

WPT1

SOLEZ Action Plans for an effective usage of LEZ and other access restriction schemes in project territories

Activity A.T1.3

Elaboration of SOLEZ Action Plans in the 8 project target FUAs

<i>Deliverable D.T.1.3.1</i>	Version 1
Action Plan for integration of LEZ policies in the mobility planning in Vicenza's FUA	11 2017





Author:

Vicenza Municipality

Version:
1.0

Date of version:
30/11/2017

Project:
SOLEZ

Duration of the project:
36 Months

Project coordination:

Vicenza Municipality

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union



TABLE OF CONTENTS

Introduction	4
Baseline scenario for the Functional Urban Area of Vicenza	5
Reasons and strategic objectives for the Functional Urban Area of Vicenza	8
Short-medium and long-term strategies for the Functional Urban Area of Vicenza	9
Low-carbon mobility actions for the Functional Urban Area of Vicenza.....	10



Introduction

The SOLEZ Action Plan refers to the Functional Urban Area (FUA) of Vicenza and it defines the set of actions related to low-carbon mobility, integrated with traffic regulations policies and with access restriction schemes. These low-carbon mobility measures contribute to balance and compensate the negative-side effects derived by so-called “push” measures (e.g. access restriction scheme, etc.).

A “push” measure is one that is imposed on operators and citizens with a view to influence operational practices (mobility behaviours) such as regulatory constraints (e.g. access restrictions) as well as financial instruments (e.g. road tolls, etc.). The SOLEZ Action Plan defines the overall strategy for passenger and freight mobility at FUA level through a set of actions related to short-medium timeframes which was discussed in the participatory process with local stakeholders enabling to define a shared and agreed Action Plan. In this respect, the SOLEZ Action plan of Vicenza draws up of a strategic and implementation-driven transport planning document for defining effective and shared low-carbon mobility actions targeted to short-medium timeframes as well as long term visions.

The low-carbon mobility actions presented in the Action Plan have to be considered as “pull” interventions being measures designed to encourage the use of Local Public Transport and intermodality, shared mobility, more sustainable and green mobility by offering added-value mobility services, ICT-based tools for smart parking, ICT tool for planning city bus transport electrification, etc.

The SOLEZ Action Plan was elaborated through a systematic involvement of the local stakeholders (municipalities of the Vicenza FUA, AIM Mobilità, ASCOM, VELOCE, etc.). The implemented participatory approach allowed to identify and share main needs and opportunities to realize a sustainable mobility strategy for the target FUA by low-carbon mobility strategies and actions.

The SOLEZ Action Plan of Vicenza FUAS will contribute to achieve the set strategic objectives related to the reduction of congestion and polluting emissions, to improve capacities of public administrations referred to the integrated planning of sustainable mobility at FUA level as well.

Baseline scenario for the Functional Urban Area of Vicenza

The Functional Urban Area of Vicenza includes the following municipalities: DUEVILLE, CALDOGNO, COSTABISSARA, MONTEVIALE, CREAZZO, ALTAVILLA VICENTINA, ARCUGNANO, LONGARE, TORRI DI QUARTESOLO, QUINTO VICENTINO, BOLZANO VICENTINO, MONTICELLO CONTE OTTO, SOVIZZO, GAMBUGLIANO, MONTECCHIO MAGGIORE, GRISIGNANO DI ZOCCO.

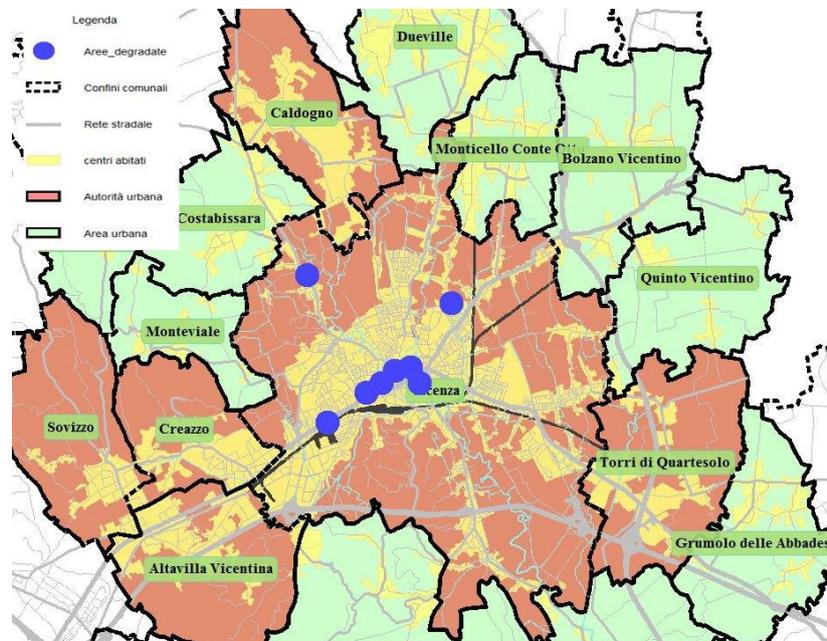


Figure 1: The Functional Urban Area (FUA) of Vicenza

The National Law n. 340/2000 introduces (Art. 22) the Urban Mobility Plans which is focused on the definition of interventions and Investments in the overall mobility system for the following sectors: road and public transport infrastructures, passenger transport interchanges, technologies, transport fleet, transport demand management by mobility management activities, traffic control and regulation systems, traffic and transport information provision, etc. Urban Mobility Plan is not mandatory, but it is identified as a fundamental prerequisite for all municipalities or conurbations with populations over 100,000 in order to receive national funds to co-finance mobility projects.

Within this overall framework, the city of Vicenza developed and approved in 2012 the Urban Mobility Plan which is aimed at satisfying mobility needs of the population, ensuring the reduction of environmental and noise pollution, ensuring the reduction of energy



consumption, increasing transport safety, reducing traffic congestion in urban area as well as increasing modal shift from, etc.

It is quite important from the low-carbon mobility viewpoint to highlight as Vicenza joined the European “Covenant of Mayors”, signed in 2011 by many Local Administrations¹ (Municipalities) of the Vicenza FUA. The aim is to reduce of 20% CO₂ emissions by 2020 compared with the reference year (2006). The target is the so-called “20-20-20” (20% decreasing of greenhouse gas emissions by 2020 and 20% increasing of energy saving as well as using energy produced from renewable sources).

Vicenza approved in 2013 the “Piano di Azione per l’Energia Sostenibile - P.A.E.S” (Action Plan for Sustainable Energy), according with the Covenant of Mayors initiative. This action plan describes the set of measures to reach the overall objective of the Covenant of Mayors, dealing with the following sectors: sustainable mobility, energy efficient buildings (according with the Energy Efficiency Directive 2012/27/EU), renewable energy as well as land requalification. City of Vicenza is the promoter and leader of this initiative where five municipalities of the Vicenza FUA also joined it.

Last but not least, it is important to highlight the recently (2016) signed “Agreement for the establishment and implementation of Vicenza Urban Authority”, within the Regional Operative Programme FESR Veneto 2014-2020 - Axis 6 Sustainable Urban Development.

The above agreement establishes the institution of the so-called “Vicenza Urban Authority” which covers municipality of Vicenza and other five neighbouring municipalities², having common and similar features with Vicenza urban area to form a homogeneous area. The objective is to set up and implement homogenous interventions in the 6 municipalities which signed the agreement in order to develop an integrated strategy for the Sustainable Urban Development by cooperative actions.

For what concern competences and rules in coordinating programmes for traffic and mobility, municipalities of the Vicenza FUA set up initiatives on voluntary basis aimed at sharing such programmes with the Vicenza Municipality, which is assisted in some areas by the Province of Vicenza. Each municipality of the FUA can promote new technologies and low-carbon mobility practices but Vicenza Municipality often leads initiatives aimed at promoting low-carbon transport policies by the engagement of other municipalities of the FUA. Recently other local organisations have been active in developing and promoting sustainable mobility actions. The local Chamber of Handicrafts (Confartigianato) has proposed a Memorandum of Understanding (MoS) for the promotion and development of electric mobility in Vicenza. Local health organisation has proposed a MoS for the “Vicenza in movimento” project, which is aimed at developing “Pedibus” (home to school on foot) and “Bicibus” actions for promoting active lifestyle and sustainable behaviour.

¹ DUEVILLE, CALDOGNO, COSTABISSARA, CREAZZO, ALTAVILLA VICENTINA, TORRI DI QUARTESOLO, SOVIZZO, QUINTO VICENTINO, GRISIGNANO DI ZOCCO.

² ALTAVILLA VICENTINA, CALDOGNO, CREAZZO, SOVIZZO, TORRI DI QUARTESOLO.



At regional level, the Veneto Region approved “Guidelines for the improvement of the air quality and for facing local PM10 pollution” by the resolution of G.R. n. 1909 of 2016.11.29. These guidelines set that in case of level of criticalness 2 (3 days of overcoming of double of threshold 50 micrograms/m³) must be applied traffic ban up to Euro 3 diesel vehicles. Euro 0 gasoline/diesel vehicles, Euro 1 gasoline/diesel vehicles as well as Euro 2 diesel vehicles are already prohibited as well.

Low Emission Zone (LEZ) in Vicenza FUA is represented by the most densely urbanized area of the city of Vicenza (14 km²). In this area, there is a winter driving restriction/access regulation from 7th November to 15th April (Christmas Holidays excluded). Petrol vehicles Euro 0/ Euro 1 and Diesel Cars Euro 0/ Euro 1 cannot enter and circulate freely. Right in the centre of the city there is also an area of 2.33 km² (the historical centre) where even Diesel Cars Euro 2 cannot transit.

In Vicenza there is also a Limited Traffic Zone LTZ (0.38 km²) which is in the historical centre.

