

MOBILITA' SOSTENIBILE

UNA SCELTA STRATEGICA



Provincia di
Pesaro e Urbino



Provincia di
Pesaro e Urbino

MOBILITA' SOSTENIBILE
UNA SCELTA STRATEGICA

a cura di
PROVINCIA DI PESARO E URBINO
SERVIZIO TRASPORTI E MOBILITA'
SERVIZIO PROGETTAZIONE OPERE PUBBLICHE



INTRODUZIONE

Immaginare le nostre città “libere” da ogni forma di inquinamento (smog, rumori, polveri sottili, ecc) è un obiettivo che la Provincia di Pesaro-Urbino si è data da alcuni anni. Molti Comuni hanno già attivato forme di protezione dei centri storici e altre Amministrazioni si sono dotate di strumenti urbanistici e piani del traffico, tendenti a ridurre il più possibile l’impatto ambientale provocato dalla mobilità dei cittadini.

Da diversi anni le politiche del trasporto pubblico locale sono incentrate sulla riduzione dei mezzi privati e sul potenziamento capillare dei collegamenti mediante le aziende operanti nel Trasporto Pubblico Locale (TPL). Da un decennio nella nostra provincia sono state realizzate decine di chilometri di piste ciclabili. Naturalmente dove si possono fare e nelle località pianeggianti o con bassi dislivelli.

L’incentivo all’uso del car sharing o del car pooling (uso collettivo dell’auto privata) inizia timidamente a farsi strada anche nei nostri territori.

Risulta evidente che interventi strutturali di grande impegno finanziario non potranno essere fatti dalle istituzioni locali, stante il periodo di difficoltà finanziaria in cui versano, pertanto diventerà fondamentale il “comportamento” di ogni singolo cittadino.

Per noi, il tema della mobilità sostenibile è un fatto culturale e strategico che ci vedrà impegnati nei prossimi anni.

L’obiettivo è quello di coinvolgere tutte le pubbliche amministrazioni presenti nel territorio, a partire dalle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, le associazioni ambientaliste, quelle economiche e sociali.

Un impegno che prendiamo nei confronti delle nuove generazioni, alle quali vorremmo lasciare un ambiente vivibile e a misura d’uomo.



MOBILITÀ E SICUREZZA URBANA

Per avere una città a misura di bicicletta, occorre agire sull'intera mobilità, perché se il trasporto pubblico cresce, così come i ciclisti e i pedoni, l'auto rischia di diventare l'opzione più scomoda e meno concorrenziale rispetto alle altre soluzioni. Soprattutto nelle medie e grandi città.

Per stabilire la qualità della mobilità va preso in esame il "model share": lo stile di mobilità dei cittadini, il mezzo di trasporto più usato per andare a scuola o al lavoro. Valutare se la città "premia" i trasferimenti non motorizzati o no.

Se una pubblica amministrazione decide di limitare la velocità in modo severo, parcheggi con tariffe elevate e rendere scomoda la mobilità con auto o scooter, si avrà tanta gente che utilizzerà mezzi pubblici, biciclette, ecc.

L'esempio più interessante è la città di Bolzano, dove meno di un terzo dei suoi cittadini usa l'auto privata, avendo, nel recente passato, ridotto i parcheggi, ampliato le aree pedonali, rendendo sicure e protette le strade per pedoni e ciclisti in cui più difficile risultava la convivenza tra i vari mezzi di mobilità.

Nel Parlamento italiano vi sono varie proposte di legge per abbassare il limite di velocità da 50 Km/h orari a 30/Km per le strade dei centri urbani, in tal modo, oltre a rendere più sicure le strade urbane, si avrebbe una sensibile riduzione sia della rumorosità, che dello smog, oltre, naturalmente ad un calo dei consumi di carburante.

Nel Regno Unito grazie all'introduzione delle zone con limite dei 30 Km/h gli incidenti sono diminuiti del 40%, con positiva ricaduta, per morti e feriti, diminuiti del 32%. In particolare per i minori di 15 anni la riduzione è stata del 46%.

