

Comunità di Primiero | L'isola felice tra le montagne del Trentino

PREMESSA

Il territorio della Comunità di Primiero è contrassegnato da una posizione geografica relativamente isolata e dalla mancanza di sostanziali forme di traffico di transito. Le potenzialità dell'economia locale storicamente presenti alle quali si aggiunge un turismo con buoni potenziali di sviluppo fanno sì che la microregione della Comunità di Primiero oggi trova una base economica relativamente consolidata che si rispecchia anche nella stratificazione sociodemografica della popolazione residente.

La qualità della vita è alta, la struttura commerciale è capillarmente distribuita e si basa su esercizi piccoli gestiti direttamente dai proprietari a loro volta inseriti nel tessuto economico sociale della zona.

Le aziende artigianali costituiscono circa il decimo delle imprese operanti nella Comunità e il tasso di artigianalità è superiore al valore medio provinciale. Il turismo è un settore trainante dell'economia della Comunità e offre buone potenzialità di sviluppo. Il tasso di turisticità è notevolmente superiore alla media provinciale, la crescita in termini di aumento di arrivi e presenze è stabile e rilevante. Gli impianti sciistici sono all'altezza dei tempi, nuovi investimenti aumenteranno l'attrattiva dell'offerta impiantistica. La presenza del Parco Naturale del Paneveggio è un fattore importante per la definizione del prodotto turistico territoriale.

L'assetto politico istituzionale sostiene la percezione dell'unità territoriale, economica e sociale a livello di Comunità di Valle. Ciò viene ulteriormente rafforzato dall'effetto di connessione dei nuclei di insediamento siti nel fondovalle e configurati per lo più linearmente lungo infrastrutture trasportistiche nonché dall'ammassamento delle superfici maggiormente abitate nel centro del territorio comunitario.

IL CONCETTO DI ISOLA FELICE

Sulla base di questa prima analisi – superficiale e da approfondire in tutti i dettagli – consigliamo di mettere la visione di "isola felice" al centro dei ragionamenti e approcci futuri nei processi di concezione del marketing territoriale. Inoltre si consiglia di esaminare attentamente contenuti e visioni collegate al termine "slow/lento" e ai valori fondamentali che si esprimono nei termini "autenticità" e "regionalità".

I citati valori centrali trovano ampio rispecchio nella situazione di fatto e fortissimi potenziali di sviluppo per la definizione del futuro marketing territoriale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

LINEE GUIDA E PROPOSTE DI SVILUPPO

1. INFRASTRUTTURA STRADALE

L'infrastruttura stradale è all'altezza delle esigenze e non richiede interventi particolari, in parte adeguamenti della rete secondaria relativa alle necessità delle modalità di mobilità attiva sostenibili (piedi, bici) e del trasporto pubblico. Investimenti futuri saranno destinati solo ed esclusivamente ad interventi che integrano le modalità di mobilità sostenibile e che aumentano il livello di sicurezza dell'infrastruttura stradale.

2. RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO NEI CENTRI ABITATI

In tutti i centri abitati la velocità massima del traffico veicolare viene limitata a 30 km/h.



3. INFRASTRUTTURA CICLABILE

(Ciclabile Siror-Imer) La pista ciclabile tra i centri del fondovalle (Siror-Imer) è un'infrastruttura importante, si trova in buone condizioni e lo sviluppo altimetrico la rende fruibile per ogni tipo di bicicletta. Il tracciato scelto valorizza la ciclabile come struttura per il turismo e il tempo libero ma la rende poco idonea per spostamenti quotidiani in quanto non è collegata con allacciamenti brevi alle pluralità dei punti di partenza/arrivo di spostamenti ciclistici di fatto e/o potenziali.

