

**Documento di supporto alla predisposizione del  
Programma Regionale per la Montagna**

**Approfondimento tematico  
Accessibilità e sistemi di mobilità**

Documento di lavoro

## Indice

1. Introduzione.....	4
2. Elementi per una “geografia dell’accessibilità” nell’Appennino Regionale.....	4
1.1 L’armatura infrastrutturale per l’accessibilità nella montagna regionale.....	4
1.2 Dinamiche demografiche e sviluppo infrastrutturale .....	7
1.3 Infrastrutture viarie, accessibilità e dissesto.....	8
1.4 Criticità della rete, interventi necessari e programmazione delle risorse.....	10
3. I servizi per l’accessibilità e la montagna .....	11
3.1 La pianificazione regionale .....	11
3.2 Alcuni esempi di lettura “a grana fine” dei sistemi di TPL e di buone pratiche.....	13
3.3 La mobilità ciclabile.....	17
3.4 Buone pratiche regionali in tema di ciclomobilità e mobilità sostenibile .....	20
4. Riferimenti biblio/web-grafici.....	21

## 1. Introduzione

La presente nota intende costituire un contributo alla discussione sulle esigenze di miglioramento dei sistemi di trasporto e dei servizi per l'accessibilità per le comunità del territorio montano regionale, tenuto conto delle condizioni socio-ecologiche ed economiche che lo caratterizzano in maniera differenziata.

In particolare, si è assunta una prospettiva eminentemente territoriale al tema, con l'intento di facilitare la generazione di proposte innovative, in grado di dare soluzioni al gap di accessibilità che caratterizza diverse zone del contesto montano regionale.

Si guarderà in modo particolare ai problemi seguenti:

- la disponibilità di una viabilità e di un trasporto pubblico locale sicuri, efficienti e fruibili come co-condizioni di permanenza dei cittadini sui territori montani;
- l'opportunità di riequilibrare i sistemi di relazione urbano-rurali, sia nelle relazioni fra centro montani e capoluogo, sia in quella fra gli stessi centri montani "in via di crescita" come sistemi locali di lavoro;
- l'opportuna attenzione allo sviluppo di una possibile "politica di massiccio", che consideri anche la relazione che intercorre con le comunità "di là dal crinale", nelle Marche, in Umbria, in Toscana, in Liguria;
- la necessità di dare soluzioni strutturali ai problemi di accessibilità connessi coi fenomeni di dissesto idrogeologico, passando – nella misura del possibile - da una politica di "riparazione del danno" ad una politica di prevenzione;
- le opportunità di dare vita ad un'offerta di servizi "alternativi" di mobilità, in territori caratterizzati da domanda debole e dalle esigenze specifiche espresse dalla popolazione anziana.

## 2. Elementi per una "geografia dell'accessibilità" nell'Appennino Regionale

### 1.1 L'armatura infrastrutturale per l'accessibilità nella montagna regionale

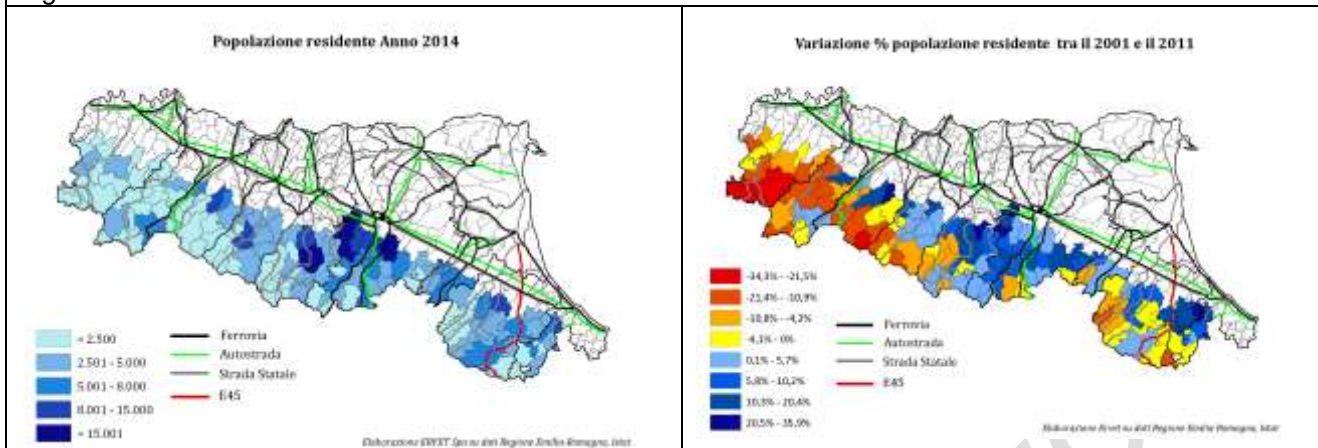
Il territorio appenninico, con una estensione di 9.458 kmq, costituisce oltre il **40% della superficie regionale**. Si tratta di uno spazio geografico variegato, che raggiunge quote anche ragguardevoli (superiori ai 2.000 metri), dalle caratteristiche morfologico-ambientali, demografiche ed economiche differenziate. Prende nomi diversi non solo in funzione della semplice collocazione spaziale (Appennino Ligure, Tosco-Emiliano, Bolognese, Tosco-Romagnolo o del Montefeltro).

Nei 123 comuni regionali classificati come "montani" risiedono 465.917 abitanti (2014), che rappresentano circa il 10% della popolazione regionale (4.452.782 abitanti), con una densità media pari a 49,2 ab./kmq, ovvero circa ¼ della densità media regionale.

Sebbene stabile o localmente in crescita in valori assoluti, la quota % di "popolazione montana" appare lievemente in diminuzione rispetto al passato: ciò è legato soprattutto alla crescita demografica significativa, legata all'immigrazione, che caratterizza in modo particolare le aree urbane ed in generale di pianura unitamente ai processi di spopolamento (anche pesante) che continuano a caratterizzare alcune aree della montagna regionale, specialmente nell'Appennino parmense e piacentino.

La figura 1 da conto di tali processi, anche mettendoli in relazione con l'armatura infrastrutturale di viabilità che attraversa il sistema montano regionale (autostrade, strade di vario ordine, linee ferroviarie principali).

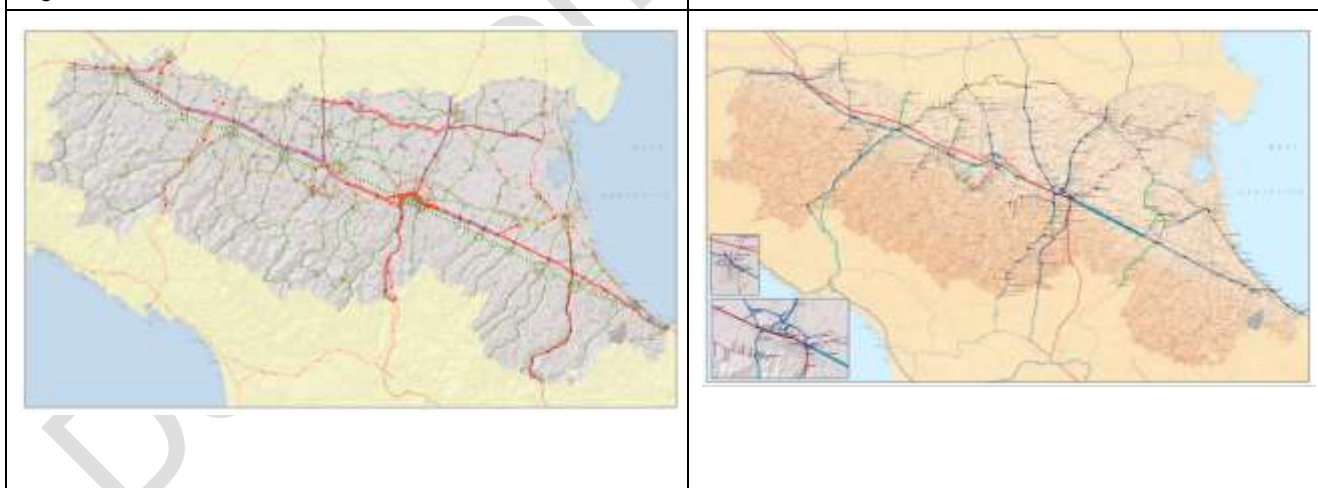
Figura 1



Se si analizza in dettaglio l'armatura infrastrutturale per l'accessibilità (figura 2), essa appare piuttosto diversificata in base ai contesti: le infrastrutture viarie e ferroviarie principali, attraversano infatti l'Appennino lungo alcune direttrici fondamentali, che collegano la Pianura Padana all'Italia pensinsulare:

- tre autostrade: A1 Milano – Roma, A15 Parma – La Spezia, A14 Bologna – Taranto (essenzialmente pedemontana);
- una Strada di Grande Comunicazione: E45 Ravenna – Orte;
- cinque linee ferroviarie: oltre alla linea ad Alta Velocità Milano – Napoli ed alle due linee "tradizionali" impennate sul nodo bolognese (la "Porrettana" e la "Direttissima"), citiamo la Ravenna – Faenza – Firenze e la "Pontremolese" Parma – La Spezia.