Una importante soluzione, al fine di rendere più concorrenziale il trasporto pubblico locale, è quella di assicurargli maggiore fluidità ed attrazione, estendendo la rete di corsie preferenziali per i tram e i bus e riducendo lo spazio per le automobili private. Tra le priorità c'è anche quella di assicurare al trasporto pubblico la possibilità di una maggiore fluidità estendendo il più possibile la rete (assai scarsa) di corsie preferenziali per i bus. Un'azione di questo tipo potrebbe assicurare due risultati immediati, quasi a costo zero: la sottrazione di spazio alle automobili e una reale concorrenzialità del bus rispetto alle vetture private.

I vantaggi di una seria azione per la mobilità nuova sono peraltro ben evidenziati da uno studio danese (Bicycle Account 2012) che evidenzia come ogni km pedalato genera un beneficio di 0,16 euro per la società, mentre a ogni km percorso in automobile genera un danno pari a 0,10 euro.



CICLOTURISMO

In Italia il mercato del turismo ecologico rappresenta una nicchia rilevante, in continua crescita. Una parte della popolazione per fuggire dalla pressione dei ritmi della vita, si avvicina alle attività che la mettono in contatto con la natura. Le motivazioni sono diverse: organizzazione del tempo libero, per turismo, per sport, per un maggiore contatto con la natura e il paesaggio.

Una componente significativa di questo mercato è rappresentata dal cicloturismo.

Tra chi fa uso abituale della bicicletta, vi sono categorie diverse. La distinzione va ricercata nel modo diverso di considerare la bicicletta. Intanto il cicloturista non è interessato alla competizione, non pedala per arrivare primo al traguardo, ama la natura e attraversa il territorio perché è un viaggiatore che cerca di capire gli spazi e l'ambiente che lo circonda. Il cicloturista è anche una "buona forchetta", predilige i cibi dei territori che attraversa, e, di solito, è un visitatore di città d'arte e di cultura. La bicicletta per lui è il mezzo migliore per godere del territorio senza inquinarlo gustando ogni pedalata.

Il cicloturista sceglie percorsi vicini alla natura, quelli che sono attrezzati per accoglierlo e che offrono possibilità artistiche e gastronomiche che può apprezzare.

Difficile avere una stima esatta sul cicloturismo, che è stimato in alcune decine di migliaia, che triplicano se vanno aggiunti i turisti ciclisti, i cicloamatori. In Germania sono alcuni milioni e quasi il 40% dei turisti tedeschi, ogni anno, fa una vacanza in bicicletta.

E' evidente che il cicloturismo rappresenta una risorsa economica di tutto rispetto.

Un esempio concreto è rappresentato dalla ciclovie del Danubio, che ogni anno rende circa 200 milioni di euro di indotto. In Italia le 4 più importanti ciclovie del Trentino, nel 2009, hanno prodotto un fatturato di oltre 80 milioni di euro.

Pensiamo a quale tipo di sviluppo si potrebbe avere se in Italia ci fosse una seria politica di investimenti nelle infrastrutture collegate al cicloturismo.

Nel nostro paese, troviamo alcune situazioni eccellenti in particolare nel Trentino, in Lombardia, nella zona di Ferrara, completamente scollegate tra loro. Null'altro.

Occorre collegare le varie ciclovie, una volta individuate, a itinerari e reti nazionali ed europee di lungo corso, opportunamente segnalate. Una buona segnaletica collegherebbe i vari spezzoni di ciclabili, sfruttando stradine, strade arginali ed ex ferrovie recuperate, creando continuità e certezze per il cicloturista.

Fondamentale sarà l'intermodalità treno+bicicletta. Il cicloturista che parte in bicicletta avrebbe così la possibilità di raggiungere località più lontane e di alleviare la fatica, avendo la possibilità di caricare la bici sul treno.