The LTZ of Vicenza is a licensed based area, accessible only to some categories of citizens (e.g. residents, disabled people, etc.) who require an access permit and other vehicles such as public transport, Police transport, etc. The other municipalities of the FUA (except for the municipality of Quinto Vicentino) provide some restrictive measures: in the municipality of Altavilla Vicentina there is a LTZ H24 with two entrance gates in the centre, forbidden for heavy vehicles without authorization; in the municipality of Creazzo decrees are emanated in case there is an overcoming of PM₁₀ limits; in the municipality of Dueville there is a LTZ active two hours a day in scholastic periods; in the municipalities of Costabissara limitations for vehicles with mass over 7,5 tons are in force.

Sustainable transport modes in operation in Vicenza include an internal car sharing as well as bike sharing service for its employees. Vicenza Municipality has obtained a national funding to set up a new generation bike sharing service without fixed parking slots. A carpooling service is active in Quinto Vicentino addressed to primary schools. Regarding Park and Ride facilities, three stations are present in the city of Vicenza in which is possible to leave private car and take public transport to quickly reach the central area of the city. These P&R stations are mostly used by working commuters, which need to reach the historical center of Vicenza. On the other hand, these stations are also used by not systematic travellers, which need to reach the historical center for shopping, etc.

Regarding freight transport in the city of Vicenza, a last-mile delivery service is active since 2007 through an Urban Distribution Center (UDC) and the relative goods delivery service namely “VELOCE” (Vicenza Eco-LOGisticCenter). It is important to highlight actual initiatives promoting and encouraging electric mobility implemented in Vicenza. Full-electric vehicles can park free of charge in fee parking areas of the city, while hybrid vehicles as well as electric thermal engine vehicles are allowed to park with a discount up to 50% of the parking fee applied to petrol and diesel vehicles.



Cycling is one of the most important mobility asset which is in the agenda of the Public Authority, including the construction of new bicycle lanes and infrastructures for connecting the different municipalities of the FUA, etc. Finally, school and working mobility management was set-up through “Pedibus” routes to reach school on foot, kiss and go parking areas, bike bus, etc.

Reasons and strategic objectives for the Functional Urban Area of Vicenza

Low-carbon mobility Action Plan at FUA level needs to be built on the framework informed by the national goals and challenges, relevant regional objectives, local goals and strategic objectives.

Local goals and strategic objectives should be in the form of desired outcomes addressed to difference timeframes and should look outside the transport agenda to wider corporate priorities.

Sustainable and low-carbon mobility needs to be considered as the balanced management of the economic, environmental and social issues affecting passenger and freight transport that:

- complies with or environmental standards, regulations or targets aimed at reducing emissions of climate change gases, improving air quality and minimising impacts;
- ensures passenger and freight is run efficiently, reduces unnecessary journeys, etc;
- complies with labour, transport and human rights standards and regulations;
- minimises the negative impacts of passenger and freight activities on local communities.

In this respect, the strategic objectives set in the Urban Mobility Plan of Vicenza are as follows:

- satisfaction and development of mobility needs,
- environmental protection through the reduction of air and noise pollution as well as the reduction of energy consumption,
- increasing transport and traffic safety,
- minimizing individual usage of private car and traffic moderating,
- increasing transport capacity and quality of service,
- enhancing competitiveness and efficiency of public transport versus private cars,
- increasing modal split towards public transport and sustainable mobility modes,



- reducing traffic congestion through integrated solutions of the transport system,
- encouraging use of alternative transport modes with lower environmental impacts.

In the SISUS the following objective is indicated: increase of sustainable mobility in Urban Areas through the transition to a low-carbon emissions urban mobility in order to reduce the levels of pollutions in the air and the development of a sustainable mobility in the Urban Area in order to shift a portion of mobility demand from the use of private vehicles to the use of local public transport.

PAES (Action Plan for Sustainable Energy) includes relevant strategic objectives as follows:

- strategic cycle network design with the definition of itineraries and signalling,
- cycling promotion for home-work trips,
- development of a charging network for electric vehicles,
- progressive increasing of methane-fuelled buses in substitution to diesel buses,
- incentives for public transport use through the initiative so-called “Pendolare in Prova” addressed to workers by free of charge public transport subscriptions,
- use of electric vehicles for last-mile delivery in the city center through VELOCE,
- electric car sharing for the employees of Vicenza Municipality and for citizens,
- centralisation of public offices in one building with reduction of personnel’s trips,
- enhancing measures aimed at facilitating traffic flows and reducing congestion,
- modulation parking rates aimed at discouraging private car use in favour of PT and cycling.

Short-medium and long-term strategies for the Functional Urban Area of Vicenza

Strategy consists of one or more regulatory, organizational and infrastructural actions aimed at disincentive (push) polluting mobility and incentive (pull) low-carbon mobility in the FUA in order to reach strategic objectives defined in the planning phase.

The **short-medium term** strategy for freight and people mobility in the FUA of Vicenza has a time horizon of 3-5 years. The short-medium term strategy is outlined in the **PUM**, in the **SISUS** and **PAES**.

The **PUM** strategy is based on:

- a strong reinforcement of the service levels of public transport;



- the realization of extended, continuous and interconnected network of cycle routes and cycle-pedestrian paths;
- the completion of the road network load-bearing scheme;
- the rationalization of the parking system.

The SISUS strategy is based on:

- **Innovation:** the innovation aims to face the economic challenge;
- **Sustainability:** the sustainability aims to face the climate-environmental challenge;
- **Solidarity:** the solidarity aims to face the social-demographic challenge.

The PAES strategy is based on:

- improvement of modal shift towards sustainable mobility and/or shared public mobility;
- increase of percentage of low-carbon or zero emission vehicles circulating in urban areas;
- elimination of parasite traffic and freight traffic;
- extension of Limited Traffic Zones;
- decrease of traffic congestion phenomena.

The **long term strategy** referred to mobility and transport system in the main town and in the rest of the Vicenza FUA (up to 10 years) is expected to be defined and developed as a whole by the **Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)**, through a structured process of concertation and sharing of strategies and actions with the different stakeholders already involved in SOLEZ project as well.

Low-carbon mobility actions for the Functional Urban Area of Vicenza

The development of effective low-carbon mobility actions is at the core of the Action Plan aimed at ensuring that the defined strategic objectives and goals are met. The selection of low-carbon mobility actions is built on the discussions with key stakeholders during the concertation meeting, on the relevant transport and mobility planning framework as well as ensuring value for money.

Low-carbon mobility actions need to contribute in achieving the defined strategic objectives. Actions are represented by regulatory, organizational and infrastructure measures aimed at disincentive polluting mobility and incentive low-carbon mobility in the FUA to contribute in the implementation:

- short-medium term strategy (3-5 years),
- long-term strategy (10 years).



The considered low-carbon mobility actions can be split in the following main categories:

1. **Actions related to Local Public Transport,**
2. **Action related to soft mobility,**
3. **Actions related to added-value (people and goods) mobility services,**
4. **Actions related to road transport infrastructures.**

1. **Actions related to Local Public Transport**

- **Action 4.6.2 Renewal of rolling stock (SISUS):** the action provides a substitution of current buses in FUA, more obsolete and polluting, with twenty-one environmental-friendly busses.
- **Action 4.6.3 Intelligent transport system (SISUS):** the action promotes the adoption of ICT-based technologies, onboard and at bus stops, in order to improve the level of accessibility to Public Transport service through a widespread of intelligent system in transport, the access of related transport information as well as the warranty of a higher safety / security.
- **Action 9 Replacement of diesel buses with natural gas vehicles (PAES):** within 2020, almost the totality of the circulating buses will be substituted with environmental-friendly vehicles.
- **Action 11 Commuter “in prova” (PAES):** the action consists in giving a free of charge monthly ticket of Public Transport to the municipalities’ staff personnel who declare to use public transport in a systematic manner to cover daily home-work journeys for a month.
- **Action 18 Execution of Urban Plan of Mobility - Public Transport (PAES):** the action is dealing with the adoption of 10’ timing for all the main urban bus lines (1,2,3,4,5,11).
- **Trolleybus new line (long-term action):** the action refers to design and build a trolley passenger line (about 12 km) from the Fiera area to Vicenza Est crossing the railway station.
- **«PERI-METRO’» service (long-term action):** Realization of a public transport on-demand service in peripheral zones of the city within the FUA which will integrate actual bus lines.

2. **Action related to soft mobility**

- **Action 10 Sustainable mobility for workers (PAES):** the action is aimed at rationalizing home-work trips, strengthening modal shift towards sustainable modes (“Telaio ciclabile”).



- **Action 21 Execution of Urban Plan of Mobility - Cycling, 30 Zone and residential limited traffic residential zones (PAES):** the action is addressed to plan the overall structure of the Strategic Cycle Network (SCN), where load-bearing routes will be identified in order to use them for mapping the cycle network as a whole and for correct planning of the interventions.
 - **Project Mobilitate-Vi:** structural initiatives of sustainable mobility which is aimed at promoting and strengthening home-work systematic trips by sustainable transport vehicles.
 - **Bike sharing service:** Activation of free floating typology of bike sharing service with 53 bike stops and 400 bicycles distributed in the central areas of Vicenza and beyond (target FUA).
 - **Realization of cycle routes:** realization of 11 km of cycle routes (within “bando periferie”).
 - **Completion of “spina ovest“:** this infrastructural intervention in the west zone of the historic centre is related to build a cycle route connected with the other neighbouring areas of FUA.
3. **Action related to added-value (freight and people) mobility services**
- **Added-value freight mobility service for LEZ:** this action is related to the design and piloting of added-value freight transport service for purchase deliveries in the historic centre of Vicenza, enabling residents and city users coming from the target FUA (neighbouring municipalities) for shopping in the LTZ of Vicenza to benefit of an innovative low-carbon delivery service based on cargo bikes to get back made purchases in a specific P&R station.
 - **Smart parking for Hospital parking:** this action is related to the design and piloting a smart parking tool aimed at informing FUA citizens about the state of occupation of the whole parking system of Vicenza's Civil Hospital, enabling to reduce emissions generated by private vehicles used for reaching the Hospital as well as for searching parking areas closer to it.
 - **Action 8 Car sharing for the municipality of Vicenza (PAES):** implementation of full electric car sharing service dedicated to the Vicenza Municipality's personnel and members of public.
 - **Action 20 Execution of Urban Plan of Mobility - Parking (PAES):** update of parking regulations and remodelling of parking prices for cars in the historical centre of Vicenza;
4. **Actions related to road transport infrastructures**



- **Action 19 Execution of Urban Plan of Mobility - Viability (PAES):** this action is related to infrastructural interventions of road network (connections, junctions, roundabouts) in FUA.