Figura 2



Tali direttrici della "grande rete", ritagliano spazi interclusi anche ampi, attraversati da una maglia viaria piuttosto fitta (pur se meno visibile alla scala delle mappe di figura 2), corrispondente per lo più alle "vecchie" Strade Statali o provinciali, disposte in direzione grosso modo nord-est – sud-ovest, disposte "a pettine" sia lungo le vallate degli affluenti in destra Po che in quelle dei fiumi romagnoli.

Da est a ovest i valichi montani verso le regioni confinanti sono numerosissimi, a testimonianza di un sistema di relazioni storicamente molto consolidato e che trova le sue radici nei "collegamenti internazionali" che i tre Stati pre-unitari che formavano l'Emilia-Romagna mantenevano con gli Stati confinanti, secondo una geografia piuttosto diversa dall'attuale: infatti, mentre il Granducato di Parma e Piacenza (confinante col Regno di Sardegna ed il Lombardo-Veneto) si estendeva

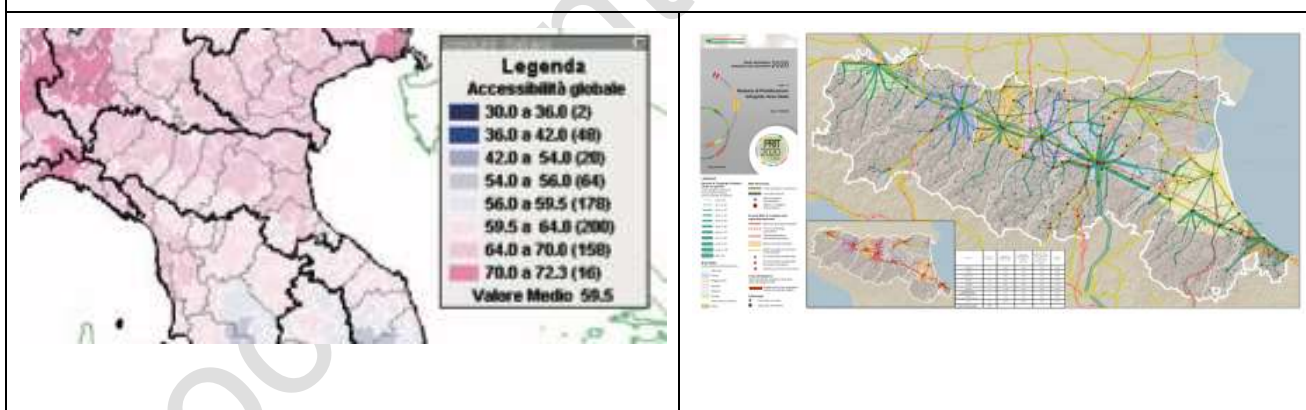
grosso modo sui territori attualmente afferenti ai due capoluoghi, ben diverso era il quadro relazionale dell'area modenese (il Ducato di Modena si estendeva fino alla Versilia), dello Stato Pontificio (che includeva le "Romagne" e l'area del Montefeltro), così come per il Granducato di Toscana, che si estendeva molto oltre l'attuale confine regionale (collocato più o meno uniformemente sul crinale), verso la pianura, configurando la "Romagna Toscana", i cui confini si attestavano a pochi chilometri da Forlì.

Entro una geografia siffatta si sviluppava una rete di vie di comunicazione fra i versanti nord e sud dell'Appennino, di derivazione storica<sup>1</sup> e molto più densa dell'attuale, a testimonianza di un altrettanto densa rete relazionale (sociale ed economica) fra comunità di vallate di crinale un tempo demograficamente più rilevanti: reti che nel corso dell'ultimo secolo hanno perso progressivamente d'importanza, in relazione all'enorme crescita del potenziale di attrazione sviluppato dai centri urbani situati ai piedi dei due versanti.

La digressione storico - geografica non vuole affatto essere didascalica: a tali processi di cambiamento territoriale è infatti associata la generazione di gran parte della condizione di marginalità ("perifericità" o "ultra-perifericità") che marca oggi la montagna regionale (ma anche nazionale), cui si associa la condizione di territorio demograficamente debole, morfologicamente difficile, scarsamente accessibile (comunque meno accessibile di quanto non sia stato nel passato), socialmente ed economicamente poco attrattivo e – *last but not least* – diviso in due da un crinale che in passato costituiva un'area di connessione<sup>2</sup>.

Un'area che, se osservata con gli strumenti di analisi di oggi, appare molto più divisa che non unita, sebbene caratterizzata - se misurata su base SLL (2001, a sinistra nel riquadro) - da indici di accessibilità medio-elevati su entrambi i versanti (figura 3)<sup>3</sup>. Un quadro di separazione che appare confermato dalla scarsità di flussi di collegamento inter-regionale, che emerge dalla figura a destra (relativa alla pianificazione di area vasta).

Figura 3



Come vedremo nella sezione dedicata alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico, si tratta di un territorio dalle condizioni di accessibilità difficile, dai servizi rarefatti e, sebbene ecologicamente di grandissima qualità ed importanza, non esattamente "attrattivo" per chi volesse scegliere di vivere e lavorare al di fuori delle aree urbane.

E tuttavia si tratta di un territorio in cui, come vedremo, la situazione – le situazioni – stanno cambiando in modo significativo, delineando la probabile necessità di un rafforzamento sostanziale delle politiche attive di accompagnamento alla sua crescita.

<sup>1</sup> Solo per citare le vie più famose e ancora oggi "vive", ricordiamo le vie dei Romei, sulla direttrice Aquileia – Roma, che attraversava la valle del Savio; l'antica via della Futa Bologna – Firenze; le varie direttrici della via Francigena, fra Parma e la Lucchesia, la via del Sale, fra Pavia ed il Tirreno, di importanza economica strategica.

<sup>2</sup> Basti a tale riguardo menzionare la grande quantità di "ostelli", ospizi, "locande" e quant'altre strutture storiche che ancora oggi si ritrovano ai valichi, spesso convertite in strutture ricettive per escursionisti, motorizzati o meno.

<sup>3</sup> La mappa, di fonte Isfort, si riferisce agli indici di accessibilità calcolati su base SLL 2001, in quanto non sono disponibili informazioni più aggiornate, basate sul censimento 2011.

## 1.2 Dinamiche demografiche e sviluppo infrastrutturale

Senza con ciò voler stabilire una relazione automatica di causa-effetto, la lettura sinottica (figura 4) delle dinamiche demografiche (variazione di popolazione 2001 – 2011, a sx) e dell'organizzazione delle reti trasportistiche stradali (al centro) e ferroviarie (a dx), mostra che molto probabilmente la disponibilità di reti e di servizi di accessibilità per e dai centri urbani maggiori, costituisce un importante "co-fattore di localizzazione" non solamente per le imprese ma anche per i cittadini. La densificazione della popolazione in corrispondenza de (da ovest a est):

- l'asse della Val Taro (ed in particolare a Borgo val di Taro e Bedonia);
- l'area reggiano – modenese lungo l'asse pedemontano Sassuolo – Scandiano;
- l'area bolognese;
- l'area faentina della Val Lamone;
- l'area cesenate della Val Savio,

tutte quante attraversate da grandi direttrici di comunicazione, appare come una prima conferma di tale affermazione.

