

*Superstrada Pedemontana Veneta: la sfida della sostenibilità e*

*le aspettative degli attori del sistema territoriale produttivo vicentino*

Lo studio realizzato dall'Università degli Studi di Milano-Bicocca risponde all'obiettivo di supportare la Confartigianato di Vicenza nell'analisi degli effetti della realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) sul sistema territoriale produttivo vicentino, con attenzione sia alle ricadute positive (in termini di migliore efficienza del sistema di trasporto per le piccole-medie imprese) sia alle possibili criticità (con attenzione alla sostenibilità ambientale e socioeconomica dell'intervento).

Il lavoro si articola in una sezione introduttiva, finalizzata ad analizzare gli studi pregressi e la documentazione prodotta sull'opera infrastrutturale veneta, e in due sezioni di indagine quantitative e qualitative. La prima ha messo in evidenza la presenza di una consistente produzione di studi finalizzati ad indagare gli impatti potenziali dell'intervento sul territorio. Oggetto di una lunga attesa temporale, la SPV viene unanimemente considerata in questi studi un *asset* centrale dell'area pedemontana veneta, con attenzione non solo al sistema dei trasporti ma a quello sociale e produttivo più generale.

La sezione quantitativa dell'indagine ha prestato iniziale attenzione all'analisi della struttura e della dinamica socioeconomica e territoriale dell'area pedemontana. I risultati più importanti riguardano la presenza di una forte frammentazione territoriale degli insediamenti residenziali, produttivi e commerciali, tipici delle aree metropolitane e urbane vaste connotate da una forte peri-urbanizzazione, nonostante la presenza di zone caratterizzate da maggiore concentrazione in prossimità dei principali distretti industriali. Successivamente l'analisi quantitativa ha prestato attenzione allo studio dei flussi di mobilità quotidiana sugli assi urbani, extra-urbani e autostradali, con particolare riferimento alla struttura del parco veicolare e del trasporto merci leggero e pesante. I risultati prioritari di questa sezione analitica hanno riguardato il dato sull'incremento dei flussi di spostamento, nonostante la crisi pandemica, e sulla presenza di consistenti parchi veicolari leggeri e pesanti di bassa classe ambientale e molto inquinanti. Un ulteriore risultato rinvia all'elevata densità del traffico pesante, rispetto a quello leggero, in particolare su distanze medio-basse sulle quali il trasporto ferroviario è meno competitivo.

La sezione qualitativa dello studio è stata realizzata con una audit esplorativa sul campo, attraverso interviste ad un campione rappresentativo di attori del territorio delle province di Vicenza e Treviso comprensivi di amministratori locali, rappresentanti di categoria, giornalisti, scrittori e dirigenti pubblici e privati del settore mobilità e trasporti (mobility manager e responsabili di settore). Finalizzate a conoscere le opinioni degli intervistati sulla Superstrada Pedemontana Veneta e sulle sue ricadute territoriali ed economiche, i risultati delle interviste possono essere sintetizzati in cinque punti:

- 1) In primo luogo, sono unanimi i giudizi delle persone intervistate sull'importanza dell'infrastruttura viaria per il futuro dell'area, sia con attenzione alla riduzione del traffico veicolare sulla rete stradale ordinaria (statale, provinciale e locale) sia in termini di sviluppo produttivo e commerciale del territorio. L'elevata frammentarietà del territorio, testimoniata dall'alta concentrazione dei comuni nella categoria dei comuni di cintura e dalla capillarità e dispersione del sistema produttivo locale, continua a dare centralità al trasporto extra-urbano su strada e alle sue infrastrutture di supporto.
- 2) La crescente attenzione dei rispondenti nei confronti delle possibili ricadute negative dell'infrastruttura viaria in termini di incremento della congestione veicolare e di immissione di inquinanti muove in direzione della richiesta di promuovere interventi di efficientamento ambientale dei veicoli ordinari e merci, sia in termini di rinnovo dei parchi veicolari che di dotazione di impianti di ricarica delle fonti energetiche alternative a quelle tradizionali. Si muovono in direzione della prevenzione delle conseguenze insostenibili del traffico veicolare, soprattutto pesante, anche gli interventi di innovazione tecnologica e digitale e di sviluppo delle forme di ottimizzazione di viaggi e carichi.