SOMMARIO

1 Premessa.....	15
2 Lo scenario attuale nell'Area Urbana Funzionale di Vicenza	15
2.1 Pianificazione della mobilità ed energia sostenibile	16
2.2 Politiche restrittive ed incentivanti a livello di Area Urbana Funzionale	18
2.3 Principali criticità della mobilità nell'Area Urbana Funzionale	19
3 Motivazioni ed obiettivi strategici per l'Area Urbana Funzionale	20
3.1 Opportunità per la mobilità sostenibile in Area Urbana Funzionale	20
3.2 Obiettivi strategici per la low-carbon mobility nell'Area Urbana Funzionale	22
4 Definizione di strategie di breve-medio e lungo termine in Area Urbana Funzionale	24
4.1 Strategia di breve-medio termine	24
4.2 Strategia di lungo termine	26
5 Insieme delle Azioni in Area Urbana Funzionale	27
5.1 Azioni di breve-medio termine	27
5.2 Azioni di lungo termine.....	41



1 Premessa

Il Piano d’Azione SOLEZ relativo all’Area Urbana Funzionale (AUF) di Vicenza identifica e definisce l’insieme di misure ed azioni relative alla mobilità a basse emissioni di carbonio (*low-carbon mobility*) integrate con le politiche di regolamentazione del traffico e con gli schemi di restrizione degli accessi, contribuendo a bilanciare/compensare efficacemente gli effetti derivanti da misure cosiddette *push*.

Una misura *push* è un’imposizione rivolta agli operatori e ai cittadini che ha come obiettivo quello di influenzare il comportamento e le abitudini di mobilità così come i vincoli normativi (es. misure restrittive) e gli strumenti finanziari (es. pedaggi, etc.). Il Piano d’Azione SOLEZ definisce una strategia integrata per la mobilità delle persone e delle merci in ambito AUF di Vicenza, attraverso un insieme di azioni di breve-medio termine, condivise nel processo partecipativo con gli stakeholder locali.

Le azioni di *low-carbon mobility* presentate all’interno del documento sono da considerarsi misure incentivanti (cosiddette *pull*), poiché progettate ed implementate per incoraggiare l’utilizzo del trasporto pubblico locale e l’intermodalità, favorire la mobilità dolce e la mobilità condivisa, offrendo servizi a valore aggiunto, applicazioni ICT per il *parking*, servizio a chiamata in aree periferiche, etc.

Il Piano d’Azione SOLEZ è stato elaborato attraverso il coinvolgimento sistematico degli stakeholder (Comuni facenti parte dell’AUF, AIM Mobilità, ASCOM. VELOCE, etc.). Questo ha permesso di identificare e condividere le principali esigenze e criticità per una strategia di mobilità sostenibile a livello di AUF, attraverso azioni di *low-carbon mobility* e misure di regolamentazione.

Il Piano d’Azione SOLEZ contribuirà al raggiungimento degli obiettivi per la riduzione della congestione ed emissioni inquinanti, incrementerà le capacità delle pubbliche amministrazioni nella pianificazione della mobilità sostenibile e aumenterà l’accettabilità degli interventi previsti nella AUF.

2 Lo scenario attuale nell’Area Urbana Funzionale di Vicenza

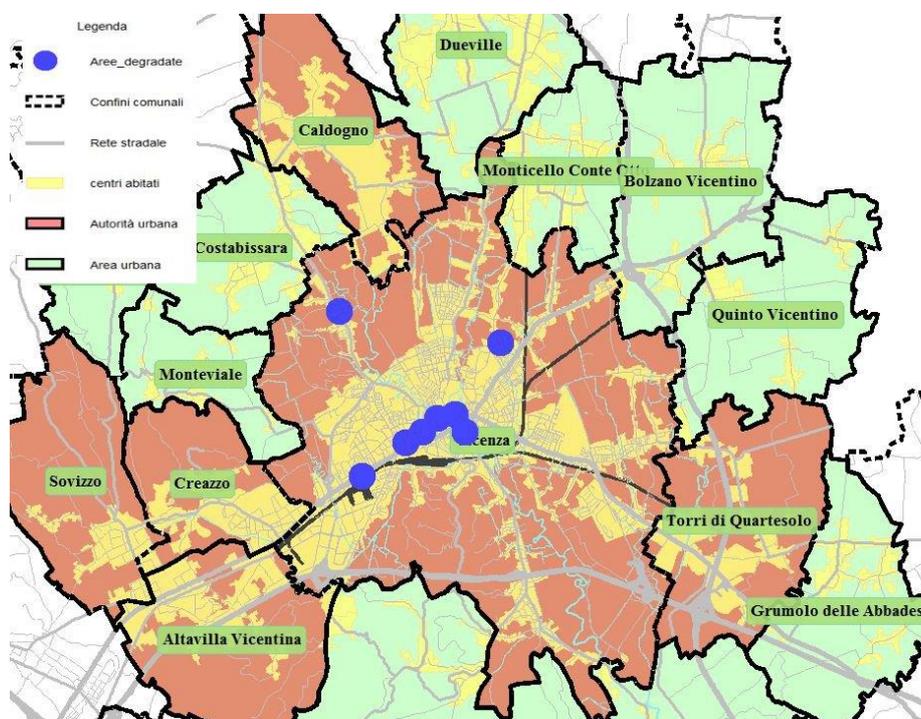
Un’Area Urbana Funzionale è stata definita dall’OECD come un’unità economica funzionale caratterizzata da centri urbani densamente popolati e da hinterland il cui mercato del lavoro è altamente integrato con il centro (almeno il 15% degli lavoratori residenti lavorano in un centro urbano).

L’Area Urbana Funzionale (FUA) di Vicenza è formata dal capoluogo omonimo e dai seguenti comuni:

- 1) DUEVILLE;
- 2) CALDOGNO;
- 3) COSTABISSARA;
- 4) MONTEVIALE;



- 5) CREAZZO;
- 6) ALTAVILLA VICENTINA;
- 7) ARCUGNANO;
- 8) LONGARE;
- 9) TORRI DI QUARTESOLO;
- 10) QUINTO VICENTINO;
- 11) BOLZANO VICENTINO;
- 12) MONTICELLO CONTE OTTO;
- 13) SOVIZZO;
- 14) GAMBUGLIANO;
- 15) MONTECCHIO MAGGIORE;
- 16) GRISIGNANO DI ZOCCO.



2.1 Pianificazione della mobilità ed energia sostenibile

L'approvazione di piani strategici relativi alla mobilità ed energia sostenibile effettuata dai comuni dell'AUF di Vicenza segue i principi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), approvato dalla Regione Veneto, che definisce le misure strutturali e permanenti da operare per ottenere una progressiva diminuzione delle emissioni inquinanti ed un miglioramento della qualità dell'aria. L'Amministrazione comunale di Vicenza ha approvato, con delibera C.C n.48 del 22/10/2012, un piano strategico relativo alla mobilità denominato Piano Urbano della Mobilità di Vicenza (PUM). Il PUM ha come obiettivo quello di ottimizzare gli indicatori di funzionamento tecnico,



economico ed ambientale del sistema della mobilità urbana in un orizzonte decennale in linea con la futura evoluzione urbanistica della città.

Successivamente (2013) è stato approvato il Piano Area Integrato Regionale (PAES), ovvero un piano strategico di livello ambientale in cui sono descritte le misure da adottare in azioni concrete al fine di raggiungere l'obiettivo "20-20-20" (diminuzione del 20% delle emissioni di gas serra ed aumento del 20% del risparmio energetico e produzione energetica da fonti rinnovabili entro il 2020), già evidenziato con la sottoscrizione dell'accordo volontario europeo denominato "Patto dei Sindaci".

I seguenti Comuni hanno sottoscritto il "Patto dei Sindaci" ed approvato successivamente il PAES:

- DUEVILLE;
- CALDOGNO;
- COSTABISSARA;
- CREAZZO;
- ALTAVILLA VICENTINA;
- TORRI DI QUARTESOLO;
- SOVIZZO;
- QUINTO VICENTINO;
- GRISIGNANO DI ZOCCO.

In più, il Comune di Quinto Vicentino ha redatto e attuato il Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL) e per il contenimento dei consumi energetici.

I seguenti Comuni hanno aderito al SISUS (Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile), un piano strategico di mobilità integrato che ha come obiettivo quello di ottenere un'area urbana integrata ed inclusiva attraverso l'innovazione, sostenibilità e solidarietà tra enti:

- ALTAVILLA VICENTINA;
- CALDOGNO;
- CREAZZO;
- SOVIZZO;
- TORRI DI QUARTESOLO;
- VICENZA.

Nella Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) il Comune di Vicenza rappresenta l'Autorità Urbana (AU) come da CONVENZIONE PER LA COSTITUZIONE E IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITA' URBANA DI "VICENZA", afferente al Programma Operativo Regionale (POR) FESR Veneto 2014- 2020 - CCI2014IT16RFOP021 - Asse 6 Sviluppo Urbano Sostenibile, IN CONFORMITÀ A QUANTO PREVISTO DALL'ALLEGATO A2 Dgr n. 1219 del 26 luglio 2016.



2.2 Politiche restrittive ed incentivanti a livello di Area Urbana Funzionale

La volontà di raggiungere gli obiettivi prefissati nei vari piani strategici nonché l’approvazione, da parte della Regione del Veneto, delle “Linee guida per il miglioramento della qualità dell’aria e il contrasto all’inquinamento locale da PM10” (29/11/2016) hanno dato la possibilità ai comuni di operare delle restrizioni alla mobilità correlate al livello di inquinamento atmosferico locale. Pertanto, sono state applicate delle politiche finalizzate alla regolamentazione della mobilità e alla sensibilizzazione dei cittadini.