Figura 4

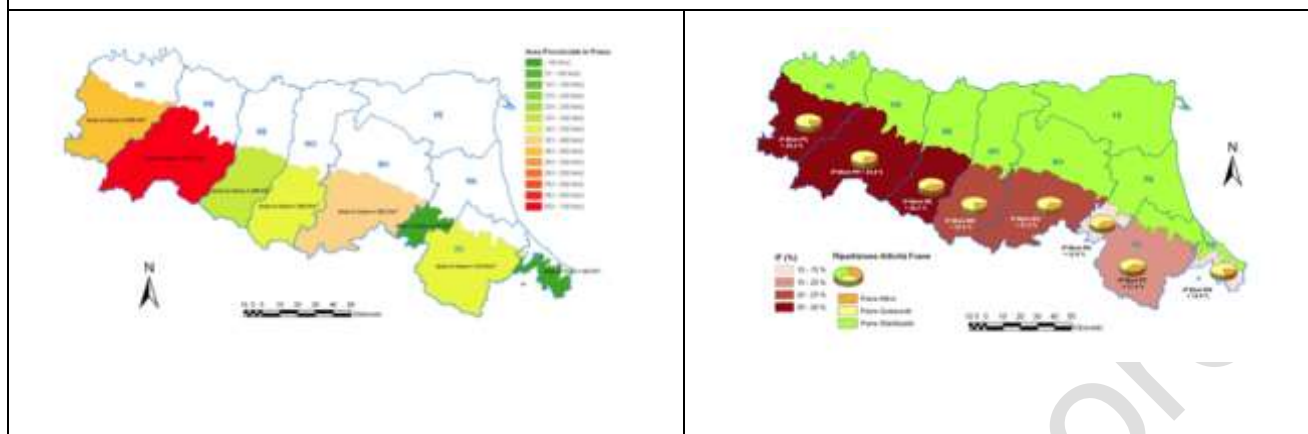


Tuttavia, se analizziamo l'evoluzione spaziale dei Sistemi Locali del Lavoro fra il 1991/2001 (a sx in fig. 5) ed il 2011 (a dx) e la rapportiamo con l'attuale assetto dei sistemi di trasporto ferroviario (a dx in fig. 4), osserviamo che il servizio di trasporto su ferro esercita un "ruolo organizzatore" piuttosto forte: si veda a tale riguardo l'importante "crescita di scala" di SLL come Borgo Val di Taro, che "cattura" Bedonia" ma anche un pezzo del SLL di Parma, di Bologna, che con l'apertura dell'Alta Velocità "cattura" Castiglione de' Pepoli/S. Benedetti V.S., lungo l'asse della vecchia "direttissima", oggi re-indirizzata ad un forte ruolo di trasporto locale, oppure di Faenza, caposaldo della Val Lamone sull'asse Firenze – Ravenna.





Figura 6

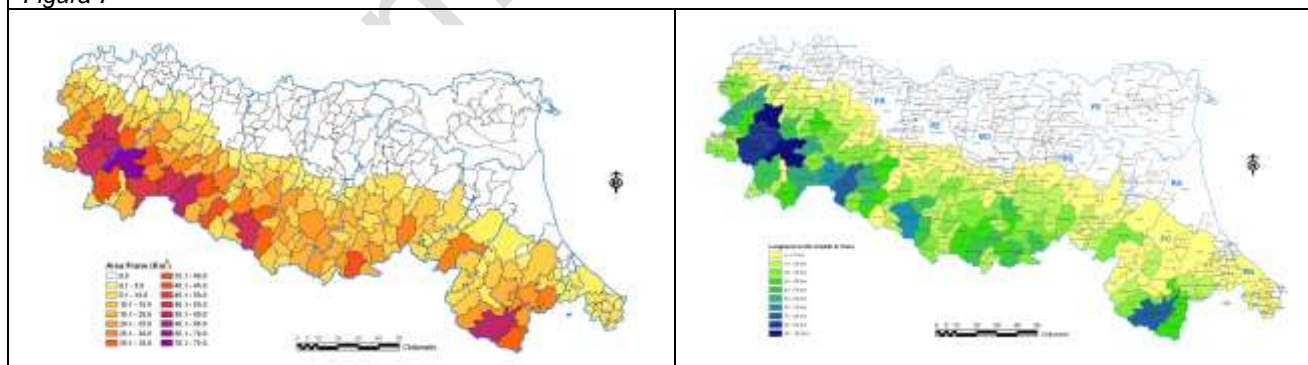


A tale proposito non è affatto irrilevante sottolineare come tali caratteristiche incidano in maniera sostanziale anche sulla “vivibilità” sociale ed economica dei territori, in quanto negli spazi più instabili è certamente più complicato e costoso salvaguardare gli edificati e realizzare e mantenere le infrastrutture, in particolare quelle di trasporto; ma è anche più difficile valorizzare economicamente il territorio.

Non appare irrilevante riportare un’informazione di grande interesse per gli Enti Locali chiamati sia alla prevenzione del rischio che alla prioritizzazione degli interventi di manutenzione: l’estensione effettiva delle aree in dissesto (fig. 7 a sx) e – soprattutto – la lunghezza delle reti stradali interessate da fenomeni di dissesto. A tale riguardo va segnalato che:

- l’area medio-alto appenninica occidentale, nelle province di Parma e Piacenza, è quella maggiormente interessata dai fenomeni di dissesto, con estensioni di rete stradale in frana spesso di ordine superiore ai 50 km per comune;
- le stesse aree sono anche quelle colpite dai tassi più alti di declino demografico, frequentemente superiore al 20% nel decennio.

Figura 7<sup>5</sup>



E’ probabilmente utile richiamare il fatto che da un lato le “misure di prevenzione” richieste dalla pianificazione agli Enti Locali debbano (o dovrebbero) inquadrarsi in una politica attiva di livello regionale che superi ed integri il semplice approccio di “riparazione del danno” e/o di intervento infrastrutturale “pesante”, con interventi che contemplino anche una manutenzione continua ed

<sup>5</sup> Un dato di estrema importanza non coperto dalla grafica di fig. 6 (dx) riguarda i tratti di strada interessati o soggetti al rischio dovuto alle frane di crollo. A dispetto delle modeste dimensioni di tali fenomeni, l’intensità che possono raggiungere ed il conseguente elevato grado di rischio per l’incolumità delle persone, fa sì che alle spese di manutenzione delle strade si aggiungano notevoli costi per la previsione e prevenzione (messa in sicurezza) di lunghi tratti di strade, esposti al rischio di tali dissesti.

estensiva del territorio montano; dall'altro lato vi è il tema critico delle risorse finanziarie, di cui gli Enti Locali sono generalmente poco provvisti, specie nelle aree in declino demografico.

#### **1.4 Criticità della rete, interventi necessari e programmazione delle risorse<sup>6</sup>**

Nella chiave dei profili di analisi citati al paragrafo precedente, per lo meno in termini generali la politica per la difesa del suolo e delle infrastrutture andrebbe considerata a pieno titolo come parte di una più generale politica per l'attrattività dei territori montani, di cui l'efficienza e la sicurezza delle reti infrastrutturali deve costituire parte integrante.

A seguito del trasferimento alle Regioni della competenza sulle strade, queste l'hanno trasferita alle Province; contestualmente, si è osservata una costante riduzione dei trasferimenti statali, fino al loro annullamento, dopo il 2010. Ciò fa sì che oggi il tema delle risorse finanziarie sia assolutamente centrale, anche in vista del fatto che gli interventi sulle infrastrutture viarie sono sempre in cima alle richieste di intervento<sup>7</sup>.

A fronte di ciò, gli ultimi anni hanno fatto registrare un consistente incremento, da parte delle Province, di richieste derivanti dalla necessità di interventi urgenti per danni causati dagli eventi calamitosi legati all'estremizzazione dei fenomeni climatici, per garantire accettabili condizioni di sicurezza alla circolazione. Movimenti franosi delle scarpate di monte e di valle con conseguenti colate di materiale sulle carreggiate e cedimenti dei piani viabili, dissesti e lesioni di ponti, crolli di muri di sostegno delle scarpate e danneggiamento di tombini stradali, costituiscono l'oggetto più comune delle azioni messe in campo dalle Province per il ripristino della transitabilità in condizioni di sicurezza, mediante ad es. rivestimento di pareti rocciose interessate dai fenomeni di crollo e installazione di reti paramassi, drenaggi, muri di contenimento, ecc.<sup>8</sup>

Prioritariamente, gli interventi manutentivi si concentrano sugli assi di valico appenninico, che costituiscono la rete di base (es. SS45, SS62, dal confine con la Liguria alla tangenziale di Parma, SS12 dell'Abetone dal confine con la Toscana alla tangenziale di Modena, SS64 "Porrettana", dal confine con la Toscana a Casalecchio di Reno, ecc.). Gli interventi consistono fra le altre tipologie di adeguamenti della piattaforma stradale, rettifiche di tracciato, risoluzione di "punti neri", ripristino a seguito di movimenti franosi; tuttavia i traffici registrati e prevedibili al 2025 non consentono di ritenere prioritari interventi di variante (che velocizzerebbero il transito)<sup>9</sup>.

La normativa regionale<sup>10</sup> prevede che la Regione destini risorse anche ad opere volte alla sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale interessata da eventi calamitosi: a tale proposito, la Regione ha destinato risorse per opere di manutenzione straordinaria (in base all'estensione chilometrica), per mantenere omogenei standard tecnici e funzionali.