(Interventi nel fondovalle) Risulta necessario studiare una fitta rete di collegamenti (bicycle route grid) a tutti gli attrattori di fatto e/o potenziali e creare un tratto ciclabile protetto sul lato ovest del Torrente Cismon, tra il ponte a nord di Mezzano, Mezzano, Imer e Masi di Imer, formando nella zona definita un anello ciclabile. Stessa strategia vale per l'allacciamento dell'abitato di Tonadico alla rete ciclabile del fondo-valle. Si rendono necessari interventi infrastrutturali e di comunicazione per migliorare i collegamenti ciclabili negli insediamenti stessi. La realizzazione di collegamenti ciclabili non deve ridurre lo spazio attualmente dedicato ai spostamenti pedonali. In caso di necessità lo spazio viene tolto alle modalità non sostenibili, rispettivamente si creano le condizioni strutturali e regolamentari per la condivisione dei spazi tra ciclisti e utenti di automobili.

4. **(Collegamento con gli insediamenti periferici)** Gli sviluppi altimetrici rendono complessi i collegamenti tra la rete ciclabile del fondovalle e gli insediamenti periferici, specie per gli spostamenti quotidiani. I collegamenti ciclabili con San Martino di Castrozza e la Val Canali hanno buoni potenziali di sviluppo come percorsi turistici per ciclisti ambiziosi e per utilizzatori di biciclette a pedalata assistita e possono costituire elementi centrali per il marketing turistico territoriale. Per questo motivo si studierà la costruzione di piste ciclabili con manto asfaltato o sterrato naturale stabilizzato tra Fiera di Primiero e San Martino di Castrozza e Fiera di Primiero e il Centro Visitatori del Parco Naturale "Villa Welsperg".

La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

(Rete percorsi mountainbike) Il territorio della Comunità di Primiero è ideale per una rete di percorsi mountainbike, in parte esistente, in parte da creare. Ciò non richiede interventi infrastrutturali particolari ma la definizione dei percorsi e della rete, la strutturazione in tappe, un sistema di categorizzazione a seconda le specificità di carattere tecnico-agonistico e un sistema di segnaletica appropriato, nonché strumenti di comunicazione efficaci.

(Stalli per biciclette) L'uso della bici viene favorito mediante la messa a disposizione di stalli per biciclette capillarmente distribuiti presso i punti attrattori della mobilità ciclistica. Il tipo di stallo da scegliere è da studiare attentamente in quanto non tutte le soluzioni offerte sul mercato sono accettate – e di seguito utilizzate – da parte dei ciclisti. Specificatamente i tradizionali tipi di rastrelliera si sono rilevati poco idonei ad assolvere la funzione di posteggio sicuro e stabile. Si stanno diffondendo sempre di più diversi tipi di staffe di appoggio, configurabili a seconda della esigenze. Non sono da sottovalutare gli effetti comunicativi legati alla larga diffusione di sistemi di posteggio bici.



(box per biciclette) Per favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani è indicato l'uso di box chiudibili a chiave e assegnati a singoli utilizzatori sulla base di un canone d'affitto periodico. Questi box, eventualmente collegabili alla rete elettrica per permettere il caricamento di biciclette a pedalata assistita vengono posti presso punti di interscambio modale, p.e. stazioni dei treni oppure fermate di linee di trasporto pubblico o punti di aggregazione sociale multifunzionali (vedasi p.to 7) negli insediamenti. Nel caso specifico soluzioni di questo tipo appaiono particolarmente interessanti per gli abitanti degli insediamenti periferici "oltre Gobbera" (Caoria, Cortea, Cicon, Prade, Ronco Chiesa, Ronco Costa per citarne alcuni) per raggiungere Canal San Bovo/Lausen e proseguire in pullman. Stalli e box costituiscono ottimi supporti per l'applicazione di comunicazione specifica che promuove l'uso delle modalità sostenibili e rendono visibile le premure dell'amministrazione per favorire l'utilizzo delle modalità di mobilità sostenibile.