Il Comune di Vicenza ha attivato nel 2004, mediante un’ordinanza sindacale, una Zona a Basse Emissioni (*Low Emission Zone* - LEZ) per l’AUF vicentina. La LEZ è attiva dal 7 Novembre al 15 Aprile dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18. Grazie ad appositi provvedimenti amministrativi, una ZTL (Zona a Traffico Limitato) con 9 varchi di ingresso è attiva H24 dal 1997. La ZTL si trova nel centro storico ed è accessibile solamente a particolari categorie di utenti e ai veicoli autorizzati.

Gli altri Comuni dell’AUF, fatta eccezione per il Comune di Quinto Vicentino, prevedono, a loro volta, alcune misure restrittive: nel Comune di Altavilla Vicentina è presente una ZTL attiva H24 con due varchi d’ingresso nel centro abitato, interdetto a tutti i mezzi pesanti a meno di autorizzazioni; nel Comune di Creazzo vengo emanate ordinanze “ad hoc” in caso di superamento dei limiti PM10; nel Comune di Dueville è presente una ZTL attiva due ore al giorno nei periodi scolastici; nel Comune di Costabissara sono vigenti limitazioni ai veicoli con massa superiore a 7,5 tonnellate.

Nel Comune di Torri di Quartesolo è stata emanata un’ordinanza restrittiva al traffico pesante nel centro storico, attiva dal 10/2013 fino al 03/2017, con oggetto “Prevenzione e riduzione inquinamento atmosferico”, che prevedeva:

- spegnimento Autobus in fasi di stazionamento;
- divieto di attivare combustioni all’aperto;
- riduzione temperature massime per riscaldamento civile;
- divieto di spreco energetico attività commerciali;
- fermo circolazione per motoveicoli due tempi Euro 0.

Nel Comune di Grisignano di Zocco è attiva la delibera n.43 del 24/11/2011, con oggetto “Approvazione del piano di sicurezza del cittadino”, che prevede, tra le altre cose, anche la realizzazione di una zona ZTL in via Bedinella ed un’altra in via De Gasperi.

Analizzando parimenti le politiche e misure di carattere incentivante comportamenti di mobilità maggiormente efficienti e sostenibili (dal punto di vista ambientale, energetico e sociale), il Comune di Vicenza ha sviluppato e promosso un insieme di infrastrutture e servizi di mobilità sostenibile, tra cui un servizio *bike sharing* aziendale. Sono inoltre attivi: un servizio di *carpooling* per le scuole primarie all’interno dell’AUF nel Comune di Quinto Vicentino; un’offerta di consegna della merce dell’ultimo miglio denominato VELOCE (Vicenza EcoLogistic Center) nel comune di Vicenza; un sistema di *park&ride* formato da tre parcheggi scambiatori gratuiti ed un servizio di mezzi pubblici a pagamento



con varie agevolazioni, nel territorio del comune di Vicenza; varie iniziative a sostegno della mobilità elettrica (agevolazioni per chi usa elettrico o ibrido), una sviluppata rete ciclabile e servizi per la mobilità ciclabile, percorsi pedibus/bicibus e parcheggi *Kiss&Go*, in più comuni dell'AUF.

Per quanto concerne la mobilità sostenibile, nei comuni dell'AUF non sono presenti servizi *di car sharing, bike sharing* e consegna dell'ultimo miglio. Tuttavia, in tutti i comuni sono presenti servizi di pedibus e i comuni di Grisignano di Zocco e Quinto Vicentino hanno attivato un servizio di *carpooling*, tutti rivolti alle scuole primarie. In più, il Comune di Quinto Vicentino ha aderito al progetto "Anchise" con il quale si fornisce un servizio di trasporti a persone svantaggiate e/o con difficoltà negli spostamenti mediante l'ausilio di volontari, riducendo alcune corse "a vuoto" del servizio AIM. Infine tutti i comuni sono caratterizzati da un buon sviluppo della rete ciclabile.

2.3 Principali criticità della mobilità nell'Area Urbana Funzionale

Per quanto riguarda le criticità relative al trasporto pubblico urbano di Vicenza si evidenzia, come in altre città italiane analoghe per dimensione, un ruolo modesto e lontano dai valori ottimali nonostante un buon servizio in termini di qualità e quantità. Le cause possono essere date dall'assenza di disincentivi all'uso dell'auto privata, dalla scarsa velocità commerciale, dall'irregolarità del servizio causata dalla congestione stradale e dalla mancanza di efficienti punti di interscambio.

Analizzando il sistema della rete ciclabile, le criticità che si possono riscontrare sono: discontinuità della rete ciclabile; un sistema viabilistico non adatto alla ciclabilità; l'assenza di segnaletica di posizione; poli di traffico non raggiungibili; mancato rispetto del codice della strada.

Per quanto concerne la qualità dell'aria, l'AUF di Vicenza è stata inserita, ai fini della tutela e del risanamento atmosferico, nella zona "A1 agglomerato" relativa alle aree a maggior rischio di inquinamento atmosferico, classificazione causata principalmente dall'eccessivo numero di giorni in cui si è superata la soglia limite del PM10. Dai dati raccolti dalle centraline di rilevazione attive nel territorio comunale si riscontrano livelli non critici di monossido di carbonio, anidride solforosa e benzene, mentre sono stati riscontrati livelli critici di ossido di azoto, ozono, particolati e benzopirene. Ulteriore forma di inquinamento è quello acustico, uno dei fattori ambientali maggiormente influenzato dal sistema di mobilità e che deve essere ridotto da interventi volti a migliorare la fluidificazione del traffico. Inoltre, a livello ambientale l'AUF subisce gli effetti di una "conurbazione" diffusa.

Analizzando le criticità rilevate all'interno del progetto SOLEZ, si possono individuare i punti di debolezza e le minacce ricorrenti dell'AUF di Vicenza. Per quanto riguarda i primi: congestionamento sistematico del traffico e alto livello di inquinamento atmosferico; un'età media elevata del parco autobus, un basso e disomogeneo sviluppo della *smart mobility*, una carenza di standardizzazioni di servizi nelle zone periferiche a bassa densità



insediativa; AUF costituita da diverse entità amministrative autonome non coordinate; tempi dei processi decisionali così come la mancata sottoscrizione del “Patto dei Sindaci” da parte di alcuni Comuni dell’AUF.

A completamento dei punti di debolezza rilevati: Vicenza indica come ulteriore criticità il funzionamento del LEZ limitato ad alcuni periodi dell’anno con il solo controllo manuale degli accessi e relative sanzioni; il Comune di Altavilla Vicentina indica l’assenza di collegamento mediante rete ciclabile con il capoluogo; il Comune di Creazzo indica l’assenza di collegamento con il capoluogo, sia con rete ciclabile che per via diretta; il Comune di Dueville indica la presenza di più gestori del trasporto pubblico nel collegamento con il capoluogo; il Comune di Quinto Vicentino indica il dover trovare un equilibrio tra i costi del servizio ed i costi per gli utenti.

Per quanto riguarda invece le potenziali minacce condivise dalla maggior parte dei Comuni dell’AUF, è possibile individuare: gli eventi metereologici che, come in passato, accentuano il dissesto idrogeologico e mostrano i limiti di porzioni delle reti infrastrutturali; le politiche di *spending review* a scapito della spesa pubblica per l’erogazione di servizi di TPL; le difficoltà connesse al possibile mancato rinnovo della concessione dell’autostrada A4 alla società “Serenissima”; la perdurante crisi economica nel settore del commercio con conseguente ridotta qualità dei servizi; la difficoltà di comunicazione delle motivazioni che inducono gli interventi di *access restriction* con rischio di impopolarità degli stessi; l’elevato costo dei mezzi di trasporto elettrici.

3 Motivazioni ed obiettivi strategici per l’Area Urbana Funzionale

Dopo aver analizzato lo scenario attuale dell’AUF di Vicenza, occorre analizzare circa gli obiettivi strategici che sono stati definiti e le relative motivazioni che hanno portato alla loro formazione.

3.1 Opportunità per la mobilità sostenibile in Area Urbana Funzionale

L’area dell’AUF di Vicenza risulta omogenea dal punto di vista demografico, sociale, economico, climatico ed ambientale. Questa omogeneità permette di effettuare un’analisi generale dell’area ed una gestione unitaria delle strategie sul territorio.

Analizzando lo scenario dell’AUF di Vicenza possiamo riscontrarne le valutazioni positive, più precisamente i punti di forza e le opportunità per lo sviluppo del sistema della mobilità sostenibile nel territorio di riferimento.

Nei punti di forza si possono evidenziare: un aumento della domanda di trasporto pubblico, dovuto soprattutto all’impatto positivo del PUM di Vicenza; un sistema di trasporto pubblico con margini di capacità da utilizzare; la presenza di un unico gestore del servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nell’AUF attraverso la Società Vicentina Trasporti (S.V.T. Srl) per un maggior coordinamento sulle tecnologie (es. bigliettazione automatica); un discreto e progressivo sviluppo della rete ciclabile all’interno dei comuni e un buon livello di collegamento tra gli stessi, in particolar modo nel Comune di



Vicenza, grazie al Piano Triennale dei Lavori Pubblici ed ai finanziamenti regionali/statali; un funzionamento consolidato della piattaforma logistica del trasporto dell'ultimo miglio (VELOCE) con continuo allargamento delle filiere merceologiche trasportate; lo sviluppo del progetto Filobus per il trasporto pubblico urbano nell'ambito dell'Alta Capacità/Alta Velocità ferroviaria; la presenza di buona accessibilità urbana con futuro potenziamento offerto dalla nuova SS46 e la presenza di parcheggi scambiatori; la presenza di stakeholder consolidati e già impegnati in temi di sostenibilità ambientale a livello di Comune di Vicenza e dei comuni contermini.