Piuttosto critica la situazione per quanto attiene la viabilità di interesse comunale: infatti, sebbene la normativa autorizzi la Regione ad assegnare alle Province risorse da destinarsi alla realizzazione e manutenzione della viabilità comunale, l'azzeramento dei trasferimenti intervenuto a seguito della contingenza economica (specie nel 2012) non ha più consentito l'assegnazione dei contributi né è possibile prevedere quando questo canale di finanziamento potrà essere riattivato.

Un problema critico riguarda in particolare la montagna riminese, con particolare riguardo alla viabilità provinciale del territorio dei 7 nuovi comuni dell'Alta Val Marecchia, la quale, non risultando compresa nella rete di interesse regionale, non può essere oggetto di finanziamento fino all'approvazione del nuovo PRIT 2020.

<sup>6</sup> Paragrafo redatto sulla base del contributo ricevuto dalla DG Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità.

<sup>7</sup> La carenza di risorse per la manutenzione ha ormai condotto le province a stilare bilanci mensili, in base alle poche risorse disponibili al momento.

<sup>8</sup> Finanziati anche con risorse della Protezione Civile.

<sup>9</sup> Questi potranno essere presi in considerazione solo nel caso in cui si manifestassero significative modificazioni della struttura dei traffici e a fronte dell'evidenziarsi delle necessarie disponibilità finanziarie.

<sup>10</sup> art. 167 L.R. 3/99 e ss.mm.ii.

### 3. I servizi per l'accessibilità e la montagna

#### 3.1 La pianificazione regionale

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, per la nostra regione le risorse oggi disponibili ammontano a circa 400 Meuro, di cui 363 di origine statali e per la quota rimanente di fonte regionale; l'impiego di dette risorse è definito dalle Agenzie per la Mobilità, che identificano gli operatori mediante gare europee, su scale di bacini di utenza almeno di livello provinciale<sup>11</sup> e con criteri che mirano a selezionare consorzi pubblico-privati<sup>12</sup>, anche di piccoli operatori, come nel caso di Valmabus, operatore della Val Marecchia di cui dirà più avanti.

“Sostenibilità del sistema” e “governo della domanda di mobilità” rappresentano i due assi strategici sui quali si incardina il PRIT, ai quali riferire ogni scelta operativa relativa a infrastrutture e trasporti.

Un concetto-chiave introdotto dal Piano è quello del “profilo sociale dell'accessibilità (la “regione decongestionata e inclusiva”), sul quale si basa l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità al territorio, alle città e alle sue funzioni, ridurre i tempi e le necessità di spostamento, guardando *“specifica attenzione ai problemi di accessibilità delle fasce deboli”*.

Il PRIT 2020 definisce altresì gli obiettivi di:

- garantire la sicurezza delle infrastrutture esistenti qualora ricadenti in aree di dissesto idrogeologico;
- ridurre la pressione antropica in aree a rischio idrogeologico;
- favorire l'integrazione delle politiche settoriali esistenti che hanno un impatto sul territorio.

Tralasciando in questa sede il livello delle relazioni internazionali, nazionali e interregionali, appare utile soffermarsi sul livello delle relazioni infraregionali, ovvero dei collegamenti interprovinciali e intercomunali: a tale proposito, *“il nuovo PRIT parte dalla constatazione che i flussi di mobilità interni al territorio regionale si addensano nei sistemi di area vasta, centrati sui comuni con oltre 30.000 abitanti. Questi sistemi territoriali, pur coprendo poco più della metà del territorio regionale, assorbono tuttavia il 90% della popolazione e la quasi totalità degli spostamenti urbani infracomunali. Inoltre, circa il 60% della mobilità sistematica extracomunale ha origine e destinazione all'interno di queste aree. E' evidente quindi che il sistema dell'offerta di mobilità regionale per i flussi interni di persone e merci deve assicurare, in primo luogo, la copertura di questi livelli di domanda”*.

In un quadro siffatto, è utile domandarsi *“dove si colloca la montagna”*, tenuto conto di uno scenario della rete infrastrutturale sostanzialmente confermato e di una disponibilità di risorse non incrementabile e come abbiamo visto per certi versi critica.

In generale, appare evidente che i livelli di accessibilità del territorio possono essere innalzati solo puntando su sistemi più efficienti di integrazione modale e di co-modalità (ottimizzazione dei percorsi anche su singola modalità), sia per i passeggeri che per le merci: tenuto conto delle trasformazioni che hanno interessato gli spostamenti di persone e merci (dalla prevalente mobilità sistematica a quella occasionale, dal trasporto merci tradizionale delle merci al just in time), promuovere oggi una diversione modale dal trasporto individuale/privato verso quello collettivo *“implica attuare uno sviluppo significativo dei servizi di trasporto pubblico, ma anche razionalizzare e integrare i sistemi, coordinare gli orari, unificare i titoli di viaggio, potenziare l'informazione per i passeggeri, promuovere servizi e nodi di scambio per l'intermodalità”*.

Un approccio che, nel quadro di una politica attiva per l'attrattività ed il lavoro, deve riguardare anche la montagna regionale, pena il proseguimento di una condizione di marginalità economica e di crescente “distanza” dalle aree più forti della regione.

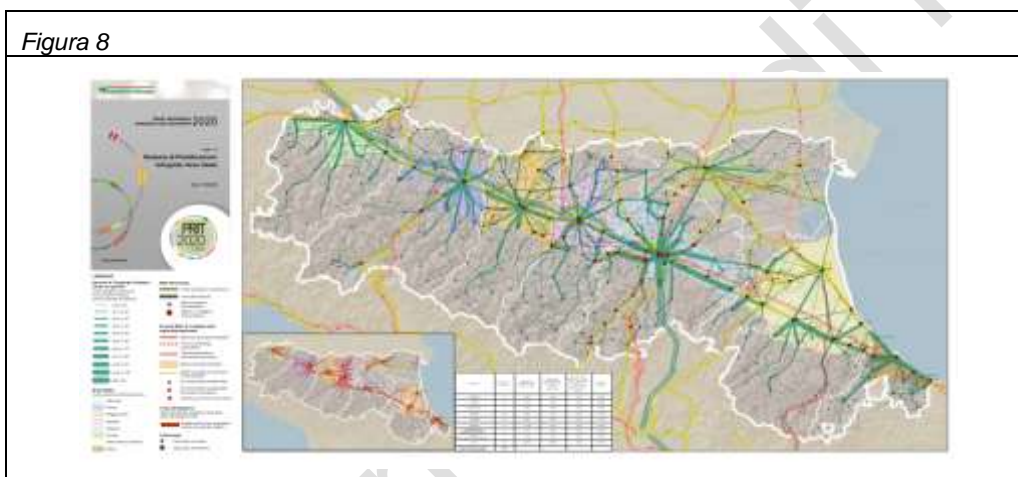
<sup>11</sup> Si tratta di requisito stabilito dalla normativa regionale.

<sup>12</sup> Circa il 20% dei servizi regionali di TPL è affidato a consorzi di piccoli operatori.

La riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico, già obiettivo del PRIT98, era stata definita con l'approccio del modello STRIP (Sistema di Trasporto Regionale Integrato Passeggeri), che il PRIT 2020 sostanzialmente conferma, con *“una previsione di aggiornamento delle reti e dei servizi, di potenziamenti “mirati” e interventi di riqualificazione, razionalizzazione e valorizzazione delle risorse esistenti, punta a un sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico nei confronti del trasporto privato individuale...”*

Il modello si articola in una rete fondamentale composta dalle tratte ferroviarie ed una rete complementare composta da linee di autoservizi con percorsi predisposti in modo da elevare i livelli di accessibilità territoriale rispetto alla rete fondamentale. E' caratterizzato da *“una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino, attraverso i quali assicurare prestazioni adeguate in termini di regolarità, affidabilità, frequenza dei passaggi, comfort di marcia e rapidità di collegamento sulle direttrici lungo le quali confluiscono le linee di forza della mobilità regionale, e una sub-rete di autolinee, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale della ferrovia e da contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità su mezzo pubblico anche per le zone non direttamente servite dalle attuali direttrici ferroviarie. Snodi fondamentali in questo sistema sono le stazioni ferroviarie, che diventano punto di integrazione del sistema del trasporto pubblico e di interscambio e accessibilità per il trasporto privato”*.