In Europa l'intermodalità è molto sviluppata, fino ad arrivare al trasporto urbano.

LE VIE VERDI

La "greenways movement" è il movimento culturale che negli ultimi anni si è sviluppato attorno alla nuova tendenza, sviluppatasi nelle popolazioni europee più emancipate.

Le "vie verdi" rappresentano un "modo di essere", il contatto con la natura, poter praticare sport e divertimento, relax, ecc ed ottenere benefici fisici e psicologici, tra i quali:

- conoscere la natura e l'ambiente
- conoscere il patrimonio culturale, artistico ed architettonico delle località attraversate
- conoscere il paesaggio e le tradizioni tipiche dei territori raggiunti
- contribuire alla ricchezza delle zone attraversate, portando benefici economici ed occupazionali
- sviluppare nuove forme di turismo rurale sostenibile
- far crescere un sistema di percorsi alternativi per gli utenti non motorizzati
- contribuire a sviluppare una mobilità alternativa, migliorando la qualità dell'aria e della vita delle città.

Anche in Italia è presente un sistema di "vie verdi", formate da percorsi che costeggiano canali e piste campestri, ma anche ferrovie trasformate in piste ciclabili.

La "greenways" è un fenomeno in crescita, e quindi è forte la necessità di trovare nuovi percorsi, di recuperare vecchie strade e canali e sviluppare l'opportunità di recuperare vecchie linee ferroviarie dimesse.

Il movimento delle "greenways" è nato negli Stati Uniti intorno al 1950, ma in molti sostengono che la madre delle attuali "vie verdi", sia da individuare nel sistema verde progettato alla fine del 1800



nella città di Boston, che collegava le grandi vie composte da alberi e spazi verdi della città americana.

In Europa, in particolare in Spagna nei primi anni 90, si è sviluppata la cosiddetta "Vias Verdes" che ha l'obiettivo di creare percorsi riservati al traffico non motorizzato, collegati tra di loro.

Anche in questo caso sono state utilizzate diverse ferrovie dismesse ed abbandonate.

Interessante, nel caso della Spagna, è stata la collaborazione tra le varie istituzioni politiche ed amministrative pubbliche. La cooperazione tra Enti pubblici e privati e la società delle Ferrovie dello Stato, hanno consentito lo sviluppo di questo programma, finanziato dal Ministero dell'Ambiente e dagli Enti locali quali Regioni e Comuni.

In Belgio, nel secondo dopoguerra, molte ferrovie furono chiuse, per cui qualche anno dopo, iniziò un graduale recupero di questo patrimonio, trasformandole in decine di chilometri di piste pedonali e ciclabili. Oggi esistono quasi 900 Km di itinerari, di cui 200 utilizzando ferrovie abbandonate.

Negli Stati Uniti è avvenuto un fenomeno simile al Belgio, con proporzioni naturalmente diverse. Infatti dagli oltre 430.000 Km di rete ferroviaria presente all'inizio del 1900, si è passati a meno della metà nel corso del XX secolo.

L'abbandono di oltre 200.000 km di ferrovia è stato più intenso negli anni 70 e 80. Da allora il movimento "greenways" ha riconvertito molte linee abbandonate, tanto che nel 1997 le rotaie recuperate raggiunsero la lunghezza di 16.000 Km. Infatti negli Stati Uniti si trova la pista ferroviaria più estesa al mondo (Katy Trail), nel Missouri, lunga 320 Km.



PISTA CICLABILE PESARO FANO

I 13 chilometri di pista ciclabile tra Pesaro e Fano sono la prima pietra di un progetto dal grande potenziale: aprire una via dedicata al turismo lento lungo il litorale adriatico. Costruita in sede propria e ben segnalata, la pista presenta un'unica insidia: la sabbia, ma vale la pena di percorrerla visto che si pedala a pochi passi dal mare e, in qualsiasi momento, ci si può fermare per fare un tuffo e rinfrescarsi.