A completamento dei punti di forza possiamo includere: la presenza nel Comune di Vicenza di una ZTL istituita sin dal 1997 ed attiva H24 con un controllo manuale integrato dalla tecnologia ANPR e dalle telecamere di sicurezza alle porte di ingresso; la centralità rispetto agli assi di comunicazione principale del Comune di Torri di Quartesolo; la condivisione di un percorso culturale legato alla mobilità sostenibile del Comune di Quinto Vicentino.

In termini di opportunità offerte e condivise a livello di AUF, queste sono principalmente:

- la sottoscrizione del “Patto dei Sindaci” da parte dei comuni rimanenti con conseguente necessità di redazione del PAES;
- un possibile superamento delle divisioni istituzionali sul tracciato della linea Alta velocità/Alta capacità con l'ipotesi di una nuova stazione dedicata al trasporto regionale nell'area di Vicenza Ovest;
- la possibilità di investimento in infrastrutture locali a seguito del prolungamento della concessione dell'autostrada A4 alla società “Serenissima”;
- l'approvazione dei Protocolli d'Intesa con comuni contermini per la realizzazione di piste ciclabili nell'ottica della mobilità integrata;
- la compatibilità dell'uso della bicicletta come mezzo di mobilità sostenibile rispetto alle distanze tra i comuni dell'AUF ed il capoluogo di Vicenza;
- la vivacità del mercato nell'ambito della mobilità elettrica e nel campo dello *smart city/smart mobility*;
- la crescente sensibilità della cittadinanza nei confronti dei temi dell'inquinamento ambientale e mobilità sostenibile;
- la realizzazione nel lungo termine delle opere connesse al progetto di Alta velocità/Alta capacità;
- gli effetti positivi dati dalle maggiori sinergie per la mobilità sostenibile grazie alla fusione delle aziende di TPL urbana ed extraurbana, ora SVT srl.

Tra le opportunità specifiche nei singoli comuni si possono trovare: il servizio di distribuzione urbana delle merci erogato da oltre dieci anni da parte della VELOCE con l'utilizzo di veicoli elettrici e cargo bike; disponibilità di finanziamenti europei attraverso i fondi POR FESR 2014-2020 gestiti dalla Regione del Veneto e dal progetto SOLEZ nel Comune di Vicenza; il completamento della rete ciclabile verso i comuni limitrofi per il Comune di Creazzo; la realizzazione di un percorso ciclabile, lungo l'asse del Bacchiglione,



che faccia da collegamento con il capoluogo, nel Comune di Dueville; l'uso sistematico della biciletta come mezzo di mobilità sostenibile nel Comune di Grisignano di Zocco; la vicinanza alle linee ferroviarie e al terminal urbano SVT nel Comune di Quinto Vicentino.

3.2 Obiettivi strategici per la *low-carbon mobility* nell'Area Urbana Funzionale

Gli **obiettivi strategici** che l'Amministrazione Comunale di Vicenza intende perseguire sia a livello locale e sia a livello di Area Vasta in termini di mobilità sostenibile e strategie *low-carbon mobility* devono essere necessariamente coerenti ed integrati con l'attuale programmazione e pianificazione ed in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale. Questo percorso deve puntare alla ricerca e promozione di:

- **sostenibilità tecnica** degli obiettivi e delle azioni di mobilità;
- **sostenibilità sociale** (criteri di equità e sicurezza, attenzione all'utenza debole);
- **sostenibilità ambientale** (complessiva riduzione delle emissioni e del consumo di suolo, quale premessa di miglioramento della qualità della vita nell'ambito dell'AUF);
- **sostenibilità economica** (premessa necessaria nella programmazione di opere e politiche pubbliche).

In questa ottica deve essere costruito un percorso di condivisione con i comuni dell'AUF nonché dei diversi partner, sui temi della ciclabilità, del trasporto collettivo, delle politiche della sosta e della tariffazione, sui sistemi di governo della mobilità, sulle tecnologie per la mobilità condivisa verso una generale innovazione nei comportamenti. Non si tratta solo della classica realizzazione di infrastrutture pubbliche, bensì di una più complessa costruzione di una "polis nella mobilità" in cui i comuni dell'AUF vicentina sono impegnati, con un ruolo attivo, nel migliorare il sistema territoriale, ambientale e funzionale di rapporto tra il centro ed il suo hinterland nella costruzione di servizi per la cittadinanza nella mobilità da e per il comune capoluogo.

Il tema degli obiettivi strategici in termini di mobilità sostenibile e strategie *low-carbon mobility* è trattato all'interno dei piani e programmi di settore sia a livello comunale che sovracomunale.

Nel **PUM** (Comune di Vicenza) vengono indicati i seguenti obiettivi strategici:

- **Il soddisfacimento e lo sviluppo dei fabbisogni di mobilità;**
- **Il risanamento ambientale,** con la riduzione dell'inquinamento atmosferico/acustico e la riduzione dei consumi energetici;
- **L'aumento della sicurezza** del trasporto e della circolazione stradale;
- **La minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico;**



- **La qualità del servizio;**
- **L'incremento della capacità di trasporto;**
- **L'efficienza economica del trasporto;**
- **La concorrenzialità del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato;**
- **Il risanamento economico dell'azienda di trasporto urbano;**
- **L'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi;**
- **La riduzione dei fenomeni di congestione** mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture, in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
- **L'incentivo all'uso di mezzi alternativi di trasporto** con impatto ambientale più ridotto possibile.

Nel **SISUS** viene indicato il seguente obiettivo strategico:

- **Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane** mediante la transizione da una mobilità urbana a basse emissioni di carbonio per ridurre i livelli di inquinamento esistenti nell'aria e lo sviluppo di una mobilità sostenibile all'interno dell'Area Urbana attirando una quota di domanda di mobilità dall'uso del mezzo privato all'uso del TPL.

Nel **PAES** vengono indicati i seguenti obiettivi strategici:

- **Progettazione di una rete ciclabile strategica**, con definizione di itinerari e adeguata segnaletica;
- **Promozione dell'uso della bicicletta** negli spostamenti casa-lavoro;
- **Creazione di una rete di ricarica per veicoli elettrici**, tramite il posizionamento di apposite colonnine nel territorio;
- **Progressivo aumento di autobus a metano** in sostituzione dei mezzi a gasolio;
- **Incentivazione all'uso del trasporto pubblico** tramite l'iniziativa "Pendolare in Prova" rivolta ai lavoratori, con abbonamenti gratuiti;
- **Utilizzo di veicoli elettrici per il trasporto merci** in centro storico, grazie alla società Vicenza Logistic City Center (VeLoce);
- **Car sharing elettrico per il personale del comune**, in sostituzione all'attuale parco autovetture, e per i cittadini;
- **Concentrazione degli edifici pubblici in un'unica struttura**, con conseguente riduzione di spostamenti del personale;
- **Interventi migliorativi della viabilità**, finalizzati ad agevolare la circolazione e ridurre il traffico automobilistico;
- **Modulazione delle tariffe per la sosta** per scoraggiare l'utilizzo dell'auto privata a favore di mezzi pubblici e bicicletta.



4 Definizione di strategie di breve-medio e lungo termine in Area Urbana Funzionale

La **strategia** è costituita da una o più azioni regolamentari, organizzative ed infrastrutturali indirizzate a disincentivare e/o incentivanti la mobilità a basse emissioni dei gas serra nell'ambito dell'AUF da intraprendere per il raggiungimento di uno o più obiettivi strategici, per rispondere alle specifiche criticità evidenziate attraverso l'analisi dello scenario attuale dell'AUF vicentina.

4.1 Strategia di breve-medio termine

La **strategia di breve-medio periodo** per la mobilità di persone e merci nell'AUF vicentina ha un orizzonte temporale di 3-5 anni. Essa è coerente e integrata con l'attuale programmazione e pianificazione settoriale ed è in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale.

La strategia di breve-medio periodo è di fatto tracciata nel PUM, nel SISUS e nel PAES.

Il **PUM**, che punta ad una sostanziale modifica della ripartizione modale verso una mobilità sostenibile, prevede:

- Il deciso rinforzo dei livelli di servizio del **trasporto pubblico**;
- La realizzazione di una rete estesa, continua ed interconnessa di **itinerari ciclabili e ciclopedonali**;
- Il completamento dello schema portante della **rete viaria**, mirato ad alleggerire i nodi/tratti congestionati, gli itinerari di margine del centro storico e gli itinerari interessati dall'inserimento delle linee LAM;
- La razionalizzazione del **sistema della sosta**.

Il **SISUS**, uno strumento integrato per l'AUF, permette di attuare le“Linee programmatiche di governo relative al mandato amministrativo 2013-2018” approvate dal Consiglio Comunale di Vicenza e che si focalizza sull'evoluzione istituzionale, economico e sociale dell'Area Urbana di Vicenza al fine di renderla fortemente integrata, inclusiva e smart.

La strategia prevede:

- **L'innovazione**, intesa come capacità di cittadini, imprese e istituzioni di innovare, cioè di promuovere e sostenere la ricerca e la formazione per introdurre innovazioni soprattutto nei servizi e nei processi e modelli sociali. L'innovazione ha come fine principale quello di fronteggiare la **sfida economica**;
- **La sostenibilità**, intesa come un nuovo modello di sviluppo caratterizzato da emissioni ridotte di carbonio e basato su un'economia circolare senza sprechi, in cui le risorse naturali sono gestite in modo sostenibile e la biodiversità è protetta, valorizzata e ripristinata in modo tale da rafforzare la resilienza



dell'area urbana. La sostenibilità ha come fine principale quello di fronteggiare la **sfida climatico-ambientale**;

- **La solidarietà**, intesa come la capacità di costruire un nuovo modello di welfare territoriale per assicurare a tutti le opportunità e le risorse necessarie per partecipare pienamente alla vita economica, sociale e culturale del territorio e per avere una vita dignitosa. La solidarietà ha come fine principale quello di fronteggiare la **sfida demografico-sociale**.