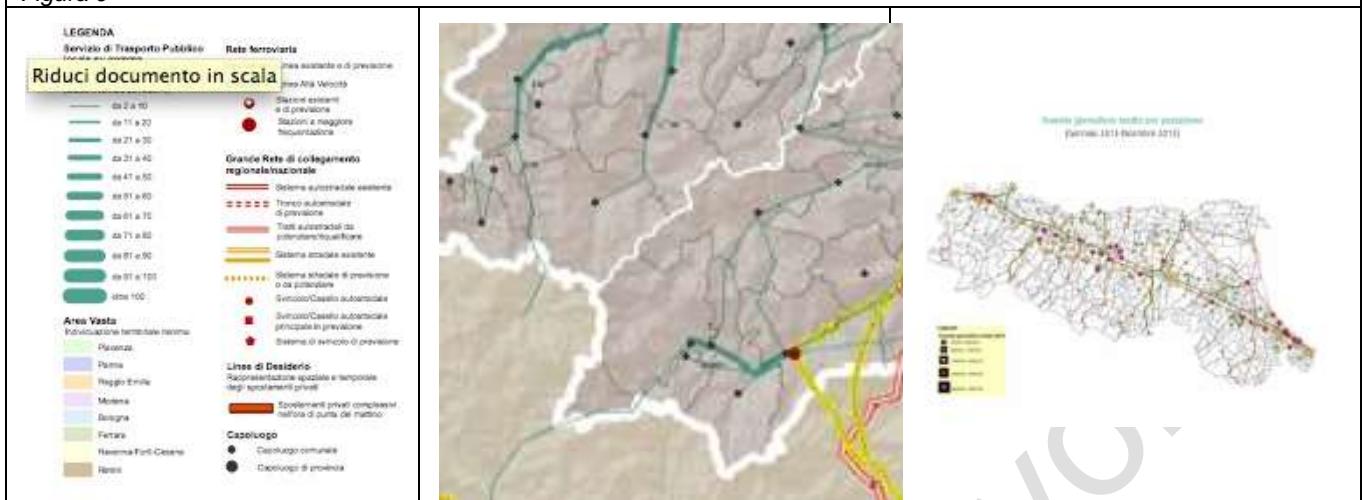
Nella pratica, l'attuazione del sistema si articola sulle “Aree Vaste” per la programmazione della mobilità, identificate nella figura 8.



In generale impennate sui capoluoghi provinciali o (come nel caso della Romagna) sui loro inviluppi (Forlì-Cesena + Ravenna), le Aree Vaste da un lato si dispiegano lungo l'asse della via Emilia e lungo le diramazioni in direzione di Ravenna e di Ferrara; dall'altro “puntano” verso le vallate, a sostegno delle dinamiche socio-economiche e demografiche ben espresse dai (già citati) SLL.

Le loro articolazioni periferiche sono rappresentate cartograficamente da un rete di servizi di trasporto pubblico, dove lo spessore delle linee di collegamento è proporzionale al numero di corse/giorno in entrata ed uscita da una determinata località (fig. 9, con a sinistra la legenda ed a sinistra un esempio, relativo all'area di Borgo Val di Taro).

Figura 9



Tuttavia, dal punto di vista delle località montane più periferiche, un elemento critico di tale rappresentazione è legato alla prima classe della legenda: da 2 a 10 corse/giorno. E' infatti evidente come la differenza fra il poter disporre di una corsa di andata ed una di ritorno ed il poter disporre di cinque corse in uscita/entrata è piuttosto significativa e marca la differenza fra – di fatto – la disponibilità effettiva di un servizio o la sua mancanza. Ciò appare tanto più vero nel mutato scenario della mobilità di persone e merci di cui si diceva poc'anzi.

D'altra parte, la valutazione della mobilità effettiva costituisce un tema critico che viene considerato di fatto solamente per le aree di pianura lungo la via Emilia e costiere: , sebbene gli SLL anche di montagna si siano ampiamente strutturati lungo le vallate (presupponendo quindi un traffico per lo più su gomma (al di fuori delle 3 – 4 aree servite da ferrovia), le stazioni di monitoraggio dei transiti non si ritrovano ubicate al di fuori di queste aree, risultando probabilmente difficile stimare la domanda effettiva di mobilità delle comunità di vallata.

### 3.2 Alcuni esempi di lettura “a grana fine” dei sistemi di TPL e di buone pratiche

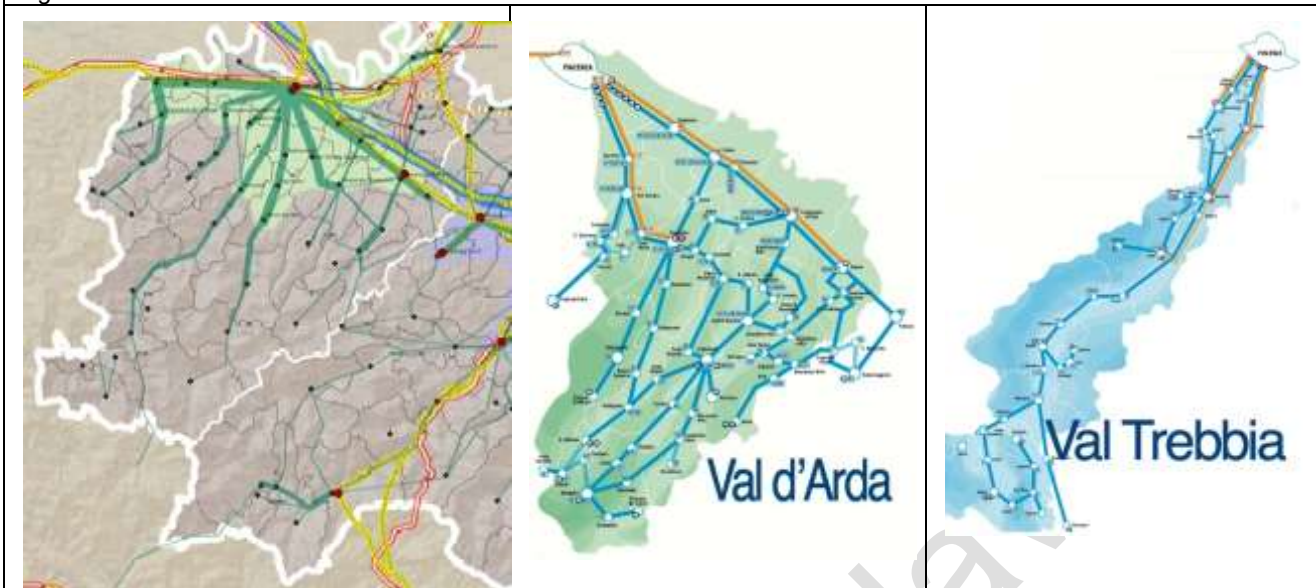
Per cercare di meglio comprendere l'effettiva disponibilità ed organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, si è tentata una lettura ad una scala territoriale maggiore, scegliendo alcune aree come riferimento. Nella scelta è stata esclusa l'area bolognese (SLL) in cui il livello di integrazione del servizio è tale da abbracciare efficacemente più o meno tutte le vallate, dal Samoggia a ovest al Savena - Idice a est, l'area di Parma – Val Taro, per la presenza della ferrovia pontremolese che la collega direttamente ed efficacemente con La Spezia e l'area della montagna Faentina, servita efficacemente dalla linea Ravenna – Faenza – Firenze.

Anche in ragione dell'informazione effettivamente disponibile online sui siti della agenzie per la mobilità e delle società che gestiscono i servizi, l'attenzione è stata focalizzata in particolare su:

- l'area di Piacenza;
- l'area di Reggio Emilia
- l'area della Romagna (Forlì – Cesena).

Le vediamo di seguito in dettaglio.

Figura 10: l'area vasta di Piacenza



L'area della montagna piacentina è servita dalla società Tempi Spa (confluita in SETA – Società Emiliana Trasporti Autofiloviari<sup>13</sup>), che ha organizzato il servizio sulla base delle vallate. In figura 10, accanto al dettaglio della carta PRIT del sistema di pianificazione di area vasta, si riportano due esempi relativi alla Val d'Arda ed alla Val Trebbia<sup>14</sup>. In linea di principio si osservano gli elementi seguenti:

- tutti i comuni sono raggiunti dal TPL, con una rete piuttosto capillare organizzata per vallata;
- salvo i rami principali di vallata media-bassa, le derivazioni verso l'alta valle e/o le località dei crinali rientrano nella categoria 2 – 20 corse, risultando difficile discriminare rispetto all'effettiva disponibilità di servizio;
- non esistono forme di trasporto pubblico trans-appenninico, nemmeno lungo la direttrice della Val Trebbia (Piacenza – Genova).

Sotto il profilo delle “buone pratiche” di servizio, Tempi ha avviato già dal 2005 la progettazione per una nuova e differente tipologia, rivolta alle aree montane, di servizio di trasporto pubblico, con l'intento di raggiungere i seguenti obiettivi:

- offrire un servizio di Trasporto più flessibile in grado di rispondere meglio alle esigenze dell'utenza residente nell'area di studio;
- incrementare a parità di risorse l'offerta di servizio eliminando le corse senza utenza e attivando proficue sinergie con l'amministrazione comunale;
- raggiungere nuova domanda;
- coprire aree attualmente non servite dal TPL.

