

- Togliere traffico e auto nelle aree di montagna più delicate sembra essere un obiettivo condiviso. Una delle possibili strategie suggerite riguarda un approccio per “hot-spot”: individuare 4 o 5 aree di attrazione e di interesse turistico, e aggregare attorno a queste un sistema di accessibilità governato, con questa logica:
 - **attrezzare** - dove fisicamente possibile e in base alla disponibilità di spazio - dei **punti di attestamento a mezza quota**, con strade di accesso facilmente percorribili dalle auto (asfaltate), molto più di quanto è adesso.
 - creare **aree di parcheggio attrezzate** e progettare dei **servizi shuttle di trasporto pubblico** (a navetta o circolari) per le quote superiori.
- In quest'ottica, va sfruttata la candidatura del sistema malghivo dell'Altopiano alla lista UNESCO MAB – Man and the Biosphere), una iniziativa intergovernativa del settore scienze dell'UNESCO.

Governance turistica e la mobilità dei visitatori

- Per quanto riguarda il sistema di governance turistica, la recente istituzione della OGD Organizzazione di Gestione della Destinazione turistica “Montagna Veneta”, riconosciuta dalla normativa regionale, può essere il soggetto in grado di promuovere una visione territoriale anche sui temi della mobilità per le aree all’interno dell’Altopiano.
- Tra le diverse missioni di questo ente, potrà essere ripresa la proposta di una “carta servizi integrata” al cui interno far rientrare una nuova offerta di servizi di mobilità. Tra queste, un trasporto pubblico turistico tra un comune e l’altro, e tra i comuni e le aree in quota, il rafforzamento del servizio di ski-bus, oggi già attivo ma che potrà essere ampliato. In tutti questi casi, il servizio va studiato in relazione alle necessità dell’utenza turistica, con un forte coinvolgimento degli operatori del ricettivo.

Itinerari per il trekking e per la bicicletta

- C’è una sovrabbondanza di percorsi per il trekking e per la bicicletta. Allo stesso tempo, questi percorsi non sono pensati per essere delle esperienze di intrattenimento integrate con servizi e punti di interesse progettati attorno e lungo i percorsi.
- Per percorsi ciclabili in particolare, manca la profilazione degli utenti rispetto all’offerta, e alle diverse esigenze e capacità di chi utilizza la bicicletta. In questo senso, varrebbe la pena impegnarsi per aumentare l’offerta di itinerari brevi, facili e per tutti. Un obiettivo dovrebbe essere puntare su alcuni di questi (4 o 5) e costruirci attorno una narrazione comunicativa forte che li rendano riconoscibili e attrattivi.
- Quello che ad oggi manca è un contenitore unico che faccia da “hub” comunicativo e da collettore delle diverse iniziative di livello comunale.
- Per l’offerta invernale, varrebbe la pena aumentare i percorsi di trekking sulla neve, con la possibilità di pernottare in quota presso le Malghe, cosa ad oggi non ancora possibile nella maggior parte dei casi.

Il sistema di malghe, patrimonio da valorizzare

- L’Altopiano possiede il più vasto comprensorio di malghe d’Europa: un patrimonio non solo produttivo, ma anche storico, ambientale e turistico tutto tipico del territorio.
- Sono per lo più di proprietà comunale, concesse in cessione per uso temporaneo.
- Nonostante rappresentino una delle specificità e dei punti di forza del territorio, ad oggi il sistema malghivo risente della limitata fruibilità, di un’offerta esclusivamente stagionale e di un approccio produttivo da svecchiare.

- L'opportunità è rappresentata da una politica di differenziazione dell'offerta delle malghe, integrando al pascolo e alla produzione attività ricettive e di promozione territoriale, al fine di un riposizionamento competitivo sul mercato; azioni previste parallelamente alla destagionalizzazione dell'offerta, rendendo le malghe attrattive tutto l'anno, a partire dall'inverno.
- A tali scopi la Coldiretti propone già numerose iniziative di formazione rivolte ai giovani, con l'intenzione condivisa di favorire il ricambio generazionale e combattere le tendenze allo spopolamento.
- La strategia del PUMS può lavorare su:
 - **Regolare** l'accesso delle auto alle malghe, promuovendo un sistema di trasporto pubblico per raggiungere le strutture e/o i percorsi che le raggiungono
 - **Promuovere** percorsi di mobilità lenta per l'accesso alle malghe
 - **Potenziare e integrare** il sistema di wayfinding e storytelling dedicato all'offerta del comprensorio malghivo

Mobilità delle merci

- Per quanto riguarda i traffici commerciali, la congestione sulle vie di accesso principali all'Altopiano ha delle ricadute negative sulla mobilità delle merci, anche dentro la settimana lavorativa (ritardo nei tempi di arrivo e spostamento da e verso la pianura - soprattutto l'accesso per la Strada del Costo).
- Allo stesso tempo, la nuova accessibilità alla rete autostradale con l'apertura dalla SPV - Superstrada Pedemontana Veneta è una opportunità che va colta, rafforzando dove possibile l'infrastruttura viabilistica di accesso a questa nuova strada.
- Per quanto riguarda il traffico interno all'Altopiano, alcuni studi in passato avevano ipotizzato delle soluzioni di distribuzione organizzata delle merci con mezzi elettrici. Questa pista progettuale può essere ripresa e rivalutata alla luce delle nuove esigenze delle attività produttive, degli esercizi commerciali destinatari delle merci, e degli stessi operatori del trasporto.