Il percorso inizia nei pressi del cavalcavia ferroviario della SS 16 Adriatica e corre parallela alla stessa fino al nuovo sottopasso realizzato dal Comune di Pesaro nei pressi dei campeggi di Fosso Sejore. Si prosegue in adiacenza alla SS16 ma sempre su sede propria fino alle porte di Fano per poi proseguire fino alla zona Lido attraversando il torrente Arzilla.

La larghezza dell'itinerario ciclabile (costituito da due corsie contigue ad opposto senso di marcia) è variabile, ma comunque sempre uguale o superiore ai 3,00 metri. La variazione di larghezza permette di meglio adattarsi ai luoghi attraversati e creare delle aree di addensamento e/o rarefazione dove interrompere l'inevitabile monotonia di un tracciato rettilineo ed uniforme.

Sono presenti aree di sosta e di parcheggio delle biciclette, in modo da soddisfare e garantire la domanda attuale nonché un corretto scambio intermodale bici-pedone lungo il tracciato. Il colore, diverso rispetto a quello della pista, segnerà la specificità della funzione; inoltre ogni parcheggio è dotato di una doppia funzione: quella di rastrelliera per biciclette e seduta per i pedoni.

Di fatto, questo nuovo corridoio di collegamento dedicato esclusivamente al movimento "dolce" ha permesso lo sfruttamento di una zona di litorale anche in periodo invernale stimolando l'apertura di attività e servizi anche fuori dalla stagione balneare.

E' da sottolineare il fatto che il progetto è stato accolto inizialmente con molta ostilità da parte dei proprietari e concessionari delle spiagge da una parte, ed indifferenza dai cittadini dall'altra, ma poi, una volta realizzata, si è rilevata essere un volano per la domanda di lunghi percorsi pedonali che ha portato l'amministrazione a realizzare altri percorsi cittadini.



FERROVIA FANO URBINO

La ferrovia Fano Urbino, venne inaugurata il 20 settembre 1898 e rimase in esercizio fino al 1987. Il 10 febbraio di quell'anno venne dichiarata ufficialmente chiusa la sua attività.

Lunga 48 Km e con pendenza costante fini a raggiungere i 440 metri sul livello del mare.

La linea ferroviaria nacque per ragioni militari e strategiche, tanto che il suo maggior utilizzo durante i periodi bellici, nella prima e nella seconda guerra mondiale. Forse proprio per questo, nel 1941 fu distrutta da un bombardamento e successivamente ricostruita e ristrutturata nel 1955.

Il percorso è completamente situato nella provincia di Pesaro e Urbino e attraversa un territorio ricco di bellezze naturali e culturali. Parte da Fano, a ridosso della costa fino a raggiungere la città di Urbino.

Oggi tutta la tratta ferroviaria è abbandonata e la vegetazione spontanea ne ha occupato l'intero sedime.

L'ipotesi di riconversione da linea ferroviaria in greenways appare una interessante opportunità, non solo per non disperdere una importante infrastruttura, ma in considerazione degli agglomerati urbani che nel tempo si sono sviluppati nella valle del Metauro.

Città e località sono cresciute notevolmente negli ultimi 20 anni, lungo l'arteria della vecchia flaminia, arteria stradale di certo non idonea alla cosiddetta mobilità ciclabile e pedonale.

L'idea di destinare la vecchia ferrovia in una passeggiata ed un percorso ciclabile protetto ha le caratteristiche di sicurezza che le strade pubbliche non sono in grado di garantire.

Altra caratteristica interessante nel fronte della sicurezza, è quella relativa al limitato numero di intersezioni tra la ex ferrovia e la rete stradale.

La regolare e discreta andatura dell'inclinazione, del percorso permette anche alle persone con disabilità di poter "sfruttare" le caratteristiche del tracciato.

Suggestivo è l'attraversamento di gallerie e ponti ubicati lungo il percorso, che potrebbero essere elementi di attrazione per i normali ciclisti e per turisti alla ricerca di "vie verdi".