Il **PAES**, uno strumento trasversale con l'obiettivo di diminuire le emissioni da combustioni fossili, ha recepito le strategie del PUM che hanno attinenza con le tematiche della mobilità urbana.

La strategia prevede:

1. **Miglioramento della ripartizione modale a favore di forme di mobilità sostenibile e/o pubblica condivisa:**
 - Miglioramento del servizio di collegamento TPL verso i comuni dell'AUF, per incrementare gli spostamenti da e per il capoluogo attraverso il TPL (line "metropolitane" - POR-FESR / SISUS);
 - Implementazione dei servizi TPL a chiamata, attraverso applicazioni e ITC dedicate, sia per il profilo serale-notturno (già avviato) che per una nuova modalità diurna per le frazioni sparse e le zone non direttamente connesse alla rete (servizio PERI-METRO'. Bando Periferie).
2. **Aumento della percentuale di veicoli a basse emissioni o emissioni zero sul parco circolante:**
 - Progressivo miglioramento della flotta TPL, sia in termini di emissioni (verso emissioni zero) che di comfort e, quindi, attrattività del servizio pubblico (POR-FESR / SISUS);
 - Rimodulazione delle flotte aziendali, sia dei comuni dell'AUF che delle aziende dotate di *mobility manager*: progressiva sostituzione dei mezzi e/o utilizzo di biciclette.
3. **Eliminazione di traffico parassita/merci:**
 - Alleggerimento dei flussi di attraversamento dell'area centrale con la sperimentazione di **1 Azione Pilota** da realizzare nell'ambito del progetto SOLEZ.
4. **Ampliamento delle zone a mobilità limitata (ZTL-AP):**
 - Miglioramento dell'attrattività commerciale e urbana dell'area centrale, attraverso lo sviluppo di tecnologie/applicazioni in grado di bilanciare le politiche di limitazione facilitando l'avvicinamento al centro storico (sosta, TPL, sistemi ICT di informazione, politiche tariffarie, etc.);



- Parallelo processo di riqualificazione delle aree riconvertite alla pedonalità/ciclabilità, nella zona centrale, quale incentivo al cambio modale.

5. Diminuzione dei fenomeni di congestione:

- Sviluppo di applicazioni ITC in grado di condividere informazioni sul sistema della mobilità urbana e periurbana dei comuni dell'AUF e indirizzare l'utente nelle scelte di intermodalità (TPL-sosta-congestione della rete), con la sperimentazione di **1 Azione Pilota** relativa allo *smart parking* da realizzare nell'ambito del progetto SOLEZ.

Dalla documentazione si possono individuare **gli obiettivi comuni per tutta l'AUF**:

- **Miglioramento/implementazione di reti ciclabili** portanti e di distribuzione, sia in ambito urbano che di collegamento con i comuni della FUA (opere di carattere infrastrutturale- fondi propri);
- **Attivazione di un servizio di *bike sharing***, anche in condivisione con la FUA (a seguito del completamento dell'azione infrastrutturale - Bando periferie, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri);
- **Programma sperimentale nazionale (Ministero dell'Ambiente) spostamenti casa-lavoro e casa-scuola** (mix di azioni infrastrutturali, di regolazione e formative) volte all'incentivazione questi spostamenti mediante modalità sostenibili (pedonalità, ciclabilità, condivisione, TPL).

4.2 Strategia di lungo termine

La **strategia di lungo termine** per la mobilità di persone e merci nell'AUF ha un orizzonte temporale di 10 anni, che può allungarsi fino a 20 anni (**strategia vision**). Questa è coerente ed integrata con l'attuale programmazione e pianificazione di settore ed in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale.

La strategia di lungo termine relativa al sistema della mobilità e dei trasporti nel capoluogo e nell'AUF si prevede sarà definita e sviluppata in modo compiuto all'interno del **Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) - Comune di Vicenza**, attraverso un processo strutturato di concertazione e condivisione delle strategie ed azioni con i diversi stakeholder nel campo della mobilità, commercio, industria, etc. Il processo di costruzione del PUMS, quale evoluzione del PUM, ha preso avvio con la delibera di Giunta Comunale PGN 139635 del 19.10.2017 (adesione a SIMPLA - progetto Horizon2020)

La redazione del PUMS richiede la partecipazione di diversi soggetti per le diverse discipline che regolano il governo del territorio e della mobilità in ambito urbano e periurbano. Il processo di coinvolgimento attivo degli stakeholder e dei cittadini dovrà necessariamente accompagnare tutto il percorso di sviluppo del Piano in modo continuo. L'obiettivo è creare le condizioni favorevoli per il confronto tra i soggetti coinvolti, siano



essi stakeholder e/o cittadini, passando dalla mera aggregazione di posizioni predeterminate alla discussione, condivisione ed infine all'accordo su posizioni condivise sui temi principali del PUMS.

Saranno sviluppati, attraverso il percorso partecipato, gli scenari alternativi di Piano costituiti da specifiche azioni ed interventi, da attuare in un determinato orizzonte temporale di lungo termine (10 anni), coerentemente con le strategie da intraprendere per il raggiungimento di uno o più obiettivi in risposta alle criticità che emergeranno dall'analisi del quadro conoscitivo. Gli scenari alternativi potranno prevedere diverse combinazioni di azioni in relazione alle strategie definite nel Piano, potendo differire tra loro anche soltanto per una diversa temporizzazione.

5 Insieme delle Azioni in Area Urbana Funzionale

Le **azioni** sono rappresentate da interventi e misure regolamentari, organizzative ed infrastrutturali indirizzate a disincentivare e/o incentivanti la mobilità a basse emissioni dei gas serra in ambito FUA al fine di contribuire all'attuazione della strategia definita per il breve-medio e lungo termine.

Le azioni per la *low-carbon mobility* considerate possono essere suddivise nelle seguenti categorie:

1. **Azioni sul Trasporto Pubblico Locale;**
2. **Azioni sulla mobilità dolce;**
3. **Azioni relative a servizi di mobilità a valore aggiunto (persone e merci);**
4. **Azioni sulle infrastrutture viarie.**

5.1 Azioni di breve-medio termine

Le **azioni di breve-medio periodo** (3-5 anni) per la mobilità di persone e merci nell'AUF sono sviluppate coerentemente ed in maniera integrata con l'attuale programmazione e pianificazione di settore, con la strategia di breve-medio termine ed in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale.

Sono di seguito presentate in forma tabellare le specifiche azioni di breve-medio termine con indicazione dell'azione che si intende sviluppare (WHAT), gli obiettivi strategici verso cui l'azione è indirizzata (WHY), l'area territoriale di applicazione dell'azione (WHERE), i tempi previsti per la realizzazione dell'azione (WHEN), responsabili dell'attuazione dell'azione (WHO), i portatori d'interesse da coinvolgere (HOW) e, infine, le risorse da impegnare e/o impegnate (HOW MUCH).

1. Azioni sul Trasporto Pubblico Locale

Titolo	Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile (SISUS)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	L'azione prevede una sostituzione degli autobus attuali che risultano obsoleti ed inquinanti, con veicoli a basso impatto



	<p>ambientale (sostituzione di 21 veicoli a basso impatto ambientale). In questa maniera si persegue il principio di sviluppo sostenibile, soprattutto nelle aree a maggior densità di popolazione, e il miglioramento della qualità dell'aria attraverso una riduzione del numero di giorni di superamento della soglia limite prevista per il PM10. Si persegue, inoltre, il principio di non discriminazione in quanto si va a migliorare l'accesso della TPL (attraverso mezzi nuovi, moderni, accessibili e confortevoli) alle fasce più deboli e disagiate degli utilizzatori. Infine, si persegue l'obiettivo di incrementare l'utenza nel settore del TPL, rendendolo più attrattivo ed efficace, e quello di ridurre il ricorso alla mobilità privata</p>
<p>Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)</p>	<p>L'azione contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo generale del SISUS di migliorare le condizioni climatiche ed ambientali dell'AUF andando ad incrementare l'efficienza delle fonti principali dell'inquinamento ambientale, ovvero i mezzi del trasporto più vetusti. Inoltre, grazie all'attrattività e all'efficienza dei nuovi mezzi di trasporto, aumenteranno gli utenti del TPL, riducendo le emissioni di carbonio e polveri inquinanti della mobilità privata.</p> <p>Dal punto di vista specifico, l'azione andrà ad aumentare il livello di mobilità sostenibile nelle aree urbane, rendendo più appetibile e confortevole il TPL attraverso un servizio più efficiente e confortevole grazie ad una accessibilità universale</p>
<p>Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)</p>	<p>Tutti i comuni dell'AUF</p>
<p>Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)</p>	<p>2013-2018</p>
<p>Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)</p>	<p>Comune di Vicenza</p>
<p>Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)</p>	<p>SVT S.r.l. (Società Vicentina Trasporti), unica azienda titolare dei contratti di servizio per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico, che copre l'intera Area Urbana. Il beneficiario sarà titolare della proprietà dei mezzi di trasporto,</p>



	che ne garantisce il cofinanziamento.
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	€ 4.600.000,00 (co-finanziamento POR FESR € 2.506.666,67)

Titolo	Azione 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligente (SISUS)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	L'azione prevede l'adozione delle tecnologie informatiche e della comunicazione, a bordo dei mezzi e a terra, finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al servizio di TPL, attraverso la diffusione dei sistemi intelligenti nel trasporto e l'accesso alle relative informazioni, e alla garanzia di una maggiore sicurezza d'uso. L'azione prevede anche l'adozione di tecnologie di regolazione del traffico per agevolare il servizio di trasporto pubblico, coinvolgendo fasce di clientela che attualmente non lo utilizzano per i propri spostamenti. Si vuole, pertanto, incrementare la qualità del servizio offerto e, di conseguenza, l'attrattività del TPL, ottenendo un impatto positivo sull'inquinamento. L'applicazione delle nuove tecnologie si attuerà quindi anche ai percorsi dei bus delle linee 12/14 verso Creazzo/Sovizzo e Altavilla Vicentina lungo la SR 11 Padana Superiore verso Verona, la linea 1 per Torri di Quartesolo, e le linee 2 e 9 per Caldogno. Nel comune di Torri di Quartesolo sono coinvolti nell'implementazione di nuove tecnologie 4 fermate principali e 2 incroci semaforici, nel comune di Creazzo 4 fermate e 1 incrocio semaforico, nel comune di Altavilla Vicentina 4 fermate e 2 incroci semaforici, nel comune di Sovizzo 2 fermate e 2 incroci semaforici, nel comune di Caldogno infine 2 fermate e 2 incroci semaforici
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'azione contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo generale del SISUS di migliorare le condizioni climatiche ed ambientali dell'AUF, attraverso interventi finalizzati ad aumentarne la