Mobilità scolastica

- Lo spopolamento, con il conseguente invecchiamento della popolazione, mette in pericolo la sopravvivenza delle scuole del territorio. Si assiste, in particolare nei comuni periferici dell'Altopiano, alla chiusura degli istituti scolastici e all'accorpamento in pluriclassi delle scuole primarie e secondarie di primo grado.

- Attualmente, il servizio di scuolabus viene gestito in parte dai comuni, che coprono solo alcune zone del territorio, e in parte da ditte private; è quindi necessario prevedere strategie di potenziamento del servizio di trasporto scolastico, ottimizzare i percorsi casa-scuola e migliorare i tempi di trasferimento.
- L'Istituto Superiore di secondo grado di Asiago presenta un'offerta diversificata di indirizzi di studio, raccoglie studenti provenienti da tutto il territorio dell'Altopiano e richiama un 20% di ragazzi anche da fuori (da area della pedemontana e da alcuni Comuni del nord vicentino). Il trasporto scolastico risulta inadeguato: il numero dei mezzi a disposizione è insufficiente e lo stesso autobus in una mattina compie più giri casa-scuola, penalizzando gli studenti provenienti dalle aree periferiche del territorio che si vedono costretti a orari svantaggiosi e lunghe attese ad Asiago prima dell'inizio delle lezioni. Anche in questo caso risulta necessario prevedere strategie di potenziamento del servizio di trasporto scolastico, ottimizzare i percorsi casa-scuola e migliorare i tempi di trasferimento.
- L'Istituto Superiore organizza numerosi spostamenti sul territorio in orario scolastico, legati a tutte le attività didattiche sul campo, per questo esprime l'esigenza di intercettare un servizio di trasporto dedicato a supporto.

Nuovo assetto per i servizi sanitari

- In ambito sanitario è prevista la riorganizzazione dei modelli di assistenza, in linea con la strategia delle nuove linee PNRR, che prevede il **potenziamento dei servizi di prossimità a domicilio** e degli ambulatori periferici dei Medici di medicina generale, accompagnati dalla diffusione e dal potenziamento dei sistemi di medicina digitale.
- La logica è quella di **creare un network socio-sanitario**, garantendo una stretta connessione tra Ospedale, ambulatori dei medici di medicina generale e assistenza a domicilio, **in favore degli abitanti delle aree più isolate e dei soggetti più fragili**.
- La mobilità dovrà essere pensata a supporto di questo nuovo assetto territoriale, prevedendo un **servizio di trasporto pubblico** affidabile verso gli ambulatori e le farmacie e garantendo l'eventualità di un **servizio di trasporto a chiamata**.

Pendolarismo dei residenti verso la pianura

- Una parte consistente degli abitanti dell'Altopiano, in particolare dai comuni più periferici, si sposta ogni mattina verso la pianura bassanese e vicentina per ragioni lavorative e professionali, utilizzando l'automobile.

- Un nuovo assetto della mobilità può:
 - **Migliorare l'offerta del TPL**, che ad oggi è pensato nei suoi orari prevalentemente per il servizio scolastico, non riuscendo a garantire alcun tipo di offerta adeguata alle esigenze dei pendolari.
 - **Potenziare i collegamenti ciclabili** tra comuni e implementare i servizi per le biciclette (ciclostazioni, colonnine ricarica e-bike, colonnine attrezzi)
 - **Favorire** dove possibile lo **scambio intermodale** tra il trasporto pubblico e le ferrovie

Mobilità per il tempo libero

- Rispetto alla fascia più giovane della popolazione residente, che non ha la possibilità di compiere spostamenti tra comuni con mezzi propri e in autonomia, la possibilità di usufruire di servizi di trasporto pubblico per lo sport e il tempo libero diventa un punto fondamentale per migliorare la qualità della vita sul territorio.
- Per questo può rivelarsi strategico un lavoro di mappatura dei servizi e delle attività sportive e ricreative a target giovanile, al fine del potenziamento delle linee di tpl o dell'istituzione di una navetta di transfer dedicato ai giovani.

Accessibilità pedonale dei paesi

- L'opportunità riguarda l'**ampliamento di ulteriori aree pedonali**, in particolare ad Asiago, che possa estendere la passeggiata per il centro. A questo però si deve affiancare l'**aumento di parcheggi di attestamento esterni**, che ad oggi manca in molti di questi paesi.

Sport e l'Hockey

- La pratica sportiva è un elemento radicato tra i residenti dell'Altopiano. Tra le diverse realtà, la società sportiva di Hockey di Asiago è diventata un'eccellenza a livello nazionale e anche internazionale, con alcuni tratti rilevanti che hanno a che fare anche con lo sviluppo e la promozione di questo territorio:
 - la squadra ha un forte valore identitario per l'Altopiano, capace di superare il campanilismo tra i diversi paesi, in particolare per le giovani generazioni.
 - è un forte elemento di visibilità; molti tifosi e appassionati (circa il 30%) arrivano dalla pianura per vedere la partita.