Le 6 ex stazioni e le 13 fermate dislocate lungo il tracciato della vecchia ferrovia, potrebbero essere trasformate in punti di ristoro (bar, ristoranti, alberghi) che darebbe agli utenti della greenways, i servizi necessari a rendere più gradevole il percorso e contestualmente creare una opportunità di lavoro.

Particolarmente rilevante sarebbe il collegamento con l'altra via verde già costruita nella dorsale adriatica che collega Fano con Pesaro, che costituirebbe uno dei percorsi non motorizzati più lunghi d'Italia (Pesaro-Fano-Urbino).



BIKE SHARING

Il bike sharing è un servizio di biciclette pubbliche e una forma complementare di mobilità alternativa non motorizzata sviluppatasi nelle aree urbane. Infatti solo in Italia, le città che si sono dotate di questo "strumento" sono 132, tra queste vi sono città metropolitane (Milano, Torino, Napoli), sia città medio piccole (Trani, Busto Arsizio, ecc).

Nella nostra provincia, i comuni di Pesaro e Fano ne sono dotati, grazie ad un progetto dell'Amministrazione provinciale finanziato dall'Unione Europea: 80 biciclette parcheggiate nei vari punti nevralgici delle rispettive città.

Per rendere efficace il servizio, è fondamentale prevedere un adeguato numero di rastrelliere ben distribuite nel territorio e situate in corrispondenza di parcheggi di interscambio, terminali del trasporto collettivo, aree ad elevata densità di servizi pubblici.

La collocazione delle postazioni rende facile combinare l'uso della bici pubblica con l'auto, l'autobus ed il treno. Questo sistema vuole essere da una parte un servizio pubblico che rappresenti una seria alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall'altra uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità, il quale garantisce autonomia e agilità nel traffico urbano, senza alcun problema di parcheggio.

CAR SHARING

Con questa definizione s'intende la fruizione di un unico veicolo da parte di una pluralità di utenti.

Il servizio è quasi sempre su base imprenditoriale, spesso gestito da soggetti privati ma con forme promozionale ed incentivante da parte delle istituzioni pubbliche.

Il car sharing è erogato da un gestore che può essere strutturato in diverse forme societarie (cooperative, piccole srl, ecc) e offre un parco auto in

condivisione per i propri abbonati, ciascuno dei quali paga solo l'effettivo utilizzo dei veicoli.

Un'unica auto nell'arco di una giornata può essere guidata da più persone autonomamente e in periodi diversi, a seconda delle esigenze personali.

Il sistema è incentrato sulla organizzazione della mobilità: si acquista l'uso dell'auto anziché l'auto stessa, con una riduzione dei costi inferiori rispetto alla proprietà, che comporta un elevato costo fisso da sostenere indipendentemente dall'uso effettivo che si fa dell'auto in termini di Km percorsi e tempo di utilizzo.

In Europa il car sharing è attivo in 14 paesi e si è particolarmente sviluppato in Germania, Svizzera e Olanda, dove gli utenti hanno superato le 100000 unità. In Italia sono nati 11 gestori locali, che offrono il servizio in città grandi e medie, dislocate in tutto il territorio nazionale, con quasi 20000 utenti e potendo disporre di oltre 500 veicoli.

APPENDICE

Materiali e contenuti tratti dai seguenti siti internet e pubblicazioni:

Azioni Quotidiane

Comune di Udine

ECOAGE

EPOMM European Platform on Mobility Management

EUROMOBILITY Associazione Mobility Manager

Ferrara in Bici

Ferrara in bici di Pietro Osti

FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta ONLUS

Il sole 24 ore

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

Legambiente Direzione Nazionale

La Via Verde del Metauro di Giovanna Girolomoni

Piano della mobilità ciclabile (BICIPLAN) Città di Torino

Wikimedia Foundation, Inc.