	<p>sostenibilità. Si otterrà, quindi, una riduzione dell'uso della mobilità privata ed un'incentivazione all'uso del trasporto pubblico da parte di tutta l'utenza, in quanto più confortevole e più accessibile in termini di informazioni, sicurezza e tempistica. Dal punto di vista specifico, si vuole ottenere uno sviluppo della mobilità sostenibile attirando una maggior quota di utenza. Ciò sarà possibile attraverso interventi che renderanno il servizio di trasporto pubblico più affidabile in termini di tempidi percorrenza, più accessibile e fruibile in termini di informazioni sulle possibilità di viaggio prima e durante il viaggio stesso e più di facile utilizzo grazie alle maggiori informazioni. Inoltre, grazie alla sua efficacia ed efficienza, si attireranno tutte le fascia di utenza più esigenti, ovvero quelle che hanno l'alternativa dell'utilizzo della mobilità privata. Grazie a questo recupero di utenza, il gestore del servizio avrà a disposizione maggiori risorse che potrà reinvestire in ulteriori attività incentivanti.</p>
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2013-2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Comune di Vicenza
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	SVT S.r.l. (Società Vicentina Trasporti), unica azienda titolare dei contratti di servizio per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico, che copre l'intera Area Urbana. Il beneficiario sarà titolare della proprietà dei mezzi di trasporto, che ne garantisce il cofinanziamento.
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	€ 4.700.000,00 (co-finanziamento POR FESR € 2.674.971,43)

Titolo	Azione 9 Sostituzione autobus a gasolio con veicoli a metano (PAES)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Il Comune di Vicenza ha da tempo avviato una politica di sostituzione e di riqualificazione del parco mezzi del TPL. In particolare, sono stati introdotti mezzi a GPL e a gas Metano a spese dei veicoli diesel più vetusti. Questo trend proseguirà anche negli anni a venire e



	potrà garantire che al 2020 la quasi totalità degli autobus circolanti sarà ad alta efficienza energetica e ambientale
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Ridurre l’impatto di inquinanti e di emissioni di CO2 del parco mezzi del TPL
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell’AUF
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	SVT S.r.l. (Società Vicentina Trasporti)
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	circa 10.000.000 € (250.000 € per 40 mezzi)

Titolo	Azione 11 Pendolare in prova (PAES)
Descrizione dell’Azione (WHAT)	L’iniziativa Pendolare in Prova consiste nel regalare un abbonamento mensile al dipendente che dichiara di voler provare per un mese a spostarsi con i mezzi pubblici verso il posto di lavoro e ritorno
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Favorire l’accesso al trasporto pubblico dei pendolari, evidenziandone le opportunità economiche e di comodità per un trasporto più rapido ed efficiente
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Tutti i comuni della FUA
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Settore Mobilità e Settore Ambiente del Comune di Vicenza
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	5000 € circa

Titolo	Azione 18 Attuazione Piano Urbano della Mobilità: il trasporto pubblico (PAES)
Descrizione dell’Azione (WHAT)	Il Comune di Vicenza ha recentemente approvato il Piano Urbano della Mobilità (PUM) allo scopo di pianificare il futuro sviluppo delle infrastrutture viarie, ridurre le emissioni inquinanti in aria, e sviluppare la mobilità sostenibile. Lo scenario del PUM, denominato “scenario



	M", si pone il sostanziale obiettivo di ridurre sensibilmente l'impatto del traffico automobilistico in favore dell'uso dei mezzi pubblici e della bicicletta.
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Si vuole arrivare all'adozione del cadenzamento ai 10' per tutte le linee urbane principali (1,2,3,4,5,11), individuate come linee di forza del servizio, all'implementazione del servizio notturno a chiamata e alla elettrificazione della LAM rossa che percorrerà la tratta da Stanga al Ponte Alto.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza, AIM mobilità
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	SVT S.r.l. (Società Vicentina Trasporti)
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	Da determinare

2. Azioni sulla mobilità dolce

Titolo	Azione 10 Mobilità sostenibile per i lavoratori (PAES)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Attraverso la realizzazione del "telaio ciclabile" verranno poste le condizioni per poter aumentare e rendere strutturale l'uso della bicicletta per spostamenti interni alla città. Un'opera di adeguata informazione potrebbe portare il 20% degli spostamenti attualmente realizzati in auto a trasferirsi sulla mobilità ciclabile
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Razionalizzare gli spostamenti casa-posto di lavoro e viceversa rendendo contemporaneamente più sostenibili le modalità di spostamento
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza



Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	5.000 €/anno per un totale di 40.000 €

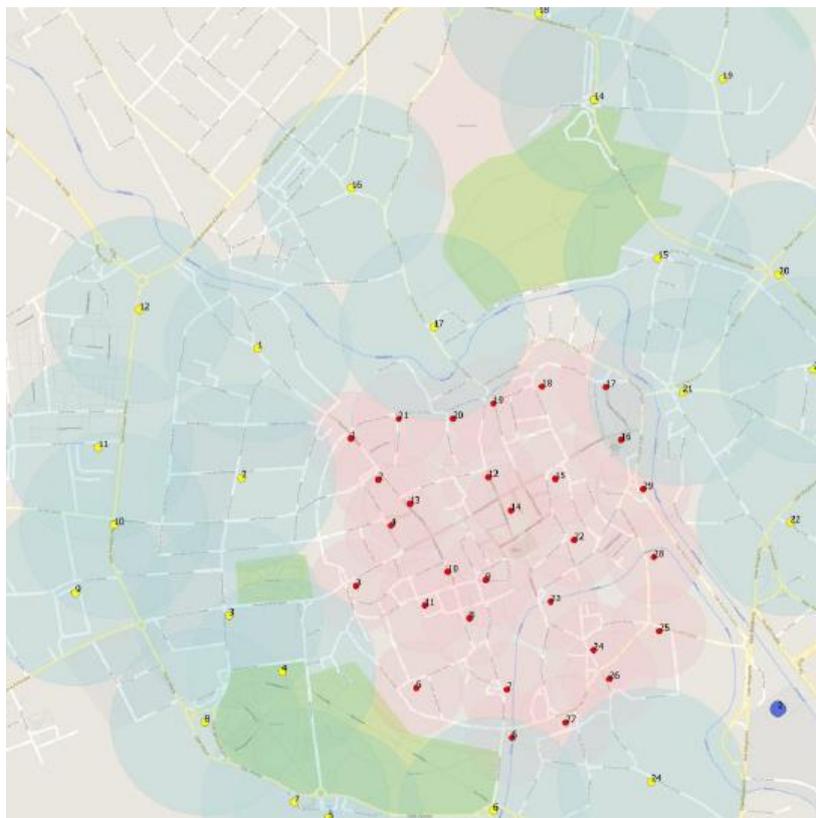
Titolo	Azione 21 Attuazione Piano Urbano della Mobilità: ciclabilità, Zona 30 e zone residenziali a traffico moderato (PAES)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Lo scenario di piano si pone il sostanziale obiettivo di ridurre sensibilmente l'impatto del traffico automobilistico in favore dell'uso dei mezzi pubblici e della bicicletta. Di importanza fondamentale, anche nell'ottica di realizzare una vera conurbazione della mobilità sostenibile, è il nuovo assetto della viabilità ciclabile a Vicenza
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Definire la struttura della Rete Ciclabile Strategica (RCS), su cui identificare gli itinerari portanti da utilizzare per la realizzazione della mappa generale della rete ciclabile, per la progettazione del sistema di segnaletica di identificazione, direzione e indirizzamento e per la corretta pianificazione degli interventi. I criteri fondamentali adottati per la progettazione del RCS sono l'attrattività, la continuità, la riconoscibilità e la brevità
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	==

Titolo	Progetto Mobilitate-Vi
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Azioni da adottare in sede locale che abbiano come finalità la riduzione del



	numero di autoveicoli privati in circolazione, favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, trasporto pubblico locale e uso condiviso e multiplo dell'automobile, allo scopo di ridurre il traffico e l'inquinamento.
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Incentivare iniziative strutturali di mobilità sostenibile per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con mezzi di trasporto sostenibili, in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal settore dei trasporti
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2017-2020
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	2.847.500€ (con co-finanziamento 1.000.000 € derivante dal bando del Ministero dell'Ambiente)

Titolo	Servizio <i>bike sharing</i>
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Attivazione servizio <i>bike sharing</i> di tipologia <i>free floating</i> con 53 stazioni e 400 biciclette distribuite nelle aree centrali e di periferia consolidata della città di Vicenza
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Offrire un servizio di mobilità sostenibile all'interno dell'area urbana di Vicenza
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Comune di Vicenza
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadinanza
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	€ 600.000 derivante da finanziamento statale



Titolo	Realizzazione piste ciclabili
Descrizione dell’Azione (WHAT)	Realizzazione di 11 Km di piste ciclabili, inserite nel complessivo progetto “bando periferie”, che si aggiungono al sistema della ciclabilità attuale caratterizzato da 64 chilometri di piste ciclabili già in essere
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Offrire una rete infrastrutturale per i collegamenti ciclabili interni al territorio comunale di Vicenza e di completamento delle connessione ai comuni della cintura urbana (AUF)
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Comune di Vicenza e comuni di:Torri di Quartesolo, Dueville, Quinto Vicentino
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2018 - 2019
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadinanza
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	675.623,80 euro, di cui 637.877,00 coperti da finanziamento statale.