Il progetto prevede la collaborazione delle amministrazioni Comunali coinvolte con le quali vengono avviate le indagini per i residenti, atte ad acquisire i dati per la progettazione e pianificazione del nuovo servizio a prenotazione del servizio di Trasporto Pubblico. Ad oggi il servizio è esteso alle aree di:

- comune di Bobbio (Val Trebbia);

<sup>13</sup> SETA, che oltre a Piacenza serve Reggio Emilia e Modena, gestisce un sito web dotato di un efficiente travel planner che permette di verificare le possibilità di viaggio dalle località del bacino di trasporto di partenza fino a tutte le località italiane contenute nel dbase, con orari, mezzi, distanze e tempi di trasporto.

<sup>14</sup> Ad esse si aggiungono la Val Tidone, la Val d'Ongina e la Val Nure.

- comune di Coli (Val Trebbia);
- comuni di Bettola, Farini e Ferriere (Val Nure);
- comune di Gropparello (Val Chero, est della provincia)

Attivato in collaborazione con le Amministrazioni Comunali, il servizio si fonda su tipologie differenti, basato su corse fisse ed a prenotazione. La flessibilità del servizio, almeno nell'intenzione, intende rispondere meglio alle esigenze dell'utenza residente nell'area montana, incrementando (a parità di risorse) l'offerta ed eliminando le corse senza utenza. Il servizio utilizza altresì le corse scolastiche comunali come servizio di TPL.

L'area della montagna reggiana (fig. 11) è servita dalle ex-Autolinee dell'Emilia + ramo gomma della Act di Reggio Emilia, anch'esse confluite in SETA. Sempre accanto al dettaglio della carta PRIT per l'area vasta, riportiamo lo schema organizzativo del sistema di trasporti per la montagna reggiana. In sintesi:

- tutti i comuni sono raggiunti dal TPL, con una rete organizzata su di un asse centrale – su gomma – sulla direttrice per Castelnuovo ne' Monti e due assi periferici, attestati a ovest su Ciano d'Enza (su ferro) ed a est su Scandiano, caposaldo dell'asse pedemontano proveniente da Sassuolo;
- nella fascia immediatamente sottostante il crinale, lungo la dorsale centrale le località raggiunte da un servizio superiore alle 10 corse/giorno coincidono con Busana/Collagna, Ramiseto e Villa Minozzo; a est un servizio di tale portata raggiunge Carpineti (distretto delle Terre Matildiche) nella media valle; a ovest, sull'Enza, il servizio appare minore/uguale alle 10 corse/giorno;
- inesistente il trasporto transappenninico diretto verso la Val Magra; sono tuttavia disponibili trasporti su gomma per Aulla (MS) con coincidenza al Passo del Cerreto, con tre corse al giorno di andata/ritorno.

In termini di "buone pratiche" del servizio, SETA, che oltre a Piacenza e Reggio Emilia serve anche Modena, gestisce un sito web dotato di un efficiente *travel planner* che permette di verificare le possibilità di viaggio dalle località del bacino di trasporto di partenza fino a tutte le località italiane contenute del dbase, con orari, mezzi, distanze e tempi di trasporto.

Figura 11 l'area vasta di Reggio Emilia

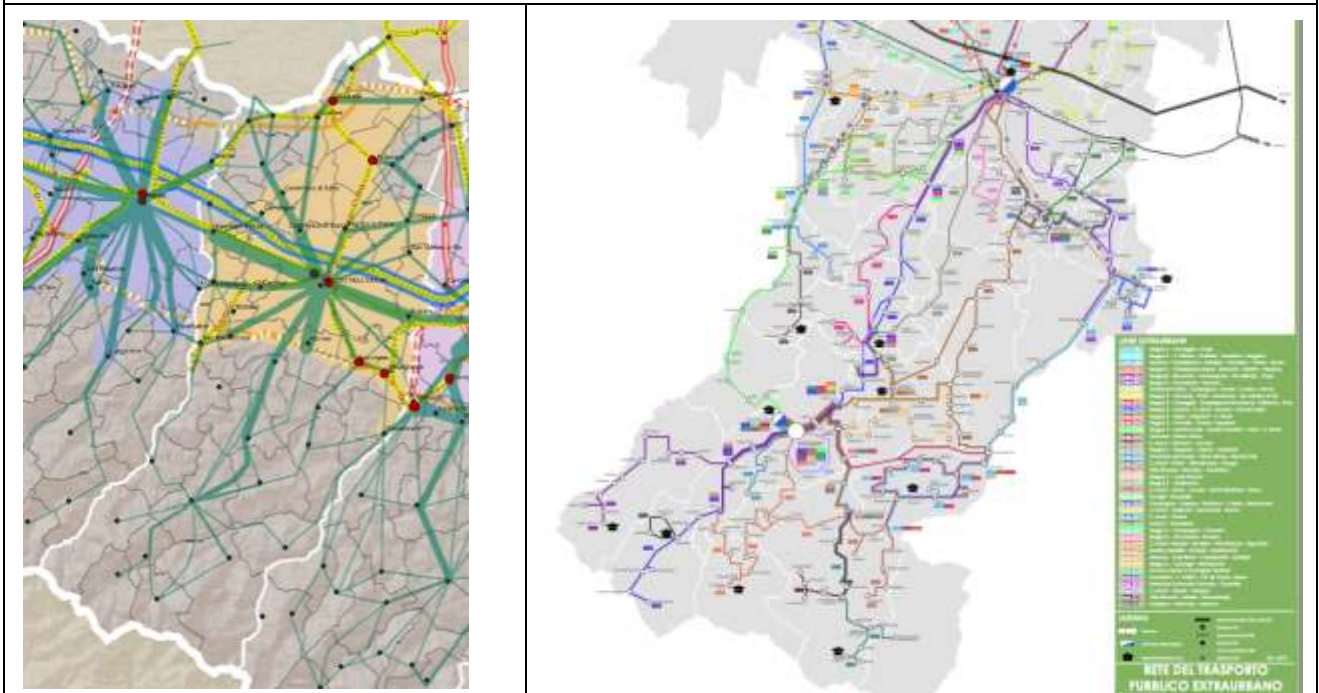
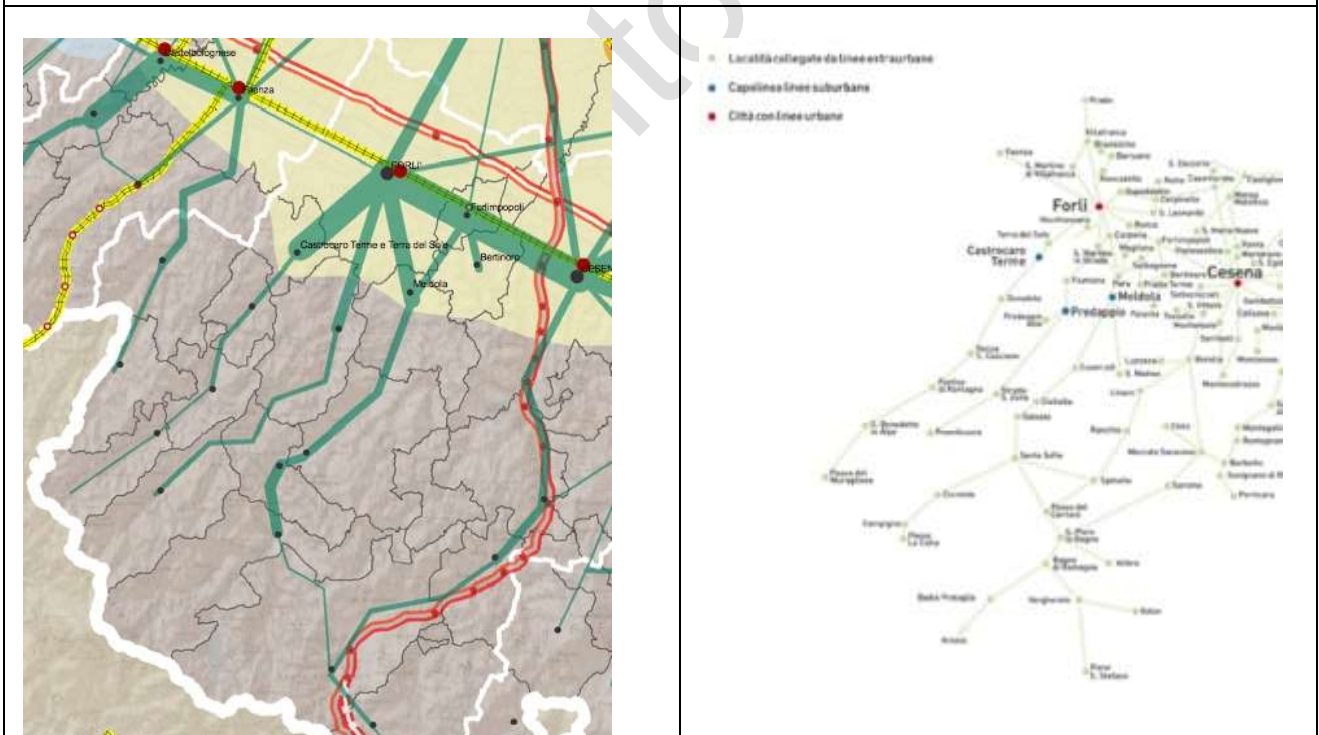