- Per quanto riguarda la mobilità, ci sono alcuni elementi di opportunità da cogliere:
 - organizzare un servizio di trasporto per andare a prendere i ragazzini a casa per portarli agli allenamenti, senza gravare sulle famiglie.
 - Realizzare un servizio transfer diretto dedicato ai tifosi della pianura.

3 Analisi SWOT

3.1 Temi generali



| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|--|---|---|---|
| grande offerta turistica, diversificata | la stagionalità del turismo (periodo invernale; luglio, agosto) determina un aumento della domanda di trasporto pubblico circoscritta a brevi periodi dell'anno | presidio culturale della rete delle Pro-Loco diffuso in tutto il territorio, con azioni di promozione svolte in maniera corale e unitaria | La progettazione, installazione e manutenzione del sistema di wayfinding (con particolare riferimento agli itinerari di montagna) è scarsa, datata e ancora risente della tempesta Vaia avvenuta nel 2018 |
| alto valore ambientale, reale e percepito | | Forte sensibilità diffusa rispetto alle tematiche di ambiente ed ecologia | Spopolamento |
| alto valore storico e culturale, legato alla grande guerra e ai siti archeologici | grandi distanze tra i comuni, in particolare rispetto ai comuni di Enego e Lusiana Conco (barriere di tempo, morfologico-geografiche, di disservizi dei mezzi pubblici) | Pro Loco: intercettazione fondi per sviluppo del progetto delle mappe di mobilità dolce | Chiusura e accorpamento in pluriclassi delle scuole primarie e secondarie di primo grado, in particolare nei comuni periferici dell'altopiano |
| più alto numero di malghe d'Europa, risorsa per la produzione e per il turismo | | Investimento in formazione rivolta ai giovani per favorire ricambio generazionale e differenziazione offerta malghe | Difficoltà nello sviluppare progettualità all'interno delle scuole |
| organizzazione di eventi ad alto richiamo turistico (ad es. Made in Malga) | manca di offerta di servizi minimi nel raggio di 10/15 km per alcuni comuni dell'altopiano | Recupero cultura cimbra | Turismo mordi e fuggi, su modello estrattivo, che restituisce poco valore al territorio |
| l'Istituto Superiore di secondo grado di Asiago presenta un'offerta diversificata di indirizzi capaci di richiamare un 20% di ragazzi da fuori Altopiano (da area della pedemontana e da alcuni Comuni del nord vicentino) | assenza di marketing territoriale efficace per la promozione del territorio dell'Altopiano come rete di comuni (Asiago-centrismo) | Cavalcare inversione di tendenza post-pandemica (Altopiano offre qualità della vita in termini di salute) | La presenza delle seconde case all'interno dei singoli comuni è numericamente superiore rispetto a quella delle prime case |
| | | Sanità: nuovo assetto distretto ospedale su nuove linee PNRR | |

3.2 Temi della Mobilità



| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|---|--|--|---|
| mappatura dei percorsi di mobilità dolce in tutti i comuni, a cura della pro-loco | Difficoltà a raggiungere l'altopiano da nord difficoltà nella gestione dei parcheggi (auto e pullman) in occasione dei grandi eventi e manifestazioni sportive | Risposta favorevole alla possibilità di chiudere al traffico veicolare privato i centri storici e le aree di alta montagna | Cultura dell'automobile fortemente radicata, difficoltà ad immaginare una mobilità alternativa |
| sviluppo e cura sentieristica CAI | congestione sulle vie di entrata e uscita all'altopiano in corrispondenza di weekend, alta stagione, grandi eventi | Buona propensione da parte del turista al non utilizzo dell'automobile (auto parcheggiata e ripresa a fine vacanza) | Forte tendenza all'uso della bicicletta (elettrica e non) è strettamente legata a una fruizione turistica del tempo libero e sportiva, escludendone l'utilizzo per gli spostamenti quotidiani |
| | accesso all'imbocco di sentieri e malghe consentito alle auto | | |
| promozione e sviluppo mobilità ciclabile, in particolare e-bike | TPL pensato prevalentemente per il trasporto scolastico (scuola di secondo grado), rispetto a fasce orarie di copertura e itinerari (da e verso istituti superiori dentro e fuori l'altopiano) | Nuovi percorsi cicloturistici legati alla nascente rete di bike hotel (+ progetto bike hotel didattico) | Usi civici (?) |
| | numero autobus a disposizione per il trasporto scolastico insufficienti, penalizzando gli orari delle corse | | |
| | assenza di trasporti pubblici per sport e tempo libero (inter e infra-comunali) mancanza di servizi adeguati per le biciclette (ciclostazioni, colonnine ricarica e-bike, colonnine attrezzi), o se presenti legati all'offerta delle strutture ricettive | Ciclabile sulla ferrovia da sviluppare e rafforzare | |