Titolo	Completamento “spina ovest”
Descrizione dell’Azione (WHAT)	600 metri di percorso da via Torino a via Cappuccini, all’interno di una più complessiva riqualificazione di aree ex industriali. Azione 13 e Azione 16 del progetto “bando periferie”
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Infrastrutturazione della zona ovest del centro storico, con l’inserimento di una pista ciclabile, con connessione anche di aree di sosta a servizio del centro storico e recupero di aree ex industriali da bonificare. Offrire una rete infrastrutturale in una delle zone maggiormente attrattive, per servizi, dell’area urbana di Vicenza, quale pre-condizione per uno spostamento modale.
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Comune di Vicenza
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2018-2019
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti - Settore Ambiente del Comune di Vicenza
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadinanza
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	Euro 300.000,00 per riqualificazione via Cengio; Euro 4.760.000,00 per riqualificazione area ex Valbruna e Beltrame. Di cui euro 3.200.000,00 coperti da finanziamento statale



3. Azioni relative a servizi di mobilità a valore aggiunto

Titolo	Servizio a valore aggiunto per zone a basse emissioni
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Servizio di trasporto merci a valore aggiunto per recapito acquisti in centro storico di Vicenza (ZTL). L'azione si incentra sulla progettazione ed implementazione sul territorio di un innovativo servizio di trasporto merci che consenta agli utenti (residenti, <i>city user</i>) della città di Vicenza di poter usufruire di un servizio a valore aggiunto legato al settore del commercio all'interno del centro storico monumentale di Vicenza. Il servizio a valore aggiunto mira a compensare efficacemente le politiche di limitazione del traffico nel centro storico di Vicenza attualmente in vigore (incluse le misure di natura emergenziale), offrendo agli utenti la possibilità di fare acquisti presso le attività economiche aderenti all'iniziativa e presenti all'interno del centro storico della città (ZTL) senza la necessità di utilizzare l'auto privata,</p>



	moto, ciclomotore e/o con i mezzi pubblici portando con se gli acquisti effettuati in centro, ma lasciando l'onere di far recapitare gli acquisti in tutta sicurezza da parte di un soggetto terzi (tramite l'utilizzo di cargo bike) in determinato punto strategico della città rappresentato dal parcheggio di intercambio Park Cricoli idoneo a ricevere e «stoccare» le merci (acquisti)
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Alleggerire i flussi di traffico di attraversamento dell'area centrale, contenere gli impatti negativi della mobilità (sostenibilità ambientale), accessibilità alle funzioni della vita associata (sostenibilità sociale), rivitalizzazione del centro storico
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni della FUA e la ZTL vicentina
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Gennaio-Novembre 2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Vicenza, VELOCE, ASCOM
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Esercizi commerciali aderenti, cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	19.500,00 €

Titolo	Smart parking per parcheggio Ospedale
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Introduzione di un <i>Smart parking tool</i> finalizzato ad offrire un servizio alla cittadinanza sovracomunale, per conoscere lo stato di occupazione del complessivo sistema della sosta a servizio dell'Ospedale Civile di Vicenza. Cittadini dei comuni contermini e/o periferia cittadina, che devono recarsi presso l'Ospedale S. Bortolo di Vicenza hanno accesso a informazioni in tempo reale sulle possibilità di trovare un parcheggio e/o alternative su come raggiungere l'ospedale ottimizzando il tempo e riducendo le emissioni di CO2
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	Eliminare i giri a vuoto alla ricerca di parcheggio, con benefici conseguenze per la congestione stradale e per l'inquinamento ambientale, aumentare l'accessibilità all'area ospedaliera
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni della FUA
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Gennaio-Novembre 2018



Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Comune di Vicenza, AIM Mobilità
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	16.000,00 €

Titolo	Azione 8 Car sharing per il Comune di Vicenza (PAES)
Descrizione dell’Azione (WHAT)	Il comune di Vicenza vuole rinnovare il proprio parco autovetture valutando l’opportunità di accedere ad un servizio di <i>car sharing</i> elettrico che garantisca la disponibilità di un numero sufficiente di autovetture per le esigenze del personale del Comune, senza avere l’onere di gestire un parco autoveicoli e la relativa manutenzione e, contestualmente, consentire l’utilizzo del servizio anche ai cittadini
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Si vuole garantire al fornitore di servizio di <i>car sharing</i> una base di domanda sufficientemente ampia da sostenere l’iniziativa economica. Si vuole, inoltre, fungere da propulsore ad un nuovo modello di mobilità, quello elettrico, al fine di ridurre l’impatto dei trasporti nelle emissioni di gas climalteranti e, nelle emissioni di sostanze inquinanti. Infine, si vuole sostenere la nascita di un servizio di <i>car sharing</i> cittadino di tipo altamente sostenibile in grado di consentire l’accesso al centro cittadino (esempio tratti a ZTL) solo con mezzi elettrici
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Vicenza
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Comune di Vicenza- Settore Mobilità e Trasporti - Settore Provveditorato
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	==

Titolo	Azione 20 Attuazione Piano Urbano della Mobilità - la sosta (PAES)
Descrizione dell’Azione (WHAT)	Lo scenario di piano si pone il



	sostanziale obiettivo di ridurre sensibilmente l'impatto del traffico automobilistico in favore dell'uso dei mezzi pubblici e della bicicletta. La modulazione dei prezzi per la sosta auto hanno l'obiettivo di scoraggiare l'ingresso eccessivo in prossimità del centro storico, favorendo di conseguenza lo scambio tra auto e mezzi pubblici nella cintura esterna della città e nei parcheggi scambiatori
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	La regolazione della sosta viene riferita all'azzoneamento riportato nello schema seguente, dove risultano individuate quattro zone corrispondenti a differenti livelli di tariffazione: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Zona rossa</u>, corrispondente agli attuali settori 5, 6 e 7, a tariffa massima; - <u>Zona verde</u>, corrispondente agli attuali settori 1,3,4 e 8, a tariffa intermedia; - <u>Zona azzurra</u>, corrispondente agli attuali settori 2, 9, 10, integrata da modeste addizioni sul versante est, a tariffa bassa; - <u>Zona rosa</u>, di nuova definizione, con funzione di fascia filtro
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell'AUF
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti del comune di Vicenza
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	==

4. Azioni sulle infrastrutture viarie

Titolo	Azione 19 Attuazione Piano Urbano della Mobilità: la viabilità (PAES)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	Lo scenario di piano si pone il sostanziale obiettivo di ridurre sensibilmente l'impatto del traffico automobilistico in favore dell'uso dei mezzi pubblici e della bicicletta. Anche la viabilità automobilistica verrà rivista, nell'ottica di rendere più fluida la circolazione e, di conseguenza, minori le emissioni specifiche per kilometro



Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	L’assetto proposto dal Piano prevede i seguenti interventi: - Variante Pasubio; - Variante Marosticana; - I due lotti della tangenziale nord, e precisamente: il collegamento Pasubio-Marosticana e il collegamento Marosticana-variante di Ospedaletto della Postumia. - Collegamento Aldo Moro verso Ospedaletto; - Prolungamento Martiri delle Foibe e nodo del Tribunale; - La strada dello “scolmatore” ed il suo raccordo con viale San Lazzaro; - Scavalco ferroviario di San Lazzaro; - Collegamento div. Julia Cappuccini; - Ex binario FTV e ristrutturazione del nodo di via Milano
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Tutti i comuni dell’AUF
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2013-2020
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Settore Mobilità e Trasporti - Settore Infrastrutture del Comune di Vicenza
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini, SVT S.r.l.
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	Opere a carico dello Stato e parzialmente ricomprese nel progetto per la linea AVAC relativo al nodo di Vicenza.

5.2 Azioni di lungo termine

Le **azioni di lungo termine** (fino a 10 anni) e **vision** (fino a 20 anni) per la mobilità di persone e merci nell’AUF saranno definite e sviluppate in modo compiuto attraverso l’elaborazione, adozione ed approvazione del PUMS, coerentemente con l’attuale programmazione di settore, con la strategia di lungo termine e con la strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale.

Resta inteso però che è possibile indentificare due diversi interventi già pianificati da parte dell’Amministrazione Comunale relativi al Trasporto Pubblico Locale come di seguito presentati.

Titolo	Nuova linea Filobus
Descrizione dell’Azione (WHAT)	(LINEA FILOVIARIA DA ZONA FIERA - STAZIONE - ZONA VICENZA EST) che va da Fiera a Vicenza Est passando per la

	stazione di viale Roma (circa 12 Km). Realizzazione 18 fermate contrapposte con 18 autobus ogni 7 minuti (in ora di punta);
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Offerta di trasporto pubblico altamente performante e strutturazione di nodi di interscambio alle porte est ed ovest della città tali da intercettare i flussi in ingresso. Spostamento modale verso TPL.
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Comune di Vicenza, con capolinea di attestazione e parcheggi scambiatori agli estremi est (Torri di Quartesolo) e ovest (Creazzo) del territorio comunale
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	2018 - 2024
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	RFI SpA, quale azione connessa al quadruplicamento della linea ferroviaria sul nodo di vicenza, con introduzione dei servizi Alta Velocità/Alta Capacità
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadinanza
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	150.000.000 €, comprensivi di nuova viabilità connessa



Titolo	Servizio «PERI-METRO’» (Bando periferie)
Descrizione dell’Azione (WHAT)	Trasporto pubblico a chiamata nelle zone periferiche della città che integrerà le corse esistenti e comprenderà così anche le fasce orarie ora non disponibili
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	Permettere il collegamento alla città nelle zone prive di servizi o con servizi di trasporto pubblico locale insufficienti e arrivare in



	prospettiva all'eliminazione di corse che consumano molti chilometri e che potrebbero venire sostituite completamente dal nuovo servizio a chiamata
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Tutti i comuni della FUA
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	2018-2022
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	SVT S.r.l. (Società Vicentina Trasporti)
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	1.200.380 €