La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

5. SERVIZI LEGATI ALL'USO DELLA BICICLETTA

(Noleggio biciclette) I sistemi di bike sharing autogestiti e funzionanti sulla base di applicazioni di comunicazione elettronica aumentano la visibilità della bici, le danno spazio nel contesto urbanizzato e ne promuovono l'uso. Sono però limitati gli effetti di spostamento delle modalità di trasporto, specialmente nei centri abitati di minori dimensioni. Si propone di creare una rete di noleggi bici, con punti di noleggio distribuiti sull'intero territorio e collegati fra di loro con un sistema di gestione computerizzato delle bici e di prenotazione online. Questa rete dovrebbe permettere il noleggio di biciclette di alto standard qualitativo – di diversi tipi, pedalata assistita inclusa – presso uno dei punti della rete e la resa presso qualsiasi altro partner. Il modello organizzativo potrebbe essere quello della rete SüdtirolRAD che unisce esercizi indipendenti e organizza resa e disponibilità delle bici tra i partner aderenti.



(Leasing di biciclette a pedalata assistita tramite il datore di lavoro) Per favorire l'uso della bici e limitare l'uso dell'automobile i datori di lavoro possono trovare degli accordi con i propri dipendenti, accollandosi una parte delle rate leasing, detraibili fiscalmente. La Comunità di Primiero può contribuire a iniziative del genere, organizzando incontri tra i responsabili delle aziende ed esperti in materia.

(Azione BIKE2WORK) La Comunità di Primiero oppure i singoli Comuni hanno la possibilità di acquistare, noleggiare o disporre via leasing di biciclette a pedalata assistita da mettere a disposizione di singoli cittadini che le usano per recarsi al proprio posto di lavoro sulla base di un accordo e una quota di utilizzo annua. L'ente di riferimento definisce i criteri, pubblica l'offerta e compone una graduatoria. Iniziative di questo genere sono state intraprese dai comuni di Appiano, Varna e Bressanone (BZ) per citarne alcune.

(Primieropremialabici) La Comunità di Primiero assegna un punteggio premio a chi usa la bici per i spostamenti quotidiani. Il punteggio dipende dai chilometri pedalati che vengono registrati da una app specifica (Better Points), già diffusamente utilizzata per attività del genere. I punti risultanti dai chilometri percorsi possono essere spesi negli esercizi aderenti all'iniziativa o cambiati in PRIMERI (vedasi p.to 12).

chi si muove bene si premia

Risuela le scarpe, inforca la bici, prendi il bus, sali in treno, condividi l'auto...
Muoviti bene, guadagna punti e Vinci!

Con una **Bella Mossa** sei felice e premiato.



La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

L'app citata è anche in uso nell'ambito dell'attività promozionale "bella mossa" gestita da SRM – Reti e Mobilità Srl è l'Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna.

(servizio bikeshuttle zona Schenèr) L'accesso al territorio della Comunità del Primiero per ciclisti che arrivano da Feltre/Arsié in bicicletta è poco attraente, difficile e a tratti pericolosa. In collaborazione con gli operatori trasportistici del territorio si istituisce il servizio a pagamento bikeshuttle Schener, reperibile a un numero di cellulare che viene segnalato su un apposito cartello sulla via di accesso. Stessa segnalazione per chi esce dalla Valle Cison in bicicletta. Il bikeshuttle viene considerato anche in tutti i supporti di comunicazione e promozione dell'offerta ciclistica del territorio comunitario.

6. COLLEGAMENTI AUTOBUS

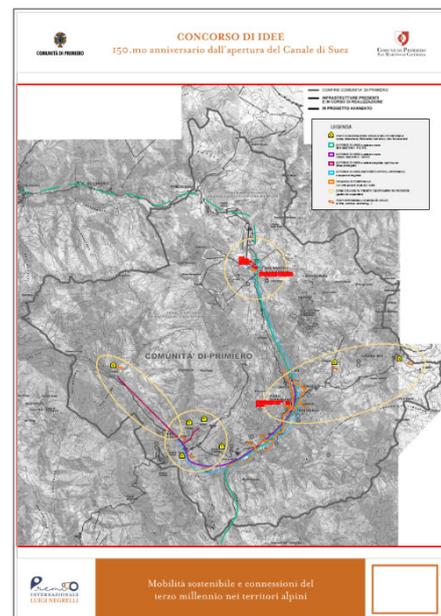
Si intensificano i collegamenti all'interno del territorio comunitario e con destinazioni fuori zona mediante autobus e si introduce un cadenzamento orario e semiorario (nella zona centrale tra i centri dei paesi) secondo lo schema allegato (vedasi allegato). A queste linee quotidiane vanno ovviamente aggiunte linee di rafforzamento per la zona sciistica invernale e per i punti di interesse estivo (p.e. Caoria e lago di Calaita e il camping presso la "villa Welsperg". Siccome la comunità della valle di Primiero è già in possesso di una centrale idroelettrica raccomandiamo la sostituzione dei vecchi autobus a gasolio a una flotta elettrica e confortevole con livello ribassato di entrata