Figura. 12: l'area vasta di Forlì-Cesena



La figura 12 riporta invece lo schema organizzativo del trasporto lungo le vallate romagnole di Forlì e Cesena; l'area è servita da START Romagna, le cui linee sono rappresentate (male) nello schema a dx, l'unico disponibile online. Gli elementi fondamentali che se ne desumo sono i seguenti:



- tutte le principali vallate sono servite dal TPL ma non tutte le località sono raggiunte allo stesso modo: il TPL è molto presente lungo le vallate del Rabbi, fino a Premilcuore, del Bidente, fino a S. Sofia, del Savio, fino a Bagno di Romagna; più debole il servizio lungo la valle del Montone, lungo la direttrice Forlì – Firenze, dove di fatto il servizio ordinario si arresta a Portico di Romagna;
- molto capillare il servizio in tutta l'area collinare e di bassa montagna, in cui praticamente tutte le località sono collegate al TPL, salvo alcune aree intercluse, comprese fra la valle del Savio e del Volturno;
- ovunque presente, pur con diversi gradi di intensità il trasporto transappenninico, in alcuni casi diretto (come nel caso della linea Bagno di Romagna – Pieve S. Stefano, annuale; ovvero lungo la direttrice Cesenatico – Badia Prataglia – Arezzo, solo estivo); in altri casi indiretto, ovvero con coincidenza al passo, come nei casi dei Passi del Muraglione (Forlì – Firenze), della Calla (Forlì – Stia);
- presente – e peculiare – anche un servizio di trasporto trans-vallivo, con la linea Forlì – S. Sofia – Bagno di Romagna.

In termini di buone pratiche, si può affermare che il servizio offerto da START permetta di raggiungere quasi tutte le località montane dell'area, pur se con frequenze rarefatte in alcune aree. E' tuttavia di particolare interesse il tipo di servizio "turistico" offerto durante i mesi estivi, di collegamento montagna – mare, così come il servizio di collegamento con i passi appenninici verso la Toscana, certamente di utilità per il turismo escursionistico che caratterizza l'area del Parco delle Foreste Casentinesi (sebbene la modalità di prenotazione con anticipo entro le 17 del giorno precedente ne limiti in modo marcato la fruibilità).

Infine, appare interessante citare l'esperienza di *Valmabus*, consorzio di imprese residenti in *Alta Valmarecchia* che gestiscono il servizio di Trasporto Pubblico Locale per la Provincia di Rimini nei territori di loro competenza, integrando localmente il servizio di TPL offerto da START Romagna. Operativa dal 1998 (quindi anteriormente all'ingresso dei 7 comuni dell'Alta Val Marecchia nel territorio regionale), Valmabus comprende ad oggi 5 consorziate ed offre un servizio che consentono un sostanziale abbattimento dei costi di trasporto: 1,50 €/km contro una media di 2 - 2,20 €/km dei grandi operatori.

### 3.3 La mobilità ciclabile

La mobilità ciclistica rappresenta una forma di mobilità "completa", ossia in grado di soddisfare tutte o quasi le esigenze di spostamento, da quelle sistematiche a quelle occasionali, da quelle per ragioni di lavoro o studio a quelle ludiche o ricreative. E' inoltre una mobilità di tipo altamente sostenibile, che non crea inquinamento, non impatta sul territorio e non genera dispersione urbana.

L'Emilia – Romagna sta lavorando alla costruzione di un **progetto di ciclovie regionali** (fig. 13) integrato con la rete nazionale Bici-Italia<sup>15</sup> e con la rete europea EuroVelo. L'obiettivo è realizzare – su tutto il territorio regionale, inclusa la montagna, circa 3.800 km di percorsi per le biciclette, recuperando tratti di viabilità già esistenti - percorsi ciclabili consolidati, corridoi naturali come fiumi o canali, ferrovie dismesse e strade rurali, sentieri storici - realizzandone di nuovi, tra piste ciclabili vere e proprie o tragitti riconoscibili e sicuri su vie poco trafficate<sup>16</sup>.

<sup>15</sup>Federazione Italiana Amici della Bicicletta

<sup>16</sup> Riferimenti normativi: dgr 1157/2014 e dgr 159/2012.

La Regione, oltre a cofinanziare le infrastrutture ciclopedonali, promuove iniziative e azioni volte a incentivare una **più diffusa cultura ciclabile e l'effettivo utilizzo della rete regionale**.

Le principali finalità della rete<sup>17</sup> spaziano dalla *promozione del cicloturismo alla pianificazione e realizzazione di percorsi extraurbani su tutto il territorio regionale*<sup>18</sup>.

Il **protocollo d'intesa**<sup>19</sup> per la rete delle Ciclovie regionali è stato sottoscritto tra la Regione e le Province nel 2014, assumendo la Rete quale [...] “strumento di indirizzo e riferimento del proprio sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti”.

Nel corso del 2015 è proseguita l'attività del Tavolo permanente per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale, con incontri con le principali associazioni di settore, affrontando tematiche quali l'aggiornamento del Protocollo d'intesa 2009 per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale, il rafforzamento dell'alleanza bici-treno; l'attenzione alla sicurezza dei ciclisti; i servizi; i percorsi casa scuola e lavoro; l'ampliamento della rete regionale in ambito nazionale.

Con il nuovo protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale in Emilia-Romagna sono stati condivisi i seguenti obiettivi:

- rafforzamento della mobilità ciclopedonale e della “cultura ciclabile”, anche attraverso la formazione, l'informazione e l'utilizzo di sistemi tecnologici intelligenti;
- più accessibilità ai percorsi ciclopedonali, in un'ottica di miglioramento complessivo della vivibilità e con un'attenzione particolare alle fasce più deboli;
- sistemi di tariffazione integrata che operino in sinergia con i servizi di bike sharing, a partire da quelli dislocati nei luoghi di interscambio ferro-gomma, come le stazioni.

Figura. 13 - Rete ciclovie regionali



<sup>17</sup> approvata con DGR 1157/2014.

<sup>18</sup> Ciò costituisce un interessante spunto di sviluppo di progettualità di livello locale, da coordinarsi con i livelli amministrativi sovraordinati, per definire nel dettaglio gli itinerari da realizzare. L'informazione ai cicloturisti sugli itinerari e le principali attrattive dei territori attraversati, verrà assicurata da segnaletica e cartellonistica dedicate.

<sup>19</sup> Un “patto” che impegna i firmatari a tutta una serie di azioni e interventi per il triennio 2015-2017, tra cui la redazione di una legge regionale sulla mobilità ciclopedonale e l'impiego da parte della Regione di circa 8 milioni del Por Fesr 2014-2020 per la promozione, lo sviluppo e l'incentivazione degli spostamenti in bici, a piedi e per la moderazione del traffico nelle aree urbane dei capoluoghi di Provincia.