- 3) È unanime il giudizio sullo scarso e inefficiente utilizzo della Superstrada Pedemontana Veneta che suggerisce di promuovere interventi finalizzati ad incrementare i flussi veicolari quotidiani sistemati e a-sistematici e quelli turistici, anche attraverso programmi di fidelizzazione e di differenziazione dei prezzi di utilizzo a seconda della categoria veicolare o delle fasce orarie e giornaliere. L'inefficiente utilizzo della superstrada è anche spiegato dal mancato completamento di alcune opere accessorie (bretelle e opere di mitigazione) la realizzazione delle quali è considerata condizione fondamentale al fine di ottenere un maggiore flusso veicolare in particolare leggero (al momento sottodimensionato rispetto a quello pesante).
- 4) Il tema dell'intermodalità è approcciato da un consistente numero di intervistati con attenzione alla necessità di meglio integrare la rete stradale con quella ferroviaria e della mobilità attiva, in particolare per il trasporto passeggeri. Viene in tal senso dato valore ad uno dei principi delle scienze del trasporto secondo il quale i sistemi di mobilità funzionano al meglio quando i settori che li compongono sono integrati tra loro. In tal senso l'uso della superstrada per raggiungere velocemente una sede di lavoro o un luogo di vacanza può integrarsi con la scelta di usare poi un mezzo di trasporto lento per muoversi tra le destinazioni di prossimità. Ovviamente a condizione che le reti siano unite da nodi opportunamente localizzati e costruiti per consentire lo scambio modale.
- 5) Un ultimo argomento che ha richiamato l'attenzione degli interlocutori riguarda la necessità di migliorare la governance del territorio con più adeguati strumenti di pianificazione e sviluppo delle aree urbane vaste in cui si distribuiscono gli insediamenti residenziali e produttivi. In particolare viene richiesto di privilegiare le scelte pianificatorie che massimizzano l'accessibilità dei poli produttivi locali ai mercati di consumo piuttosto che la realizzazione di reti di semplice attraversamento che lasciano poco valore aggiunto al territorio. L'Area Urbana di Schio-Bassano del Grappa viene portata ad esempio di adeguata modalità di organizzazione e gestione integrata delle politiche di sviluppo del territorio, così come di efficace coordinamento della mobilità in ingresso e in uscita dalle zone industriali e produttive. Una forma di coordinamento che, per alcuni, potrebbe agire come base per l'uso efficace delle risorse e dei fondi europei FESR per l'attivazione di processi virtuosi di sviluppo territoriale integrato.

In sintesi, i risultati dell'indagine ricordano che le opere infrastrutturali, qualunque esse siano, non sono oggetti capaci di integrarsi in modo autonomo nel tessuto sociale ed economico di un territorio. Servono cabine di regia che identifichino in modo chiaro le priorità di utilizzo delle reti tra i vari segmenti del traffico. Così come servono strumenti di programmazione e di pianificazione dei trasporti integrati idonei a rendere le infrastrutture parti integranti del territorio, delle sue dinamiche e del sistema socioeconomico in cui sono collocate. Le forme di cooperazione tra portatori di interesse locali si muovono in questa direzione, lavorando per facilitare e sviluppare le azioni che meglio possono realizzare il processo di integrazione territoriale.

Milano, 7 novembre 2022

Il Coordinatore del gruppo di ricerca

Prof. Matteo Colleoni

Gruppo di lavoro:

Prof. Mario Boffi, dott. Simone Caiello,

dott. Oscar Luigi Azzimonti, dott.ssa Sarah Taranto, dott.ssa Sharon Romano