7. SERVIZI DI TRASPORTO COMPLEMENTARI CARSHARING

(cooperativa sociale mobilprimiero) Su invito e con l'assistenza della Comunità di Primiero nell'ambito di un gruppo di lavoro si valuta la costituzione della cooperativa sociale mobilprimiero con lo scopo di offrire agli associati servizi complementari di mobilità sul territorio comunitario. Questo tipo di cooperativa è largamente diffuso in zone periferiche in Germania in forma dei c.d. "Bürger-taxi" o "Bürger-Rufauto".

La cooperativa costituisce il punto di partenza per lo sviluppo di offerte di mobilità alternative e studia i presupposti e le possibilità per introdurre un sistema di Carsharing, da integrare nell'offerta dei punti di aggregazione sociale multifunzionali (vedasi p.to 8.)

(punto di richiesta passaggio in auto) Presso i punti di aggregazione sociale multifunzionali (vedasi punto 8.) si istaurano i "punti di



La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

richiesta di passaggio in auto”. Un apposito sistema di comunicazione da studiare nel dettaglio segnala agli automobilisti transitanti in zona che presso il punto di aggregazione una persona chiede un passaggio. In Svizzera e in Germania si conosce la “Mitfahrbank”, una banchina sulla quale richiedenti di un passaggio aspettano un'occasione di trasporto dopo aver segnalato il loro desiderio.

TUTTI QUESTI PUNTI ELENCATI VANNO CONNESSI CON SOFTWARE INFORMATIVI A DISPOSIZIONE DI TUTTI I FREQUENTATORI DELLA VALLE. Questa software (p.e. in forma di APP o con segnaletica in punti strategici) comunica tutte le disponibilità di mezzi, di parcheggi, delle tariffe di sosta,...)

8. PUNTI DI AGGREGAZIONE SOCIALE MULTIFUNZIONALI NEI PICCOLI INSEDIAMENTI

È l'obiettivo della Comunità di Primiero di garantire un minimo indispensabile di servizi negli insediamenti in periferia sostenendo – ove necessario – con mezzi finanziari, organizzativi o di coordinamento una struttura multifunzionale basata su un esercizio pubblico (bar, osteria) oppure un negozio e concentrando servizi di base (fermata autobus, bancomat, bar, ritrovo anziani, servizi postali, sede delle associazioni, dispensario farmaceutico, eventuale posteggio carsharing, saletta civica, box per bici, stalli per bici, servizi delle biblioteche, ambulatori, punto di richiesta passaggio in auto ecc.).

9. SAN MARTINO – DAVOS DEL TRENTINO

Il centro di San Martino di Castrozza viene chiuso definitivamente per il traffico veicolare. Nella conca sotto l'Hotel Majestic si costruisce un garage sotterraneo collegato con un sistema di accessi/tunnel a diversi punti nel centro di San Martino. Il garage funge anche da primo check-in con servizio di trasporto bagagli per chi arriva in macchina e da centro logistico per la distribuzione di merci per gli esercizi che si trovano nella zona pedonale mediante mezzi a trazione elettrica.