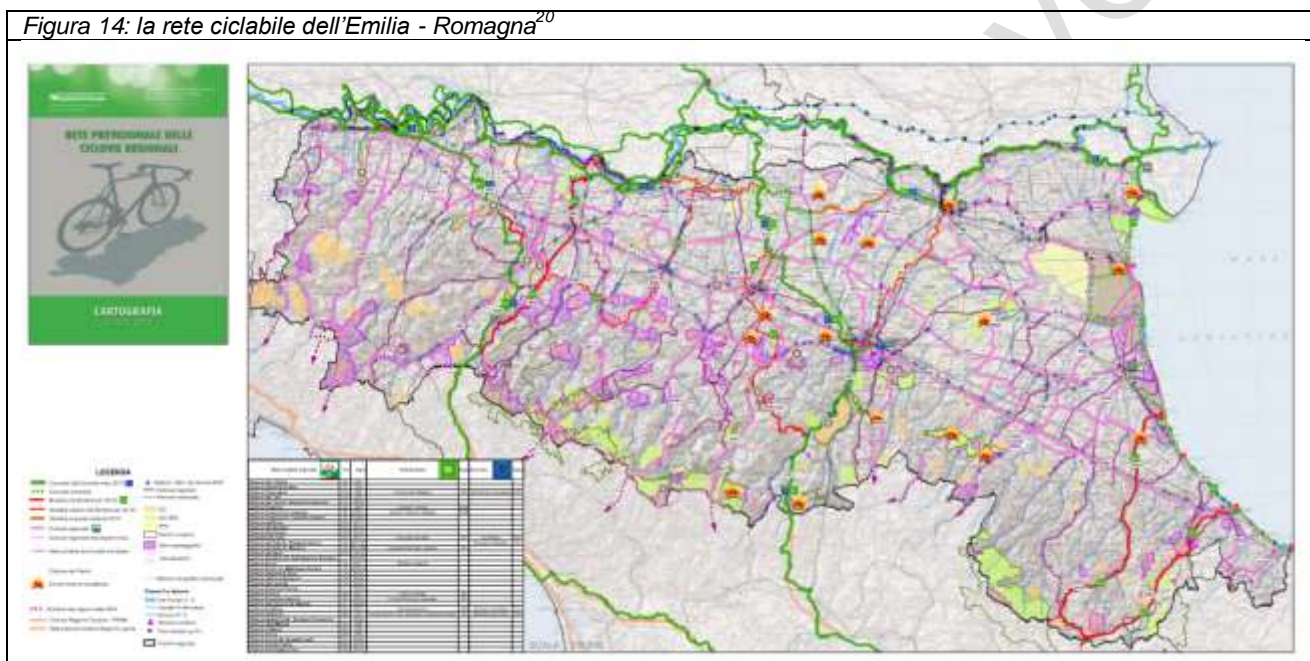
## Intermodalità treno – bicicletta (monitoraggio 2015)

L'obiettivo di incentivare l'intermodalità bici-treno viene perseguito attraverso la definizione di:

- un sistema di segnaletica verticale di direzione per la rete di mobilità ciclopedonale di collegamento tra l'ambito urbano, extraurbano e naturalistico;
- l'integrazione delle infrastrutture della rete esistente e di progetto utilizzando per il collegamento differenti tipologie di percorsi (promiscui, sede propria, naturalistica, urbano, extraurbano, ferrovie dismesse, greenways ecc.) con la tematica prioritaria della sicurezza.

Nel 2014 la Regione ha realizzato il primo dei tre progetti pilota "itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria-Ciclovia dei Parchi" (DD3185/2013). Con il progetto pilota viene indicato il percorso dalla stazione ferroviaria più prossima a un punto di ingresso all'area protetta. Sono stati inoltre installati e installati circa 600 segnali verticali di indicazione/direzione nei seguenti comuni: San Lazzaro di Savena, Marzabotto, Vignola, Marano sul Panaro, Rubiera, Campogalliano, Fidenza, Salsomaggiore Terme, Collecchio, Gossolengo, Rivergaro, Piacenza, Brisighella.

Figura 14: la rete ciclabile dell'Emilia - Romagna<sup>20</sup>



Sono state altresì valutate anche le esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, allacciandosi a percorsi già esistenti o previsti, al fine di favorire anche la mobilità ciclistica urbana ed inter-urbana.

<sup>20</sup>Fonte: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobilita-sostenibile/sezioni/mobilita-ciclopedonale-1/ciclovie>

### **3.4 Buone pratiche regionali in tema di ciclomobilità e mobilità sostenibile**

#### **Progetto “Bike Marecchia”**

Si tratta di un'esperienza di co-progettazione partecipata di una ciclovia integrata lungo la valle del fiume Marecchia, funzionale allo sviluppo di una mobilità e sostenibile. Le caratteristiche del progetto - sviluppato e promosso nell'ambito del Piano Strategico e del Contratto di Fiume della Val Marecchia - sono le seguenti:

1. realizzazione di una “ciclovia” che unisca i 12 Comuni compresi tra Badia Tedalda (AR), nel cui territorio si trovano le sorgenti del Marecchia, e Rimini, dove il fiume sfocia a mare;
2. raccordo dei tratti esistenti e sviluppo del percorso, dandogli unitarietà, anche in rapporto con la fruizione del fiume e del patrimonio storico-culturale e ambientale della vallata;
3. connessione con le reti interregionali e, in particolare, con la Toscana e la fascia costiera adriatica;
4. connessione tra percorso ciclabile fra le sorgenti del Marecchia (comune di Badia Tedalda) e le sorgenti del Tevere/Monte Fumaiolo (Balze di Verghereto – FC).

#### **Unione dei comuni Valnure e Valchero**

A seguito di un incontro tenutosi il 15 ottobre 2015, è emerso l'interesse a sviluppare il tema ciclabilità in maniera integrata (e in generale il tema mobilità sostenibile, moderazione di traffico e sicurezza stradale) in un'ottica di sistema integrato per la pianificazione, programmazione e attuazione degli interventi ciclopodali e di moderazione di traffico.

#### **Unione Comuni Val Savio**

E' stata approvata dai comuni della regione Emilia-Romagna e Toscana un'attestazione di interesse a sviluppare un protocollo d'intesa intercomunale i cui scopi sono:

- rafforzare la coesione tra i propri territori comunali nel settore del turismo e della mobilità sostenibile;
- fare riferimento ad un progetto comune di sviluppo economico con un marcato orientamento al settore turistico;
- definire e coordinare azioni concrete, individuando nella mobilità e nella sostenibilità i fattori di sviluppo economico dei propri territori;
- dare corso a tutte le forme di collaborazione e coordinamento necessarie ad attivare il seguente processo partecipato: individuazione delle linee strategiche, elaborazione degli obiettivi e pianificazione delle azioni

#### **Alcune considerazioni di sintesi**

Emerge un approccio comune nel gestire il tema della mobilità diffusa in un'ottica di sistema all'interno delle unioni cui appartengono i comuni coinvolti nei progetti. Emerge forte l'aspetto dell'integrazione e della governance (azioni, normativa e interventi da coordinare) nel favorire ed incentivare il transito dei turisti dai paesi europei (Emilia-Romagna come hub del cicloturismo – Nuovo Protocollo intesa 2015) e contestualmente proporre l'inversione modale ciclabile come alternativa al traffico ordinario. Altro tema è quello del completamento delle reti di cicloturismo, che metta in connessione i centri abitati, i parchi ed le aree ambientali e naturalistiche, sviluppando il concetto delle 3L “landscape, learning, leisure” (paesaggio, conoscenza, divertimento), citato nel quadro conoscitivo PTCP Rimini. Approccio che di arricchisce di una valenza di mobilità lenta/sostenibile. Altri temi quelli della manutenzione delle infrastrutture ciclabili e della risoluzione delle criticità o di completamenti di ciclabili, che in alveo fluviale si intreccia con tutti gli aspetti della tutela e salvaguardia idrica e geologica, introducendo l'aspetto del coordinamento con le strutture competenti. Infine i temi dei servizi e della sicurezza stradale.

#### 4. Riferimenti biblio/web-grafici

1. PRIT 2020 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti - <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti>
2. La mobilità e il trasporto in Emilia – Romagna – rapporto 2015, DG Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità
3. Il dissesto idrogeologico in Emilia-Romagna: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/geologia/temi/dissesto-idrogeologico/dati-relativi-al-dissesto-di-province-e-comuni>
4. Sitoweb di SETA – Società Emiliana Trasporti Autofiloviari <http://www.setaweb.it/index.php>
5. Sitoweb di START Romagna - <http://www.startromagna.it/>
6. Sitoweb di Valmabus - <http://www.valmabus.com/>
7. Sitoweb di Bike Marecchia - <http://www.fiumemarecchia.it/bike-marecchia/>
8. Sitoweb <http://www.fiumemarecchia.it/wp-content/uploads/Bike-Marecchia-relazione-tecnica-conclusiva.pdf>
8. Sitoweb regionale monitoraggio mobilità urbana <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/Pubblicazioni/monitoraggio/monitoraggio-2015>
9. Sitoweb <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobilita-sostenibile/sezioni/mobilita-ciclopedonale-1/ciclovie>
10. Sitoweb <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobilita-sostenibile/sezioni/mobilita-ciclopedonale-1/ciclovie>
11. <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-archivio/2015/maggio/mobilita-ciclopedonale-la-regione-sigla-un-nuovo-protocollo>
12. <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobilita-sostenibile/sezioni/mobilita-ciclopedonale-1/intermodalita-treno-bicicletta>