10. LA VETRINA DELL'ARTIGIANATO DEL PRIMIERO

L'artigianato è un punto di forza dell'economia locale e offre posti di lavoro in zona. La presenza di turisti è un ottimo promotore per l'economia locale. Il settore turistico investe notevolmente nelle proprie strutture e costituisce una committenza importante per l'artigianato. I fattori autenticità e regionalità diventano sempre più importanti per il posizionamento del prodotto turistico. Sulla base di queste valutazioni la Comunità di Primiero sostiene e promuove l'idea della “Vetrina dell'artigianato del Primiero”. Si tratta di un'esposizione permanente di prodotti artigianali nonché un forum per mettere insieme offerta e richiesta e una fabbrica di idee per lo sviluppo di prodotti e applicazioni.

Una struttura campione molto riuscita in questo campo è il “Werkraum” a Andelsbuch, nel centro del comprensorio Bregenzerwald (Vorarlberg/Austria). Il Bregenzerwald ha tante caratteristiche comuni con il Primiero.

La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI



11. LA DISPENSA DEL PRIMIERO

Con l'intenzione analoga della "Vetrina dell'Artigianato" si crea uno spazio di esposizione, degustazione e vendita per i prodotti alimentari del comprensorio e un marchio per la produzione regionale. Questo marchio appare sui menu delle strutture turistiche/ /gastronomiche che stabiliscono contratti di fornitura con i produttori aderenti. Data l'importanza e la rilevanza della produzione casearia il caseificio di Primiero potrebbe costituire la struttura base per la "Dispensa del Primiero".

12. CO-WORKING/START-UP-ZONE

La mobilità oggi corre in rete. Per motivare i giovani a tornare nella valle dopo aver concluso periodi di studio e/o esperienze lavorative fuori zona, nonché per attrarre creativi e working nomades la Comunità di Primiero studia la possibilità di offrire spazi attrezzati per Co-Working e Maker Spaces per agevolare lo sviluppo di idee e la costituzione di Start-Ups. Materia prima: Spazio riscaldato/condizionato, un minimo indispensabile di arredo che permette la maggiore flessibilità possibile (e che può essere integrato con la creatività degli utenti) e connessione molto veloce e capiente al World Wide Web.

13. I PRIMERI – I SOLDI DEL PRIMIERO

Infine, l'isola felice deve darsi da fare per contenere la mobilità dei flussi monetari e del valore aggiunto prodotto, tenendoli il più possibile nel territorio della Comunità di Primiero. Per questo motivo un gruppo di lavoro studia l'introduzione del "primero", una moneta regionale parallela all'Euro e gestita come tale che viene accettata negli esercizi del comprensorio.

In Europa esistono tanti esempi di moneta regionale parallela, p.e. il Chiemgauer e il Sterntaler in Germania, Il Sardex, il Tibex, l'Ecoroma in Italia, per citarne alcune.

La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.

PRIMIERO MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONNESSIONI DEL TERZO MILENNIO NEI TERRITORI ALPINI

14. EDUCAZIONE SCOLASTICA

Siccome sono presenti scuole a tutti i livelli si deve iniziare ad informare i ragazzi ed adolescenti con misure adeguate e sperimentazione sul campo. Un contributo valevole è sicuramente il PEDIBUS, sistema di accompagnamento a scuola a piedi per i più piccoli e poi nelle scuole superiori un sistema di BICIBUS oppure SCUOLABUS per coloro che vivono più distanti. Anche la formazione ecologica e la conoscenza del contributo umano al cambiamento del clima e le conseguenze va tematizzato in tutti i campi.

15. FORMAZIONE DEI RESIDENTI E TURISTI

L'obiettivo della campagna e lo sviluppo sostenibile della vallata va comunicato in modo trasparente e attivo sia ai residenti che ai visitatori di media e lunga durata. L'isola felice se la devono godere tutti vivendo una sinergia tra turismo, economia e natura. L'educazione e la coscienza di poter stare in un paradiso sommerso tra boschi e le maestose Pale di San Martino è un contributo che può arricchire ulteriormente la vallata – rendendola unica e stabile nel tempo.

La mobilità non è una questione tecnica. È una sfida sociale e culturale.